

культуры производства. Что явилось важным фактором экономии рабочего времени и укрепления трудовой дисциплины.

Литература:

1. История советского рабочего класса в 6-ти томах. М.: Наука. 1985. Т. 3.
2. Социалистическое народное хозяйство СССР 1933-1940 гг. М.: Изд-во АН СССР. 1963.

**L.A. Kovalyova**

#### **STRENGTHENING OF LABOR DISCIPLINE AT THE ENTERPRISES OF THE URALS IN THE 30TH YEARS ON THE BASIS OF IMPROVEMENT OF THE ORGANIZATION OF WORK**

*Article is devoted to questions of improvement of the organization of work as to one of the most important conditions of strengthening of labor discipline. On the basis of archival material such activities, as are analyzed: fight against losses of working hours, care of improvement of conditions and labor protection, decrease in traumatism, increase of culture of production.*

*Keywords: labor discipline, working hours, overtime works, labor protection, safety measures, idle times, operational injuries.*

**А.А. Конов\***

#### **ФОРМИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТРАТЕГИИ МАССОВОЙ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УРАЛА В 1956–1970 ГГ.**

*В статье дается характеристика формирования государственной стратегии по массовой электрификации железных дорог Урала и методов ее проведения.*

*Ключевые слова: Урал, железные дороги, электрификация.*

Железные дороги Урала в XIX–XX вв. имели огромное транзитное значение для экономики российского государства, осуществляя устойчивые связи между западными и восточными районами страны. Постоянный рост объемов грузоперевозок по уральским магистралям, необходимость их использования для обеспечения транспортной доступности природных ресурсов Сибири и Средней Азии, настоятельно требовали разработки продуманной, оптимальной стратегии их технического перевооружения. В середине XX века основным направлением развития железных дорог Урала стала их интенсивная модернизация на основе электрификации.

4–12 июля 1955 г. в Москве состоялся Пленум ЦК КПСС, результатом работы которого стало постановление «О задачах по дальнейшему подъему промышленности, технического прогрессу и улучшению организации производства» [1, с. 513]. Пленум провозгласил важнейшей задачей партийных, советских и хозяйственных организаций в области промышленности всемерное повышение технического уровня производства. Основным условием решения этой задачи становилось резкое повышение темпов технического совершенствования во всех отраслях промышленности на базе электрификации, комплексной механизации и автоматизации производственных процессов, внедрения новейших машин и аппаратов.

---

\* Конов Алексей Александрович - кандидат исторических наук, доцент. Уральский государственный университет путей сообщения. Екатеринбург. alek.konov2012@yandex.ru

К 1956 г. объективно сложились все предпосылки для массовой электрификации железных дорог на Урале. Во-первых, это быстрый рост пригородных перевозок, вызванный развитием промышленности и увеличением населения промышленных районов Среднего и Южного Урала. Пригородное движение становилось в крупных городах и индустриальных центрах так же необходимым, как и городской транспорт. Паровая тяга требовала больших капитальных вложений в подвижной состав и путевые устройства и не могла дать хорошего технико-экономического решения массовых пассажирских перевозок.

Во-вторых, перевод железных дорог Урала на электротягу определялся необходимостью увеличения пропускной и провозной способности железных дорог в связи с быстрым ростом экономики СССР, ускоренным возрождением оборонного потенциала страны и расширением связей с другими государствами. Через Урал проходили транзитные связи с крупнейшей угольно-металлургической базой страны – Кузнецким бассейном, с мировым центром нефтяной и газовой промышленности – Сибирью. Таким образом, перемещение производительных сил на восток, освоение новых районов, новых природных ресурсов потребовало усиления железнодорожного транспорта Уральского экономического района.

В-третьих, к началу массовой электрификации железных дорог Урала сложилась мощная научно-исследовательская база в области электрической тяги и электроснабжения транспорта. С 1918 г. этими вопросами занимался Научно-экспериментальный институт путей сообщения, с 1930 г. – Институт транспортной электротехники, с 1931 г. – Научно-исследовательский институт электрификации и с 1942 г. – отделение электрификации Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ).

В феврале 1956 г. Совет Министров СССР принял постановление «О генеральном плане электрификации железных дорог», которым предусматривалось в период 1956 – 1970 гг. электрифицировать 40 тыс. км линий, то есть увеличить протяженность электрифицированных железных дорог в 9 раз. В документе четко определено назначение электрификации железнодорожного транспорта: «Совет Министров СССР устанавливает, что перевод железных дорог на электрическую тягу является важнейшим звеном технической реконструкции железнодорожного транспорта и развития его на базе высшей техники»<sup>324</sup>.

На электрическую тягу переводились важнейшие грузонапряженные направления и горные линии с тяжелым профилем пути, железнодорожные магистрали с интенсивным пассажирским движением и пригородные участки крупных промышленных центров. Железные дороги Урала с их сложным рельефом местности, суровым климатом и самыми большими на сети объемами перевозок приобретали особое значение в реализации генерального плана электрификации.

Впервые в генеральном плане электрификации была обозначена важнейшая задача модернизации железнодорожного транспорта страны – электрификация основной железнодорожной магистрали,

<sup>324</sup> ГАРФ. Р-5446. Оп. 106. Д. 1064. Л.175.

связывающей районы Центра с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком: Москва – Рязань – Куйбышев – Челябинск – Новосибирск – Иркутск – Владивосток протяжением 9260 км. По существу речь шла об электрификации Транссибирской магистрали, связывавшей восточные и западные районы СССР в единую экономическую и политическую систему.

После осуществления этой важнейшей политической и экономической задачи предусматривался перевод на электрическую тягу важнейших направлений Урала, Поволжья, Кавказа, Украины, западных и северо-западных районов СССР. Таким образом, генеральный план электрификации предусматривал перевод на электрическую тягу в первую очередь транзитных железнодорожных направлений Урала<sup>325</sup>.

Основным условием реализации генерального плана электрификации на Урале стали предварительные работы по постановке пути на щебеночное основание, укладке тяжелых рельсов, удлинению путей на станциях, а также работы по оборудованию линий автоблокировкой и диспетчерской централизацией. Всего в 1956–1970 гг. предстояло обеспечить укладку щебеночного основания на 40 тыс. км электрифицированных линий, оборудовать автоблокировкой линии протяжением 19 тыс. км, установить диспетчерскую централизацию на протяжении 9 тыс. км<sup>326</sup>. Данные мероприятия становились составной частью модернизации транспорта, так как без них генеральный план электрификации терял свое значение.

Все строительные-монтажные работы по электрификации железных дорог Урала были возложены на Министерство транспортного строительства. На железных дорогах региона предусматривалось строительство заводов и специализированных цехов по изготовлению железобетонных опор, элементов тяговых подстанций и контактного провода. Важнейшие задачи по реализации Генерального плана были поставлены перед Министерством электротехнической промышленности. Помимо массового производства грузовых и пассажирских электровозов, предусматривалось создание в стране новой мощной транспортной электротехнической промышленности. В 1956 г. начался выпуск ртутных выпрямителей мощностью 250–300 тыс. кВт в год на Запорожском заводе «Электроаппаратура», в 1958 г. – на заводе «Уралэлектроаппарат». Одновременно со строительством новых заводов и цехов значительно расширились мощности действующих заводов по изготовлению материалов и оборудования для электрификации железных дорог<sup>327</sup>.

Внеочередной XXI съезд КПСС, проходивший в Москве с 27 января по 5 февраля 1959 г., определил важнейшей задачей развития железнодорожного транспорта на 1959–1965 гг. «техническую реконструкцию железнодорожного транспорта на основе электрификации и широкого внедрения тепловозной тяги». В течение этого

---

<sup>325</sup> ГАРФ. Р-5446. Оп. 106. Д. 1064. Л.176. См. также: Железнодорожный транспорт СССР. 1956–1970 гг.: Сб. документов /МПС РФ. М.: Эгра, 1998. С. 21–24.

<sup>326</sup> ГАРФ. Р-5446. Оп. 106. Д. 1064. Л.177.

<sup>327</sup> ГАРФ. Р-5446. Оп. 106. Д. 1064. Л.180–181.

семилетия планировалась электрификация железнодорожных линий протяженностью 20 тыс. км. Общая протяженность железных дорог, переведенных на электрическую и тепловозную тягу, должна была достигнуть примерно 100 тыс. км [2, с. 346].

На XXIII съезде КПСС 29 марта–8 апреля 1966 г. было признано необходимым дальнейшее техническое перевооружение транспорта в связи с ускоренным развитием экономики восточных районов страны. Руководством страны были поставлены на съезде следующие задачи: завершить в основном замену паровой тяги электрической и тепловозной; увеличить протяженность электрифицированных линий на 10 тыс. км [3, с. 57]. Однако темпы и объемы электрификации железных дорог Урала, начиная с 1965 года, стали неуклонно снижаться, о чем свидетельствует докладная записка министра путей сообщения Б. П. Бещева Председателю Совета Министров СССР А. Н. Косыгину 6 мая 1967 г. «О положении с выполнением генерального плана электрификации железных дорог»<sup>328</sup>.

В первой части записки Б.П. Бещев подвел первые итоги реализации генерального плана электрификации железных дорог СССР: достигнуты темпы электрификации до 2200–2300 км в год, создана промышленная база по электровозостроению и производству специального электротехнического оборудования, решены крупнейшие научно-технические вопросы, связанные с широким введением новой прогрессивной системы электрической тяги на переменном токе и обеспечением эксплуатации электрифицированных линий в суровых климатических условиях при высокой грузонапряженности.

Постоянное обращение Б.П. Бещева к сравнительной характеристике технико-экономической эффективности электрической и тепловозной тяги, обоснование преимуществ и достижений электрификации транспорта позволяют утверждать, что к началу 1965 года в Госплане СССР окончательно сформировалось решение о приоритетном развитии на железных дорогах страны тепловозной тяги. Принятие данного решения было продиктовано рядом причин: во-первых, высокой стоимостью строительных работ по электрификации, во-вторых, нехваткой материальных и финансовых ресурсов для развития железнодорожного транспорта, в-третьих, недооценкой перспективных возможностей электрической тяги.

Большой научный интерес представляет третья часть докладной записки о дальнейших перспективах электрификации железных дорог СССР. По своему содержанию она включает в себя проект второго генерального плана электрификации железных дорог на 1971–1980 гг. Приведем три пункта плана. Это продолжение электрификации железнодорожных направлений, проходящих в районах с суровыми климатическими условиями, где себестоимость перевозок на дизельной тяге была крайне высока. Это линии: Ленинград – Кандалакша, Вологда – Коноша – Котлас – Воркута. Это создание международных электрифицированных магистралей за счет перевода на электрическую тягу участков, соединяющих электрифицированную сеть железных дорог СССР с Польшей, Финляндией и Германией. Это

<sup>328</sup> ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 102. Д. 1028. Л. 16–22.

увеличение темпов электрификации в 1968–1970 гг. до 2200–2300 км в год, в 1970–1975 гг. – до 2500–2700 км. Завершение перевода на электрическую тягу участков Мелитополь – Симферополь, Одесса – Хировка, Запорожье – Долгинцево и Свердловск – Курган<sup>329</sup>.

Таким образом, новый генеральный план имел большое международное политическое значение, реализовывался на основе уже накопленного опыта и в значительной степени завершал задания первого генерального плана.

Докладная записка Б.П. Бещева «О положении с выполнением генерального плана электрификации железных дорог» была рассмотрена на заседании Госплана и Совета Министров СССР. В октябре 1968 г. руководители Госплана высказали свое мнение о перспективах электрификации железных дорог СССР в записке «Об объемах электрификации железных дорог и поставках электровозов»<sup>330</sup>.

Первое на что указали руководители Госплана – это ежегодный рост сметной стоимости электрификации железнодорожных линий в связи с тем, что в электрификацию включались мероприятия по модернизации материальной базы других служб транспорта. Объемы электрификации железнодорожной сети были поставлены Госпланом СССР в прямую зависимость от общих капиталовложений в развитие железнодорожного транспорта, которые постоянно уменьшались, и от детальных технико-экономических обоснований каждого электрифицируемого участка<sup>331</sup>.

По мнению руководителей Госплана, эффективность электрификации была бесспорной до 1967 года, когда на электрическую тягу переводились железные дороги, имевшие большую грузонапряженность и работавшие на паровой тяге. С завершением перевода большей части железнодорожной сети на новые виды тяги (электрическую и тепловозную), Госплан поставил вопрос о дальнейшей целесообразности массовой электрификации железных дорог СССР. Очевидно, руководители Госплана не видели принципиальной разницы в потенциальных возможностях электрической и тепловозной тяги и не учитывали перспектив дальнейшего развития транспорта на базе электрификации.

При подготовке плановых заданий по железнодорожному транспорту на 1971–1975 гг. Госплан СССР отверг предложение Министерства путей сообщения об электрификации 10000 км железных дорог. Опираясь на технико-экономические расчеты Института комплексных транспортных проблем, Госплан подтвердил эффективность электрификации за этот период не более 5000 км железнодорожных линий. Основное внимание было уделено усилению пропускной и провозной способности железных дорог за счет строительства вторых путей, удлинения станционных путей, автоматизации перевозочного процесса. Электрификация приобрела вторичное значение<sup>332</sup>.

---

<sup>329</sup> ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 102. Д. 1028. Л. 16–22.

<sup>330</sup> ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 102. Д. 1028. Л. 27–30.

<sup>331</sup> ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 102. Д. 1028. Л. 27–30.

<sup>332</sup> Там же.

Несмотря на сложившуюся в Госплане позицию, министр путей сообщения продолжал настаивать на завершении Генерального плана электрификации к назначенному сроку и боролся за электрификацию каждого участка. Министр путей сообщения не упускал ни одного случая, чтобы в максимальной степени реализовать Генеральный план электрификации, достигнуть намеченных в нем показателей.

25 июля 1969 г. Председатель Совета Министров СССР А.Н. Косыгин привлек Б. П. Бещева к составлению проекта плана развития народного хозяйства на 1971–1975 гг. Решался сложнейший вопрос об усилении пропускной способности железнодорожной линии Павлодар – Экибастуз – Целиноград в связи с ростом добычи угля в Экибастузском месторождении. Министр путей сообщения, используя системный подход к проблеме, смог обосновать целесообразность электрификации всей железнодорожной линии, что создавало сплошной ход на электрической тяге до Магнитогорска с выходом на Челябинск и Орск. Так было образовано новое электрифицированное транзитное направление, соединявшее Сибирь с Казахстаном и Южным Уралом<sup>333</sup>.

17 сентября 1969 г. Б.П. Бещев смог добиться электрификации участка Свердловск – Курган с большими размерами пассажирских и пригородных перевозок, в результате чего был создан единый электрифицированный полигон на направлении Свердловск – Курган – Исиль-Куль<sup>334</sup>. Тем не менее, восторжествовала концепция развития транспорта Госплана СССР: на 1971–1975 гг. запланировано электрифицировать 6–7 тыс. км железных дорог; на 1976–1980 гг. объемы электрификации железных дорог сокращались до 2,5 тыс. км. Таким образом, приоритет был отдан принципиально иному направлению развития транспорта – строительству новых железных дорог на Дальнем Востоке и в Западной Сибири, строительству вторых путей, развитию тепловозной тяги, что соответствовало экстенсивному характеру развития советской экономики [4, с. 71–72].

Рассмотренные в докладе факты позволяют сделать ряд выводов. Железные дороги Урала в силу особенностей своего географического расположения и природно-климатических условий стали своеобразным испытательным полигоном для нового электротехнического оборудования и локомотивной техники, применявшихся на железных дорогах страны. Они были электрифицированы, прежде всего, как составные части крупнейших электрифицированных транзитных магистралей СССР – Транссиба, Южно-Сибирской магистрали. Государственная стратегия электрификации железных дорог Урала не была реализована в полном объеме. Капиталовложения в электрификацию дорог постоянно снижались. Серьезное отставание было допущено в вопросах производства электродвижного состава, электрооборудования и специальных изделий для электрификации железных дорог.

<sup>333</sup> ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 103. Д. 1127. Л. 52–53.

<sup>334</sup> ГАРФ. Ф. 5446. Оп. 103. Д. 1127. Л. 48.



Литература:

1. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК (1898–1986). 1946–1955. 9-е изд., доп. и испр. М.: Политиздат, 1985. Т. 8. 542 с.

2. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). 1956–1960. 9-е изд., доп. и испр. М.: Политиздат, 1986. Т. 9. 574 с.

3. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). 1966–1970. 9-е изд., доп. и испр. М.: Политиздат, 1986. Т. 11. 574 с.

4. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898–1986). 1971–1975. 9-е изд., доп. и испр. М.: Политиздат, 1986. Т. 12. 574 с.

**A.A.Konov**  
**THE FORMATION OF THE STATE STRATEGY OF MASS  
ELECTRIFICATION OF THE RAILWAYS OF THE URALS  
IN 1956-1970.**

*The article describes the formation of national strategy for mass electrification of Railways of the Urals and methods of its implementation.*

*Keywords: Ural, railway electrification.*

**A.M. Kot\***

**ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ОБУЧЕНИЯ ОФИЦЕРСКИХ КАДРОВ В  
УРВО В 2000-е гг.**

*В статье на большом фактическом материале прослеживаются плюсы и минусы организации обучения офицеров Российской армии в условиях реформы вооруженных сил на примере Уральского военного округа.*

*Ключевые слова: вооруженные силы, обучение, офицеры, Урал*

Практика повседневной и боевой деятельности войск исследуемого периода свидетельствует о снижении уровня профессиональной подготовки выпускников военных вузов, и, прежде всего, в области приобретения практических навыков [1].

На этом фоне определенный интерес представляет исследование государственных образовательных стандартов 2-го поколения по подготовке офицеров в военно-учебных заведениях УрВО (на примере Екатеринбургского артиллерийского института, далее – ЕАИ), подготовка по которым началась с 2001 г.<sup>335</sup>

Содержание организации образовательного процесса по каждой специальности, установленной для высшего военно-учебного заведения, закреплялось руководствами по организации работы высшего военно-учебного заведения министерства обороны Российской Федерации<sup>336</sup> и в эти годы определялись основной военной образовательной программой профессионального образования. Она включала в себя: государственные требования к минимуму содержа-

---

\* *Кот Анатолий Михайлович* - кандидат исторических наук, доцент, УрФУ.

<sup>335</sup> Государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования. Направление подготовки дипломированного специалиста 654500 «Электротехника, электромеханика и электротехнологии». Квалификация – инженер. М. 2000.

<sup>336</sup> Приказы министра обороны Российской Федерации от 04.01.2000 № 10 и от 12.03.2003 № 80 «Об утверждении Руководства по организации работы высшего военно-учебного заведения министерства обороны Российской Федерации». М., 2000, 2003.