

Электрификация – основа технической реконструкции железнодорожного транспорта

С.А. ПАШИНИН

Заканчивался 1955 год – последний год второй послевоенной пятилетки. Наряду с восстановлением разрушенного хозяйства, шло строительство новых железных дорог и вторых путей, осуществлялась реконструкция железнодорожной сети Урала и Сибири (Томское, Омское, Южно-Уральское направление), а затем и Октябрьской железной дороги (Москва–Ленинград).

Нарастали объемы работ по оборудованию устройствами автоблокировки, диспетчерской централизации, электрической централизации стрелок. Продолжалась и не прерывавшаяся в годы войны электрификация железных дорог. При этом если в 1941-1945 гг. был электрифицирован 451 км, то в 1946-1950 гг. – 975 км, а в 1951-1955 гг. – 2270 км. Эти и другие меры позволили железнодорожному транспорту уже в 1948 г., т.е. спустя всего 3 года после окончания войны, достичь по объемам перевозок и грузообороту довоенного уровня, а к 1956 г. – превзойти этот уровень в 2,3 раза.

Однако было очевидно, что достигнутого совершенно недостаточно. Нужны были новые подходы для дальнейшего резкого усиления работ. Директивами партийных съездов предусматривалось увеличение ВВП на ближайшие 15 лет (1956-1970 гг.) в 3,2 раза, а продукции ведущей группы народного хозяйства – промышленности – в 3,6 раза. Это требовало принятия целого комплекса технических и организационных мер по развитию всех видов транспорта, в первую очередь железнодорожного.

Так определилась необходимость создания на базе организаций и предприятий МПС и Министерства морского и речного флота специальной структуры, способной в сжатые сроки осваивать крупные объемы строительно-монтажных работ, каковым и стало общесоюзное Министерство транспортного строительства. В соответствии с Постановлением Совмина СССР от 14 августа 1954 г. только из состава МПС ему было передано 10 главных управлений (главки железнодорожного строительства Запада



**СЕРГЕЙ
АФАНАСЬЕВИЧ
ПАШИНИН**

Родился в 1919 г. в Бобруйске. В 1942 г. окончил МИИТ. Инженер путей сообщения - строитель. Работал инженером, начальником путевой машинной станции, начальником треста "Рекпуть", заместителем начальника, начальником Главного управления пути и сооружений МПС, заместителем министра путей сообщения СССР. Награжден 4 орденами и 18 медалями СССР. Почетный железнодорожник.



На одной из строек БАМа. На переднем плане (слева направо): заместитель министра путей сообщения С.С. Пашинин, секретарь ЦК КПСС К.Ф. Катушев, министр транспортного строительства СССР И.Д. Соснов и начальник Главбамстроя К.Ф. Мохортов. 1981 г.

и Востока по строительству мостов, промышленного строительства, по механизации строительства, по изысканиям и проектированию, железнодорожных войск и др.), а также всесоюзные тресты по электрификации железных дорог, Трансэнергомонтаж, Транссигнальсвязьстрой, научно-исследовательский институт, стройОРСы, учебные заведения и другие организации, связанные со строительством и обслуживанием работ. Соответственно были переданы работники указанных организаций. При этом была обеспечена преемственность в расстановке руководящих и командных кадров, сохранены опыт и традиции отечественной школы транспортного строительства, в то же время созданы условия для формирования специализированно-строительных структур Минтрансстроя, ставшего главным основным подрядчиком МПС и других транспортных министерств и ведомств.

Успех дела во многом зависел от умело используемого «человеческого фактора», от привлечения высококвалифицированных кадров, способных руководить коллективами. Очень важно, что в состав коллегии Минтрансстроя вошло немало бывших руководителей МПС (И.Д. Гоциридзе, А.Г. Кузнецов, П.А. Кабанов, Н.А. Холин, А.В. Кондрашов, В.И. Леднев). Основные главки и производственные тресты возглавляли специалисты, как правило, накопившие производственный опыт и вы-

росшие до руководителей в системе МПС (Р.Г. Анпилогов, Б.Д. Вучетич, К.С. Галахов, Л.О. Грубер, И.А. Иванченко, Н.И. Казьмин, И.И. Корбаков, Ш.С. Логуа, В.М. Минин, К.В. Мохортов, П.П. Мурачев, И.К. Пицхелаури, В.Н. Церковницкий, и другие). Многие из них имели большой практический опыт руководящей работы в области строительства, как, например, бывшие заместители начальников железных дорог – Красноярской (Мурачев), Омской (Мохортов), Западной (Пицхелаури), Калининской (И.Д. Соснов), и руководители крупных строек и строительных организаций (В.Т. Швец, Н.И. Казьмин, В.М. Минин).

О многом говорит и тот факт, что первый министр транспортного строительства Е.Ф. Кожевников, хотя и пришел в Минтрансстрой как крупный государственный деятель, начинал свою деятельность в путевом хозяйстве Среднеазиатской железной дороги и на строительстве Турксиба, а сменивший его в 1975 г. И.Д. Соснов вообще с 1933 по 1954 г. трудился в системе МПС, где вырос до заместителя начальника железной дороги, руководителя УВВР Калининского фронта и начальника Главного управления железнодорожного строительства Востока.

Известно, однако, и обратное. Начальник Главного управления электрификации и энергетического хозяйства С.М. Сердинов, начальник Главного управления капитального строительства Н.П. Гром и первый заместитель

этого Главка В.А. Щерица, директор Института «Трансэлектропроект» Ф.Ф. Косов до того, как занять ответственные посты в МПС, на протяжении ряда лет работали в системе Минтрансстроя. Все это обуславливало должное взаимопонимание, необходимое деловое взаимодействие и доброжелательность — весьма важные качества во взаимоотношениях между представителями организаций заказчика и подрядчика, что, в конечном счете, благотворно сказывалось на результатах практической деятельности.

В качестве средства для комплексного увеличения мощностей подразделений железных дорог была принята электрификация, обеспечивающая внедрение более прогрессивной тяги при одновременном усилении всей инфраструктуры железнодорожного транспорта. Большое значение имела и экономическая составляющая электрической тяги, которая была в 1,5 раза дешевле тепловозной.

О рациональности такого подхода свидетельствует тот факт, что, если в 1953—1954 гг. силами МПС строительно-монтажные работы выполнялись на уровне 90-92 % и, в частности, ввод электрификации составлял 520-570 км в год, то после создания Минтрансстроя, уже в 1956 г., было электрифицировано 1019 км. С выходом Постановления Совмина СССР от 3 февраля 1956 г. за № 196 - 121 «О генеральном плане электрификации железных дорог» объемы этих работ стали быстро нарастать: 1957 г. — 1268,8 км, 1958 г. — 1748,4 км, 1959 г. — 2112,5 км, 1960 г. — 2256,1 км и всего за пятилетие (1956-1960 гг.) при задании 8100 км фактически электрифицировано 8404,8 км или 103,8 % к плану. В 1965 г. достигнут максимальный ввод — 2314,2 км.

Важными этапами электрификации стали: выполнение работ (1961 г.) на участке Макушино — Исилькуль Южно-Уральской железной дороги, что означало завершение электрификации крупнейшей мировой магистрали Москва — Байкал протяженностью 5647 км, а также ввод в эксплуатацию (1962 г.) участков Малая Вишера — Калинин Октябрьской железной дороги и Кавказская — Белореченская Северо-Кавказской железной дороги, что замкнуло электрификацию меридиональной магистрали Ленинград — Москва — Харьков — Ростов — Сочи — Тбилиси — Ленинанкан длиной свыше 3500 км. К 1991 г., в результате продолжения работ, в том числе за пределами генерального плана, на электротягу было переведено 54,3 тыс. км.

Таким образом, если за 30 лет (1926—1955 гг.) было электрифицировано всего 5320 км, то за последующие 35 лет (1956—1990 гг.) — почти 35700 км. Даже после распада Советского Союза на электрической тяге в России осталось 38 тыс. км железных дорог. Несмотря на резкое сокращение в 1991—2000 гг. объемов работ по электрификации, на конец 2000 г. наша страна имела более 41 тыс. км электрифицированных железных дорог, прочно занимая по их протяженности первое место в мире.

Электрификация всех основных наиболее грузонапряженных участков железных дорог при одновременном усилении пути постановкой на щебень, укладкой рельсов тяжелых типов, железобетонных шпал, плетей бесстыкового пути, а также внедрение современных конструкций большегрузных вагонов, широкое применение автоматики и других технических средств обеспечили существенное улучшение всех показателей железных дорог.



Сергей Михайлович Сердинов,
начальник Главного управления электрификации и энергетического хозяйства в 1958—1980 гг.



Николай Петрович Гром,
начальник Главного управления капитального строительства МПС в 1982—1988 гг.