

Т. Н. СОСНИНА

БОРЬБА КПСС ЗА ТЕХНИЧЕСКОЕ ПЕРЕООРУЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Полвека минуло с тех пор, как с победой Великого Октября железные дороги России стали собственностью социалистического государства.

Транспортная проблема явилась одной из самых трудных хозяйственно-политических задач, которую пришлось решать Советской республике немедленно после победы Октябрьской революции, так как годы войны существенно ослабили техническую базу железных дорог.

Возрождать и развивать транспорт требовалось на принципиально новой основе: старая система его управления и материального обеспечения не отвечала даже задачам, возлагавшимся на железные дороги царской Россией.

Поэтому работа транспортных предприятий, создание нормальных условий для деятельности железнодорожников всегда были в центре внимания Коммунистической партии и В. И. Ленина. По его инициативе разрабатывались организационно-технические мероприятия по борьбе с разрухой на транспорте, усилению технической базы железных дорог и наведению порядка во всех звеньях железнодорожного хозяйства.

В. И. Ленину принадлежит заслуга и в разработке генеральной перспективы развития транспорта, которую он видел в электрификации, успешно сочетающей высокую экономичность и мощную провозоспособность. Эта идея была положена в основу тех разделов плана ГОЭЛРО, которые предусматривали задания по развитию транспорта. С именем Ленина связано также создание в СССР первого в мире магистрального тепловоза.

Уже через три года после перехода Советской республики к мирному хозяйственному строительству была укреплена мате-

риально-техническая база транспорта, восстановлен подвижной состав, значительно улучшены эксплуатационные показатели. Это отметила в своих решениях XIII партийная конференция (январь 1924 г.): «...транспорт находится в таком состоянии, когда он без особых затруднений способен удовлетворить все предъявляемые к нему народным хозяйством требования...»¹.

Значительно повысились требования к работе железнодорожного транспорта в период индустриализации. Тяжелое финансовое положение в стране, необходимость развития собственной металлургической базы не позволили в то время осуществить необходимые капиталовложения для развития железнодорожного транспорта. Основные фонды на железных дорогах к 1930 году увеличились по сравнению с 1913 годом всего на 15%, в то время как объем работ за этот период вырос в 2,5 раза.

В первой пятилетке темпы роста перевозок замедлились. Поэтому партия и правительство развернули энергичную борьбу за улучшение работы железных дорог. XVI съезд ВКП(б) дал установку на реконструкцию железнодорожного транспорта. Декабрьский Объединенный Пленум ЦК и ЦКК, III сессия ЦИК СССР в своих постановлениях о народнохозяйственном плане на 1931 год взяли «под особое наблюдение рабочего класса и его партии... преодоление одного из наиболее узких мест в народном хозяйстве — железнодорожного и водного транспорта»², «решительное подтягивание транспорта к уровню тех требований, которые ставит перед ним бурный рост основных отраслей народного хозяйства»³.

В целях организации партийно-массовой работы на железнодорожном транспорте, проведения важнейших мероприятий по его реконструкции был создан институт парторганизаторов дорог на всех магистралях Союза. Центральный Комитет вовремя мобилизовал внимание партии к вопросам транспорта и наметил кардинальные мероприятия по его оздоровлению. Ликвидация обезличенной езды, реорганизация управления железнодорожным транспортом, возвращение на транспорт квалифицированных кадров, повышение зарплаты работникам решающих звеньев железнодорожного хозяйства привели к значительному оздоровлению железнодорожного транспорта.

Пленум ЦК ВКП(б) в июне 1931 года утвердил проект НКПС по перевооружению транспорта на базе электрификации, введения мощного подвижного состава, автосцепки, автотормозов, автоблокировки и т. д. Здесь были конкретизированы идеи

¹ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и Пленумов ЦК. М., Госполитиздат, 1954 г., ч. 1, стр. 789.

² «КПСС в резолюциях...», ч. III, стр. 81.

³ «Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства» (1917—1957 гг.). Трансжелдориздат, 1957, стр. 236.

плана ГОЭЛРО об основной линии развития советского транспорта. Пленум ЦК подчеркнул «особое народнохозяйственное значение электрификации железных дорог и предложил ВСНХ обеспечить развертывание промышленности для выполнения этого плана»¹. Был также одобрен проект перевода в течение 1932—1933 годов безводных линий на тепловозную тягу. НКПС было поручено перестроить программу и направление подготовки кадров в соответствии с этим планом во всех вузах и техникумах транспорта, а также провести переподготовку кадров в целях повышения их квалификации, обеспечения наиболее эффективного проведения реконструктивных мероприятий. Подготовка специалистов электротяги велась в Ленинградских политехническом и электротехническом институтах, в Московских высшем техническом училище им. Баумана, в институте народного хозяйства им. Г. В. Плеханова, МЭМИИТе. Создавались научно-экспериментальные центры по электротранспорту в научно-исследовательских институтах. По мере комплектования энергетической, производственной, учебной и научной баз, освоения опыта электрификации транспорта выносились дополнительные директивные постановления².

В октябре 1931 года Пленум ЦК ВКП(б), обсудив вопрос о работе железнодорожного транспорта и признав темпы его реконструкции медленными, предложил СТО расширить работы по электрификации важнейших направлений Урала, Донбасса, Кузбасса, по постройке необходимого количества электровозов, развертыванию строительства тепловозов и т. д. ЦК ВКП(б) сосредоточил внимание партийных организаций на укреплении коммунистическими кадрами снизу доверху всех звеньев аппарата управления станций, депо, отделов и т. д., предложил «для обеспечения систематической помощи транспорту со стороны областных и краевых парторганизаций... немедленно выделить специального секретаря исключительно для ведения работы по транспорту, освободив его от всех других обязанностей»³.

С целью улучшения идейно-политической и организационно-массовой работы на железнодорожном транспорте были созданы политотделы. В постановлении ЦК ВКП(б) от 11 июля 1933 года четко определялись их задачи: «...организовать дело подлинного овладения техникой железнодорожного транспорта коммунистами и беспартийными активистами, помочь им поднять свою ква-

¹ «КПСС в резолюциях...», ч. III, стр. 104.

² Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР «О работе НКПС» от 1.Х. 1931 г. Постановление СНК «О мероприятиях по реконструкции железнодорожного транспорта в 1932—1934 гг.», Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О работе железнодорожного транспорта» от 4 июля 1933 г. и т. д., Сб. «Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства (1917—1957 гг.)»; Трансжелдориздат, 1957.

³ «КПСС в резолюциях...», ч. III, стр. 130.

лификацию и дать им, таким образом, возможность стать действительными хозяевами порученного им дела»¹.

Новое техническое вооружение, полученное железнодорожным транспортом, и те меры, которые были приняты Коммунистической партией в борьбе за подъем его работы, дали свои результаты: 1935 год стал переломным для железных дорог страны (возросли перевозки, повысилась скорость движения и вес поездов и т. д.).

Во второй пятилетке наметились сдвиги в электрификации железных дорог: был переведен на электротягу ряд горных и особо загруженных линий.

Быстрое развитие энергетической базы Советского Союза (общая выработка электроэнергии с 0,5 млрд. квтч в 1920 году возросла до 48,3 млрд. квтч к 1940 году, т. е. более чем в 96 раз), ввод в действие тепловых и гидравлических электростанций в различных районах страны, строительство линий электропередач и освоение отечественной промышленностью производства электровозов создали условия для успешного проведения электрификации железных дорог в более широких масштабах.

Так, если за период с 1928 по 1932 год общая протяженность электрифицированных железных дорог составляла лишь 150 км. то за вторую пятилетку было электрифицировано 1600 км.

Успехи в области электрификации железных дорог, достигнутые во второй пятилетке, позволяли перейти к осуществлению широкой программы повышения энерговооруженности труда железнодорожников на всех участках сети дорог страны. Однако эти планы не были осуществлены из-за нападения фашистской Германии на нашу Родину.

Транспорт СССР во время войны выдержал огромную нагрузку. Но даже в исключительных по напряженности условиях техническая база транспорта продолжала развиваться: сдавались в эксплуатацию тысячи километров новых линий, пополнялся локомотивный парк. В этот период были переведены на электротягу участки дорог на Урале, Куйбышевском и Московском узлах.

После войны развернулось капитальное восстановление и дальнейшее развитие железных дорог страны. В 1948 году железнодорожный транспорт перешагнул довоенный уровень перевозок. Однако быстрый рост народного хозяйства снова поставил перед транспортом страны много острых и сложных проблем.

Рост грузонапряженности железных дорог при незначительном изменении их протяженности мог быть достигнут только путем решительного усиления технической базы. Паровая техника на железных дорогах, обеспечив им на первом этапе

¹ «Железнодорожный транспорт СССР в документах...», стр. 281.

развития первенство среди других видов транспорта, не могла выдержать высоких темпов развития производства. Вопросы электрификации транспорта приобретают особую остроту и актуальность. Однако в этом плане имеющиеся возможности не использовались в полной мере. За десятилетие (1945—1955 гг.) было электрифицировано вместо предусмотренных по плану 9,7 тыс. км лишь 3,4 тыс. км железных дорог¹.

Осуществлению широкой электрификации транспорта мешали не только объективные причины — экономические и технические (недостаточное производство электровозов, электротехнического оборудования, материалов и ресурсов электроэнергии), но и субъективные — косность и консерватизм ряда руководителей железнодорожного транспорта. Вплоть до 1956 года на стальных магистралях внедрялись и всячески пропагандировались, как самая совершенная техника, различные типы паровозов. Между тем, в технико-экономическом отношении даже новейшие образцы их безнадежно устарели.

На протяжении ряда лет Госплан СССР не проявлял необходимой настойчивости в перевооружении железных дорог на базе новых видов тяги. Министерство путей сообщения, в свою очередь, мало заботилось о правильности использования средств, которые государство выделяло на техническое развитие железных дорог. Например, в пятой пятилетке задание по электрификации было выполнено только на 58%². Все это вместе взятое привело к тому, что электрифицированные железнодорожные линии составляли лишь 4,4% эксплуатационной длины сети железных дорог СССР и выполняли в 1955 году только 8,4% всего грузооборота.

Техническая отсталость железных дорог, явная недооценка значения электрификации и перевода на дизельную тягу отрицательно сказались на перевозках грузов. С каждым годом число участков, работающих на пределе, увеличивалось.

Состоявшийся в июле 1955 года Пленум ЦК КПСС вскрыл недостатки в деле технического прогресса ряда отраслей промышленности и транспорта. Была осуждена теория отсутствия морального износа техники в условиях социализма, которой руководствовались некоторые советские специалисты.

Работа железнодорожного транспорта подверглась острой критике на XX съезде КПСС. Съезд указал, что железнодорожный транспорт, как и все отрасли народного хозяйства, должен развиваться на основе непрерывного научно-технического прогресса.

Согласно Директивам съезда предстояло электрифицировать за 1956—1960 годы 8100 км железнодорожных линий и 18 тыс. км перевести на дизельную тягу с тем, чтобы в 1960 году обес-

¹ «Народное хозяйство СССР в 1963 г.», Госстатиздат, 1965, стр. 376.

² XX съезд КПСС, стенографический отчет, ч. I, Госполитиздат, 1956 г., стр. 50.

печить освоение 40—45% всего грузооборота вместо 14% в 1955 году.

XX съезд КПСС предусматривал в течение нескольких ближайших лет прибавить в нашей стране столько электрифицированных линий, сколько их построено за столетие на всем земном шаре.

После принятия Директив XX съезда КПСС темпы перевода железных дорог на электрическую тягу значительно возросли. Министерство путей сообщения сделало соответствующие выводы из этой критики и сосредоточило все внимание на решении коренных вопросов технической реконструкции железнодорожного транспорта. В результате объединенных усилий огромного коллектива строителей, монтажников и железнодорожников был достигнут перелом в деле электрификации железных дорог.

Таблица 1*

Удельный вес отдельных видов тяги в грузообороте железных дорог, %

Виды тяги	1950 г.	1955 г.	1956 г.	1957 г.	1958 г.	1959 г.	1960 г.	1961 г.	1965 г.	1976 г.	1977 г.
Паровозная	94,5	85,9	82,8	79,8	73,6	66,5	56,8	45,2	15	11	8
Электровозная	5,5	11,1	17,2	20,6	26,4	33,5	43,2	51,8	84	89	92
Дизельная											

Как видно из данной таблицы, перевод железных дорог на новые виды тяги наиболее интенсивными темпами стал осуществляться с 1955—1956 годов.

Уже к началу 1958 года Советский Союз занял первое место в мире не только по темпам электрификации, но и по общей протяженности электрифицированных железнодорожных линий. За 1956—1960 годы во всем мире было электрифицировано железных дорог в полтора раза больше по сравнению с предшествующим пятилетием, а в Советском Союзе — более чем в 3,7 раза. Это наглядное доказательство преимущества социалистической системы хозяйства по сравнению с капиталистической.

Начиная с 1955 года, в СССР коренным образом изменилось положение и с внедрением дизельной тяги. Протяженность линий, переведенных на теплотягу с 1 января 1956 по 1 января 1962 года увеличилась в 4 раза². В течение полутора-двух лет экономия на эксплуатационных расходах перекрыла затраты средств при

¹ «Народное хозяйство СССР в 1958 г.», стр. 553; «Народное хозяйство СССР в 1960 г.», стр. 538; «СССР в цифрах в 1961 г.», Госстатиздат, М., 1962 г., стр. 275. «Коммунист», № 2, стр. 36, 1966. «Железнодорожный транспорт», № 1, стр. 5, 1967.

² «Народное хозяйство СССР в 1960 г.», стр. 533; «Народное хозяйство СССР в 1961 г.», стр. 474.

переводе на дизельную тягу. Расширилась и стала более современной материально-техническая база железнодорожной сети СССР.

Партийные организации железнодорожного транспорта широко развернули социалистическое соревнование за досрочное выполнение намеченных планов. В Курганской, Челябинской, Куйбышевской, Новосибирской областях, Мордовской АССР и других районах работы по электрификации железных дорог были превращены во всенародные стройки. Горячо откликнулась наша молодежь на призыв ЦК ВЛКСМ превратить трассу Москва—Байкал в ударную стройку Ленинского комсомола. Многие тысячи юношей и девушек со всех концов нашей Родины приняли участие в этой стройке. В ходе массового соревнования строители, монтажники Министерства транспортного строительства и труженики железных дорог добились значительных успехов. С опережением установленных сроков электровозы пошли на большинстве линий, предусмотренных планом.

12 октября 1961 года, в канун XXII съезда КПСС было открыто сквозное движение поездов на электрифицированной трассе Москва—Байкал протяжением 5468 км (электрифицированные дороги США и Англии, вместе взятые, короче этой магистрали). Одновременно с переводом на электротягу здесь была осуществлена также и широкая программа других реконструктивных работ: на 200 станциях и узлах удлинены пути, на 50—оборудована электрическая централизация стрелок и сигналов, уложены рельсы тяжелого типа на щебеночном основании и т. д.

В результате пропускная способность магистрали увеличилась на 70—90%, провозная — на 85—90%, более чем в полтора раза вырос вес поездов. Стоимость же одного тонно-километра брутто на магистрали снизилась вдвое. Ежегодная экономия от электрификации магистрали составила примерно 200 млн. руб., для народнохозяйственных нужд было высвобождено 20 млн. тонн угля в год.

Вопросы технической политики в области железнодорожного транспорта всесторонне обсуждались на XXI съезде КПСС, июньском (1959 г.) и июльском (1960 г.) Пленумах ЦК КПСС.

Решающим этапом осуществления программы перевооружения стальных магистралей стало семилетие 1959—1966 годов. На комплексное развитие железнодорожного транспорта выделили 110—115 млрд. руб., или на 85—94% больше, чем за предшествующие 7 лет. Предусматривалось внедрение современных методов формирования и расформирования поездов на крупных железнодорожных узлах с применением механизации и автоматизации, централизованное управление стрелками и сигнальными устройствами, увеличение суточных пробегов электровозов и тепловозов, широкое развитие комплексной механизации ремонта и реконструкции пути, погрузочно-разгрузочных работ.

В этих условиях значительно повысилась ответственность

партийных организаций за создание и внедрение новой техники. Партия подвергла справедливой критике работников аппарата Министерства путей сообщения, ответственных за проектирование новых типов локомотивов: не был налажен серийный выпуск опытных образцов электровозов и тепловозов, на линию продолжали поступать устаревшие модели. Июньский Пленум ЦК в своем решении записал: «Установить, что задания по важнейшим работам в области создания и внедрения новой техники, имеющей общегосударственное значение, должны являться органической составной частью народнохозяйственного плана»¹.

Постановка на июньском Пленуме вопроса о выполнении указаний XXI съезда партии в области технического прогресса позволила обобщить опыт партийных организаций, предприятий и строек по реализации этих указаний, наметить дальнейшую программу работ с учетом новых крупных резервов, которые были вскрыты растущей инициативой и активностью масс. Пленум призвал парторганы сосредоточить главное внимание на практическом осуществлении задач в области технического прогресса, как решающем условии успешного выполнения семилетнего плана. Борьба за внедрение передовой техники и технологии во всех звеньях транспортного конвейера стала главной задачей партийных организаций, кровным делом коммунистов-железнодорожников. Помочь ликвидировать недостатки, вскрытые июньским Пленумом ЦК КПСС, должны были комиссии по контролю за деятельностью администрации. Они стали не только выявлять, но и устранять недостатки в работе предприятий. Новая форма партийного контроля деятельности администрации предприятий прочно вошла в жизнь. Железнодорожники успешно справлялись с плановыми заданиями по росту грузооборота и внедрению новой техники.

Июльский (1960 г.) Пленум ЦК КПСС сделал вывод, что принятая съездом грандиозная программа создания материально-технической базы коммунизма осуществляется успешно.

Вместе с тем Пленум отметил, что реконструкция ряда железнодорожных магистралей проводилась некомплексно. Работы по усилению путевого хозяйства на перегонах и станциях, внедрению автоматики и телемеханики в управление движением поездов и реконструкции вагонного парка значительно отставали от темпов перевода дорог на новые виды тяги. Поэтому многие станционные пути не могли вместить составы такого веса, которые способны вести электровозы и тепловозы. В результате их конструктивные скорости использовались далеко не в полной мере.

Пленум особо подчеркнул прогрессивность и высокую экономическую эффективность работы электровозов и тепловозов

¹ Материалы июньского Пленума ЦК КПСС, Госполитиздат, 1959 г., стр. 14.

на удлинённых тяговых плечах. Высокий среднесуточный пробег машин был достигнут на Западно-Сибирской, Куйбышевской и Восточно-Сибирской дорогах, где локомотивы обращались по тяговым кольцам большой протяжённости. Пленум поручил министерству путей сообщения, Госплану СССР с участием Советов Министров союзных республик разработать и утвердить схему удлинения плеч и размещения локомотивных депо для всей сети железных дорог. В 1961 году 124 тяговых плеча были объединены в 55 плеч. Если бы методы организации эксплуатационной работы оставались прежними, то в том же 1961 г. для осуществления перевозок понадобилось бы дополнительно к эксплуатируемым средствам ещё 4300 локомотивов и 155 тыс. вагонов.

XXII съезд КПСС целиком и полностью одобрил практическую деятельность ЦК КПСС в области советского транспорта.

Научные проблемы развития транспорта становятся предметом исследования Академии Наук СССР. Летом 1963 года впервые в истории Академии отделением технических наук была проведена сессия, специально посвящённая транспортной тематике. Такое внимание к дальнейшему развитию и техническому перевооружению путей сообщения Советского Союза обусловлено чрезвычайно ответственными задачами, выдвинутыми новой Программой партии.

Участники сессии единодушно признали необходимость повышения роли АН СССР в постановке наиболее сложных вопросов развития и технического перевооружения транспорта.

Благодаря успешному осуществлению решений КПСС и Советского правительства о массовом техническом перевооружении железнодорожного транспорта, творческой активности его работников семилетний план по грузообороту железных дорог был перевыполнен уже в 1964 году. По контрольным цифрам производительность труда железнодорожников должна была увеличиться на 34—37 %, а фактически был дан прирост на 49 %. Перевыполнено задание и по снижению себестоимости перевозок.

Советские железнодорожники, полные сил и энергии, уверенно вступали в первый год новой пятилетки. 1966 год стал началом претворения в жизнь хозяйственной реформы, разработанной сентябрьским (1965 г.) Пленумом ЦК КПСС, и одобренной XXIII съездом КПСС.

Совершенствование структуры управления промышленностью существенно изменяет систему планирования перевозок. В 1967 году ряд дорог и предприятий переведен на новые формы планирования и экономического стимулирования. Их опыт после соответствующих корректировок будет применен на железных дорогах повсеместно. Это позволит привести в действие ещё один мощный резерв повышения производительности труда на транспорте.

Огромных успехов добились советские железнодорожники в борьбе за технический прогресс. В настоящее время протяжен-

ность электрифицированных линий превысила более чем в 7 раз наметки плана ГОЭЛРО. 25 тыс. км электрифицированных линий, имеющих ныне в СССР, — это свыше $\frac{1}{3}$ протяженности электрифицированных железнодорожных линий во всех зарубежных странах, вместе взятых.

За годы Советской власти на железнодорожном транспорте, как и в других отраслях народного хозяйства, произошли коренные технические преобразования. На базе новой техники совершенствовались также формы и методы организации перевозок, вся эксплуатационная работа железных дорог. Это позволило повысить производительность труда железнодорожников за период с 1917 по 1967 гг. почти в 10 раз, а продолжительность рабочего дня сократить при этом на одну треть.

Величественная программа реконструкции железнодорожного транспорта вдохновляет тружеников стальных магистралей, открывает новые возможности для развития их творческих способностей в интересах ускорения научно-технического прогресса.

Всем опытом одного из крупнейших отрядов рабочего класса СССР — советских железнодорожников — убедительно подтверждаются слова Тезисов ЦК КПСС «50 лет Великой Октябрьской социалистической революции» о том, что «социалистический общественный строй создает моральную и материальную заинтересованность людей в повышении производительности труда, в развитии их способностей и талантов».