

Конов Алексей Александрович

**МОДЕРНИЗАЦИЯ ЧЕЛЯБИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1956-1991 ГГ.**

В статье рассматривается проблема модернизации Челябинского отделения Южно-Уральской железной дороги на базе электрификации. Модернизация отделения была связана с интенсивным промышленным и сельскохозяйственным развитием районов Южного Урала и Казахстана, реализацией на транспорте Генерального плана электрификации железных дорог. Цель статьи - показать модернизацию железнодорожного транспорта Урала как комплексный технико-экономический процесс развития железных дорог, направленный на увеличение их пропускных способностей.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2017/9/27.html](http://www.gramota.net/materials/3/2017/9/27.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2017. № 9(83) С. 106-111. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2017/9/](http://www.gramota.net/materials/3/2017/9/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [hist@gramota.net](mailto:hist@gramota.net)

3. **Емелин В. А.** Лабиринты постмодернизма: идентификация ускользающего смысла // Государство, религия, церковь. 2010. № 3. С. 65-75.
4. **Козин Н. Г.** Идентификация. История. Человек [Электронный ресурс] // Вопросы философии. 2011. № 1. URL: [http://vphil.ru/index.php?option=com\\_content&task=view&id=254&Itemid=52](http://vphil.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=254&Itemid=52) (дата обращения: 05.01.2012).
5. **Козлов В. В.** Реальная культура: от Альтернативы до Эмо. СПб.: Амфора, 2009. 352 с.
6. **Комарова А. В.** Участие русских мотоциклистов в миссионерской деятельности Русской православной церкви // Государство, религия, церковь в России и за рубежом. 2011. № 4. С. 479-484.
7. **О Стратегии государственной национальной политики Российской Федерации до 2025 года** [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от 19.12.2012 г. № 1666. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/36512> (дата обращения: 24.11.2016).
8. **Об утверждении основ государственной культурной политики** [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от 24.12.2014 г. № Пр-808. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420242192> (дата обращения: 24.11.2016).
9. **Платон (Игумнов), архимандрит.** Нравственное богословие. СПб.: Общество памяти игумении Таисии, 2008. 524 с.
10. **Стратегия государственной культурной политики на период до 2030 года** [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 326-р. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71243400/> (дата обращения: 24.11.2016).
11. **Хус Б.** Новая эра каббалы. Современная каббала, Нью Эйдж и духовность в эпоху постмодерна [Электронный ресурс] // Государство, религия, церковь. 2013. № 4. URL: <http://www.religion.ranepa.ru/?q=ru/node/536> (дата обращения: 12.05.2013).
12. **Шапарь В. Б.** Подростки-неформалы: детские шалости или группа риска? Ростов-на-Дону: Феникс, 2012. 350 с.

### RELIGIOUS AND MORAL COMPONENT IN THE SYSTEM OF VALUES OF SUBCULTURAL COMMUNITIES

**Komarova Anna Vladimirovna**

*Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration in Moscow  
janeiro25@yandex.ru*

The article is devoted to comprehension of the religious and moral component in the system of values of subcultural communities. The author focuses on the spiritual state of the society, its values, heroes and transformation of the world outlook of modern subcultural associations. The paper shows dependence of the religious and moral component of subcultural communities on socio-cultural and information environment in the society. It is revealed that knowledge of the religious and moral component in subcultures existence is necessary not only for their qualitative evaluation, but also for assessing subculture influence on its participants and the society.

*Key words and phrases:* cultural policy; morals; society; religion; subculture; values.

УДК 930.85.17.023.36

### Исторические науки и археология

*В статье рассматривается проблема модернизации Челябинского отделения Южно-Уральской железной дороги на базе электрификации. Модернизация отделения была связана с интенсивным промышленным и сельскохозяйственным развитием районов Южного Урала и Казахстана, реализацией на транспорте Генерального плана электрификации железных дорог. Цель статьи – показать модернизацию железнодорожного транспорта Урала как комплексный технико-экономический процесс развития железных дорог, направленный на увеличение их пропускных способностей.*

*Ключевые слова и фразы:* отделение железной дороги; модернизация; электрификация; путевое хозяйство; новые железнодорожные линии; локомотив; тяжеловесный поезд.

**Конов Алексей Александрович**, к.и.н., доцент

*Уральский государственный университет путей сообщения, г. Екатеринбург  
alek.konov2012@yandex.ru*

### МОДЕРНИЗАЦИЯ ЧЕЛЯБИНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ЮЖНО-УРАЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1956-1991 ГГ.

Железнодорожный транспорт имеет первостепенное значение для устойчивого развития российской экономики. Он сохраняет ведущие позиции по размерам грузовых и пассажирских перевозок и по удельному весу в грузообороте транспортной системы страны. Ввиду этого огромное значение приобретает модернизация железнодорожного транспорта в соответствии с требованиями времени. Железнодорожный транспорт СССР в 1956-1991 гг. обеспечивал устойчивые социально-экономические связи между западными и восточными районами страны, являлся основным градообразующим фактором на территории страны, участвовал в создании промышленной и социальной инфраструктуры всех экономических районов СССР.

В 1956-1991 гг. Уральский экономический район и прилегавшие к нему территории обслуживали две железные дороги – Свердловская и Южно-Уральская. Каждая железная дорога была разделена на территориально-

производственные отделения. На Южно-Уральской дороге сначала было создано восемь отделений: Челябинское, Златоустовское, Курганское, Троицкое, Карталинское, Нязепетровское, Уфалейское, Синарское. За 1956-1991 гг. структура отделений несколько трансформировалась в связи с укрупнением железных дорог, удлинением тяговых плеч, упорядочением хозяйственных отношений внутри дорог, строительством новых линий. Челябинское отделение оставалось ведущим по объему выполняемых перевозок и своему значению для промышленного развития Урала, Сибири и республик Средней Азии [3, с. 129]. Этому способствовали следующие факторы.

Во-первых, Челябинское отделение являлось по своему расположению начальным звеном Транссибирской магистрали: через него осуществлялись основные транспортные связи между Уралом, Сибирью, Средней Азией и центральными районами страны. Грузопоток на отделении в два раза превышал среднесетевой показатель.

Во-вторых, Челябинское отделение обслуживало крупнейшие металлургические и машиностроительные предприятия СССР: Магнитогорский и Орско-Халиловский металлургические комбинаты, Челябинский металлургический завод, Челябинские тракторный и трубопрокатный заводы, Уральский автомобильный завод. Среднесуточная погрузка в 1956 году против 1940 года увеличилась в три с лишним раза, грузооборот – в 3,5 раза [13, с. 14].

В-третьих, Челябинское отделение обслуживало более 260 предприятий военно-промышленного комплекса и имело большое стратегическое значение для советского государства. Освоение целинных земель Северного Казахстана и Южного Урала в 1954-1965 гг., перевозки огромного количества зерна потребовали усиления технического оснащения Челябинского отделения как основной транспортной базы для новых сельскохозяйственных районов [2, с. 68].

В 1956 г. Правительством СССР был разработан и утвержден ЦК КПСС Генеральный план электрификации железных дорог СССР. Генеральным планом электрификации на 1956-1970 гг. был предусмотрен перевод на электрическую тягу 40 тыс. км важнейших железнодорожных магистралей страны. В их числе – основное направление железнодорожной сети страны, связывающее районы Центра страны с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком: Москва – Рязань – Куйбышев – Челябинск – Новосибирск – Иркутск – Владивосток, протяженностью 9260 км. В 1956-1960 гг. основные работы по электрификации железных дорог были сосредоточены на трех участках Транссибирской магистрали: Челябинск – Курган – Макушино (389 км), Новосибирск – Тайга – Мариинск (376 км) и Зима – Иркутск – Слюдянка (369 км) [1, с. 170].

В 1956 г. был переведен на электрическую тягу наиболее грузонапряженный участок Курган – Макушино протяжением 131 км. В 1957 г. была завершена электрификация последнего участка главного хода от Кургана до Челябинска протяжением 259 км. В связи с ростом грузооборота Челябинского и Магнитогорского металлургических комбинатов в марте 1957 г. было принято предложение начальника Челябинского отделения Г. В. Виноградова об электрификации однопутной линии Потанино – 147 перегон – Металлургическая – Чурилово, снабжавшей металлургические комбинаты углем и рудой [5, д. 154, л. 22].

Строительные работы по электрификации участков Челябинского отделения дороги Челябинск – Шумиха и Курган – Шумиха производились наиболее квалифицированными рабочими и инженерами строительно-монтажных поездов № 198, 704, 712 и управления «Курганстройпуть», которые имели за плечами опыт строительства железнодорожных линий Магнитогорск – Стерлитамак, Акмолинск – Тобол. К строительным работам были привлечены железнодорожники Челябинского отделения, которые партиями по 200-300 человек вручную разрабатывали грунт под опоры контактной сети. Руководство всеми строительно-монтажными работами осуществляли начальник Главного управления Министерства транспортного строительства СССР И. Д. Соснов, начальник Южно-Уральской дороги Д. М. Калабухов, начальник Челябинского отделения Г. В. Виноградов, начальники строительно-монтажных поездов Русанов, Козьмин, Тесменецкий [Там же, л. 28, 45, 50, 78, 96].

Вместе с электрификацией участков проводилась реконструкция пути с укладкой новых шпал и рельсов на щебеночное основание, удлинялись до 1050 м станционные пути, все станции оборудовались электрической централизацией стрелок, вводилась автоблокировка. Проводившиеся комплексные мероприятия по реконструкции и техническому оснащению участков должны были усилить возможности электровозной тяги.

В 1966-1970 гг. осуществлялась электрификация железнодорожных линий, обеспечивавших связи Сибири, Кузбасса, Урала и выходы в Среднюю Азию, общим протяжением 6688 км. Электрифицированные линии должны были усилить снабжение сырьем Магнитогорского металлургического комбината, увеличить вывоз металла в восточном и западном направлениях. С этой целью на Челябинском отделении были переведены на электрическую тягу участки Магнитогорск – Тобол – Железнодорожная, Челябинск – Карталы – Орск, Челябинск – Синарская – Богданович. Причем участки Карталы – Орск и Тобол – Карталы – Магнитогорск были электрифицированы на переменном токе, что позволило значительно сократить затраты на строительство, уменьшить расход цветных металлов для тяговых подстанций и контактной сети [1, с. 178].

В процессе электрификации участков Магнитогорск – Тобол и Челябинск – Карталы потребовалось построить станции стыкования двух видов тока в Карталах и Магнитогорске, установить 25 тыс. опор контактной сети с подвеской 2000 км контактных проводов, построить 19 тяговых подстанций, 14 постов секционирования, проложить более 600 км магистрального кабеля связи. Основные работы на участке Челябинск – Карталы были выполнены трестом «Южуралтрансстрой», на участке Магнитогорск – Тобол – строительным управлением «Магнитогорскстройпуть» [6, д. 159, л. 12].

В 1970-1980-е гг. электрификация оставалась основным направлением модернизации Челябинского отделения дороги. Но в этот период на электрическую тягу переводились южные направления отделения,

связывающие Челябинск с Орском и Оренбургом, работавшие ранее на тепловозной тяге. Кроме того, на электрическую тягу были переведены меридиональные линии, соединявшие Челябинское отделение со Свердловской железной дорогой. Значительное влияние на электрификацию Челябинского отделения оказали произошедшие изменения в грузопотоках между Центральными и Восточными районами СССР. Если в 1950-1960-е гг. основной прирост грузооборота на отделении осуществлялся за счет увеличения транзитных перевозок в широтном направлении (Кропачево – Исиль-Куль), то в 1970-1980-е гг. с освоением нефтяных богатств Тюмени и Мангышлака значительно увеличились перевозки и в меридиональном направлении (Никель-Тау – Орск – Челябинск – Каменск-Уральский). Рост грузопотоков на меридиональных направлениях потребовал их электрификации [7, д. 121, л. 29].

В 1976-1977 гг. на Челябинском отделении были электрифицированы участки Магнитогорск – Белорецк, Чурилово – Каменск-Уральский, соединявшие Челябинскую область с Башкирией и Средним Уралом. Электрификация в 1977 г. участка Чурилово – Нижняя позволила увеличить в полтора раза провозную способность линии Челябинск – Свердловск [8, д. 301, л. 24].

В апреле 1979 г. коллективом железнодорожников узла Верхний Уфалей был поставлен вопрос перед руководством Южно-Уральской железной дороги об электрификации участка Челябинск – Верхний Уфалей – Полевской. Участок действовал на тепловозной тяге и испытывал серьезные трудности при сдаче поездов на электрифицированные линии Свердловской дороги: из-за задержки приема поездов Свердловском нарушался режим труда и отдыха локомотивных бригад, не выполнялись среднесуточная производительность и пробег локомотивов, постоянный рост грузооборота заставлял увеличивать численность тепловозных бригад [9, д. 158, л. 40].

Проблема дальнейшей электрификации Челябинского отделения и всей Южно-Уральской дороги получила развитие в разработанной Уральским научным центром АН СССР комплексной программе научно-технического прогресса Уральского экономического района на 1986-2005 гг. Программа была рассмотрена в 1983 году плановой комиссией Челябинского областного исполнительного комитета депутатов трудящихся, а также руководством Южно-Уральской железной дороги. В процессе работы над проектом программы в нее были внесены важные замечания и предложения, которые предусматривали полный перевод Южно-Уральской дороги на электрическую тягу и дальнейшее развитие железнодорожной сети Южного Урала. Руководством дороги были внесены предложения о строительстве сплошного третьего пути на наиболее грузонапряженном участке Транссиба от Челябинска до Кропачево и Исиль-Куля. Для осуществления прямого выезда рудных и строительных грузов с Южного Урала в направлении на Пермь – Горький предусматривалась электрификация с комплексной реконструкцией железнодорожных линий Бердяш – Дружинино и Челябинск – Верхний Уфалей – Свердловск. На электрическую тягу переводились южные направления Южно-Уральской дороги: Илецк – Оренбург – Кинель и Погромное – Пугачевск, – что позволяло повысить их пропускные способности. Электрификация южного хода дороги была завершена к 1990 году [11, д. 171, л. 74].

В 1980-е гг. на Челябинском отделении осуществлялась интенсивная модернизация существующих электрифицированных линий для обеспечения беспрепятственного пропуска тяжеловесных поездов – сооружались дополнительные подстанции, посты секционирования, усиливалось оборудование тяговых подстанций.

Модернизация привела к внедрению на Челябинском отделении самых мощных в СССР локомотивов – электровозов и тепловозов. Основу локомотивного парка отделения в 1950-е гг. составляли новые электровозы ВЛ-8 мощностью 5700 л.с., ВЛ-23 мощностью 4300 л.с. и тепловозы ТЭ-3 мощностью 4000 л.с. в секции из двух тепловозов, что позволяло значительно увеличить вес поездов и скорости их движения. На некоторых участках отделения вес поезда достигал до 5000-6000 т. Пассажирские поезда с 1963 года стали водить чехословацкие электровозы ЧС-2. В 1973 г. на отделении окончательно отказались от паровозной тяги [14, с. 14].

В 1970-е гг. на смену электровозам ВЛ-8 пришли еще более мощные и быстроходные электровозы ВЛ-10. В 1982 г. локомотивное хозяйство отделения получило новые мощные электровозы ВЛ-80<sup>с</sup> переменного тока, началось вождение поездов электровозами ВЛ-10 постоянного тока по системе многих единиц, что позволяло повысить провозную способность дороги [Там же, с. 17].

Развитие тепловозного хозяйства Челябинского отделения осуществлялось на основе поэтапного наращивания секционной мощности тепловозного парка путем внедрения грузовых и пассажирских тепловозов мощностью от 3000 до 4000 и 6000 л.с. Внедрение на Челябинском отделении в 1950-е гг. большого количества тепловозов ТЭЗ создало базу для решительной и масштабной замены паровозов тепловозами. В 1970-е гг. основой тепловозного парка отделения являлись грузовые тепловозы 2ТЭ10 и пассажирские серии ТЭП60 [1, с. 398].

Огромное значение для перевозочного процесса имела массовая замена на Челябинском отделении паровозов в маневровой работе сортировочных станций на тепловозы. В 1970 г. на Челябинском отделении работали на маневрах около 200 тепловозов в основном на крупных узлах: Челябинск, Карталы, Магнитогорск, Курган, Петропавловск. Тепловозы сокращали непроизводительные потери времени. При паровой тяге деятельность сортировочной горки сдерживалась медленным вытягиванием тяжелых составов на горку, паровозы нуждались в частом снабжении водой, топливом и в чистках топков. В течение суток паровоз отвлекался два раза на малую экипировку и один раз в трое суток – на полную экипировку. Экипировка маневровых тепловозов производилась один раз в 10 суток, что давало в год свыше 40 суток дополнительной полезной работы [Там же, с. 211].

Электрификация железных дорог на Урале привела к увеличению пригородных пассажирских перевозок. На Челябинском отделении дороги в 1950-е гг. использовались электропоезда из шести вагонов, вмещавших

600 пассажиров. Однако уже в середине 1950-х гг. стало очевидным, что технические параметры электропоездов  $C_3^P$  (невысокая максимальная скорость, значительная масса, недостаточные мощность и ускорение) сдерживали возможности интенсификации пригородного движения в крупных железнодорожных узлах. В 1962 году Челябинское отделение получило новые электропоезда серии ЭР2 Рижского завода, вагоны которых имели универсальные подножки для выхода как на высокие, так и на низкие платформы. Поезда комплектовались в зависимости от потребности из 10, 8, 6 вагонов при одинаковом количестве в составе моторных и прицепных вагонов. Каждый поезд был оборудован локомотивной сигнализацией, автостопом и рацией. Поезд из 10 вагонов перевозил около 1500 пассажиров. Скорость на отдельных перегонах достигала более 100 км в час [4, с. 209-210].

В 1970-е гг. пригородное пассажирское движение по электрифицированным линиям было открыто из Челябинска на Шумиху, Троицк, Розу, Челябинск-Южный и Златоуст. В 1980 г. станция Челябинск отправляла и принимала в сутки 124 электропоезда или 20 млн пассажиров в год [Там же].

В 1980-е гг. локомотивное хозяйство Челябинского отделения развивалось по трем направлениям: введение в перевозочный процесс новых локомотивов с улучшенной конструкцией; строгое соблюдение установленных норм их эксплуатации; своевременное и высококачественное техническое обслуживание и ремонт локомотивного парка. В 1990 г., по сравнению с 1985 г., поставки электровозов Челябинскому отделению уменьшились почти вдвое – на 46%, магистральных и маневровых тепловозов – на четверть (на 26%). Руководителям локомотивного хозяйства отделения приходилось пропускать установленные плановые сроки ремонта локомотивов и выпускать на линию недостаточно надежные электровозы и тепловозы, чтобы обеспечивать продвижение поездов [1, с. 506].

Электрификация Челябинского отделения, резкий рост грузонапряженности главного направления Южно-Уральской дороги потребовали реконструкции путевого хозяйства отделения. В 1956-1970 гг. основными направлениями реконструкции пути стали: разработка новых конструкций рельсов и скреплений, улучшение конструкции стрелочных переводов, продление срока службы шпал, перевод пути на щебеночное основание, механизация путевых работ. Уже с 1954 г. рельсопрокатный завод «Азовсталь», Нижнетагильский и Кузнецкий металлургические комбинаты приступили к прокату для Челябинского отделения рельсов длиной 25 м [Там же, с. 244].

1 марта 1962 г. было принято постановление Совета Министров СССР и ЦК КПСС «О мероприятиях по расширению производства железобетонных шпал». Важным мероприятием в плане усиления мощности пути был перевод его на важнейших направлениях на щебеночное основание. Для решения такой задачи необходимо было провести реконструкцию и усиление существовавших щебеночных заводов железнодорожного транспорта и построить новые стационарные и передвижные заводы. Общая мощность щебеночных заводов на Южно-Уральской дороге была к 1960 году утроена. Строительство новых щебеночных заводов позволило на основных направлениях Челябинского отделения дороги перейти на щебеночный балласт [Там же].

На 1 января 1966 г. на главных путях Челябинского отделения еще имелись рельсы легких типов Р-43, Ia и Па (17,7%), на остальных участках были уложены рельсы тяжелых типов – Р-50 и Р-65. С 1971 года на Челябинском отделении стали укладываться тяжелые рельсы типа Р-75, с 1972 года – объемно-закаленные рельсы Р-65. К 1984 году рельсы Р-50 остались лишь на второстепенных участках, а на главном ходу от Челябинска до Исыл-Куля и на большей части Южного хода были уложены рельсы типа Р-65 и Р-75, весь путь был уложен на щебеночном балласте. Челябинское отделение дороги как бы пережило свое второе рождение [14, с. 14].

Рост интенсивности движения поездов по электрифицированным участкам отделения потребовал создания новых способов текущего содержания и ремонта пути. В 1950-1960-е гг. были широко внедрены в путевое хозяйство Челябинского отделения дороги высокопроизводительные путевые машины: путеукладчики, электробалластеры, щебнеочистительные машины, хоппер-дозаторы, выправочные машины. Новая путевая техника за период с 1961 по 1980 гг. позволила в два раза повысить уровень механизации путевых работ, что весьма существенно снижало затраты труда. Для обслуживания и ремонта путевых машин был создан завод на базе Троицкого паровозного депо, закрытого в связи с переводом на тепловозную тягу участка Челябинск – Карталы [1, с. 419].

Однако в 1960-1970-е гг. далеко не в полной мере были разрешены вопросы текущего содержания пути. Уровень механизации текущего содержания повышался крайне медленно и оставался низким: в 1959 г. – 12-15%, в 1981 – около 40. Для поднятия уровня механизации путевых работ на текущем содержании пути в 1960-е гг. создавались источники питания электроэнергией путевых инструментов. Однако эта работа проводилась медленно из-за недостатка электропровода и трансформаторов. В 1970-е гг. на текущем содержании пути использовались снегоуборочные машины СМ-2 и СМ-3 для уборки засорителей из балласта, дрезины для погрузки, доставки и разгрузки скреплений и шпал, а также шпалоподбивочная машина ШПМ-02 [Там же, с. 420].

С 1977 г. на текущем содержании пути стали активно использоваться высокопроизводительные выправочно-подбивочно-рихтовочные машины типа ВПР-1200, для стрелочных переводов – типа ВПРС-500 и рихтовочные – типа Р-2000. Работы стали выполняться единой технологической «цепочкой» машин в составе: ВПР-1200 – путевой моторный гайковерт – балласто-распределительная машина – балластоуплотнительная машина [Там же, с. 421].

В 1980-е гг. усиление верхнего строения пути на Челябинском отделении осуществлялось за счет ежегодного выполнения капитального ремонта пути от 700 до 1000 км и замены балласта в процессе выполнения

среднего ремонта. Внедрялись новые стрелочные переводы с непрерывной поверхностью катания, с гибким подвижным сердечником для скоростей движения по прямому пути до 160-200 км в час. Оснащение дистанций пути машинами и положительный опыт их использования на Челябинском отделении позволили Министерству путей сообщения издать приказ № 27Ц от 27 июля 1987 г. о переходе на принципиально новую механизированную систему организации содержания пути. Эта система предусматривала выполнение комплексных планово-предупредительных работ «цепочками» путевых машин в технологические окна расчетной продолжительности в зависимости от грузонапряженности участка [Там же].

Одновременно с электрификацией в 1950-1980-е гг. осуществлялось строительство новых железнодорожных линий. В 1954-1959 гг. для вывоза железной руды из Соколовско-Сарбайского месторождения на Магнитогорский и Челябинский металлургические заводы и вывоза медной руды были построены новые железнодорожные линии Кустанай – Тобол и Миасс – Учалы. В 1956-1959 гг. построена линия Магнитогорск – Стерлитамак – Абдулино, которая стала продолжением Южно-Сибирской магистрали и разгрузила главный ход через Челябинск, сократила пробег грузов.

Для вывоза зерна из районов освоения целинных и залежных земель Кустанайской и Курганской областей в 1956 г. построена линия Кустанай – Урицкое протяжением 141 км, в 1959 г. – участок Утяк – Пески протяжением 260 км. В 1960 г. линия Утяк – Пески была продолжена до Урицкого, а затем до Кокчетава. В 1960-е гг. железные дороги в районах целинных земель стали звеньями будущей Среднесибирской магистрали, которая дала третий выход из Сибири на Запад [2, с. 58-59].

К началу 1980-х гг. железнодорожный транспорт Урала работал с огромным напряжением: грузонапряженность на Челябинском отделении превысила среднесетевую в 5 раз. Растущие перевозки осваивались в основном за счет повышения интенсивности движения поездов. Низкая надежность технических средств, отсутствие резервов пропускной способности постоянно нарастали и стали сдерживать освоение необходимых объемов перевозок. Растущий объем перевозок можно было осваивать, не повышая интенсивности движения, но увеличивая вес грузовых и пассажирских поездов. Для этого требовалось удлинение станционных путей с одновременным использованием локомотивов большой мощности и силы тяги.

В начале 1980-х гг. большое распространение на сети железных дорог получил опыт Московской железной дороги по формированию и пропуску грузовых поездов повышенного веса и длины. На ряде грузонапряженных направлений Московской дороги вес многих поездов был повышен почти в два раза, что позволило увеличить перевозки грузов без привлечения дополнительных локомотивов. Вождение поездов повышенного веса и длины высвобождало нитки графика для возможности пропуска дополнительных поездов и создавало более благоприятные условия для содержания и ремонта пути [1, с. 441].

В качестве первого этапа предусматривалось в 1979-1980 гг. повысить вес поездов до 6 тыс. т на пяти важнейших направлениях, связывающих восточные районы страны с Уралом и непосредственно с Московским узлом. На втором этапе в 1981-1990 гг. намечалось увеличить вес поездов на 20 важнейших направлениях сети. Реализация этой программы на железных дорогах СССР потребовала создания нового ряда локомотивов, обеспечивающих возможности вождения поездов весом 8-10 тыс. т, поставки железным дорогам восьмиосных вагонов для формирования поездов такого веса при существующей длине станционных путей [Там же, с. 443].

На Челябинском отделении дороги в 1981 г. был осуществлен комплекс организационно-технических мероприятий по усилению пунктов технического обслуживания локомотивов и вагонов, усилению верхнего строения пути, усилению устройств энергоснабжения, разработаны 330 новых технических норм уплотненной погрузки грузов в вагоны. В 1982 г. на всем отделении были полностью закончены работы по монтажу двойных усиливающих фидеров энергоснабжения, построены 5 новых тяговых подстанций, выполнены огромные работы по капитальному ремонту пути [10, д. 174, л. 59].

В 1982 г. на главных направлениях Челябинского отделения Исиль-Куль – Челябинск – Карталы – Орск, Курган – Свердловск, Тобол – Карталы – Магнитогорск были проведены опытные поездки с динамометрическим вагоном с поездами весом 6 тыс. т.

В этом же году специалистами локомотивного хозяйства Южно-Уральской дороги совместно с Всесоюзным научно-исследовательским институтом железнодорожного транспорта были разработаны электронные устройства для сочленения электропоездов постоянного тока ВЛ10 и вождения их по системе многих единиц (СМЕ). В 1984 г. на отделении дороги началось проведение двояных поездов, что потребовало удлинения станционных путей до 2100 м [12, д. 128, л. 10].

Начиная с 1984 года, на Челябинском отделении дороги осуществлялась программа ежегодного увеличения веса поезда на основе ликвидации неполнооставных и неполновесных поездов, сокращения порожнего пробега вагонов, повышения длин поездов из порожних вагонов, организации движения поездов, превышающих стандартную длину станционных путей, увеличения статической нагрузки вагонов.

После накопления достаточного опыта на Челябинском отделении приступили к организации движения сверхтяжелых поездов. В 1984 г. на направлении Экибастуз – Тобол – Карталы были проведены три экспериментальных поезда весом от 15 до 18 тыс. т с локомотивами в голове и хвосте поезда. В 1984-1985 гг. на отделении стали регулярно водить поезда весом 9 и 16-18 тыс. т. Осуществлены опытные поездки с поездами весом 30 и 40 тыс. т. Однако специалисты отмечали, что организация движения соединенных поездов существенно осложняла работу станций, где их формировали, обслуживали и расформировывали. При аварийной остановке тяжеловесного поезда движение на линии оказывалось практически парализованным [1, с. 454].

Средний вес поезда на Челябинском отделении за период 1981-1990 гг. был увеличен на 351 т и составил 3070 т. Одновременно удалось повысить среднюю участковую скорость движения грузовых поездов до 33 км/ч (в 1980 г. – 30,6 км/ч) и среднюю техническую скорость до 43,8 км/ч. Организация движения тяжелых поездов на отделении позволила справиться с пиком грузовых перевозок в 1988 году, высвободить график для движения многих тысяч поездов, существенно снизить интенсивность движения на отделении [Там же, с. 458].

Рассмотренные в статье материалы позволяют сделать ряд важных выводов.

Челябинское отделение Южно-Уральской железной дороги было одним из самых технически оснащенных и передовых на сети дорог СССР. Это было связано с тем, что через Челябинское отделение проходили основные транспортные связи Центральных районов СССР с Сибирью, Казахстаном и республиками Средней Азии. Работы по электрификации отделения начались достаточно рано, отделение постоянно оснащалось передовой новейшей локомотивной техникой, правительство контролировало все работы по реконструкции отделения и его предприятий.

Основным направлением модернизации Челябинского отделения дороги стала его электрификация. Она качественно изменила инфраструктуру всех служб отделения и заложила технико-экономические основы для последующего развития и совершенствования инфраструктуры отделения, создала условия для роста объемов грузовых и пассажирских перевозок, многократно увеличились пропускные способности отделения.

Вместе с тем, необходимо отметить, что модернизация носила односторонний характер, была направлена на интенсификацию перевозочного процесса за счет реконструкции и технического перевооружения действующих железнодорожных направлений. Советским правительством не было уделено достаточного внимания строительству разгружающих линий, обходов крупных железнодорожных узлов, развитию станционного хозяйства, что привело к полному использованию всех пропускных и провозных способностей отделения. Уменьшение капиталовложений в развитие железнодорожного транспорта в 1970-1980-е гг., сокращение поставок новой локомотивной техники и вагонов привели к ухудшению инфраструктуры Челябинского отделения и невыполнению плановых заданий по перевозкам грузов и пассажиров.

#### *Список источников*

1. **История железнодорожного транспорта Советского Союза. 1945-1991 гг.** М.: Московский государственный университет путей сообщения, 2004. Т. 3. 631 с.
2. **Козырев А. И.** Из истории Южно-Уральской железной дороги. Краткий историко-экономический очерк. Челябинск: Технический отдел и НТО Южно-Уральской железной дороги, 1957. 69 с.
3. **Лоскутов С. А.** Ворота в Сибирь: монография. Екатеринбург: Изд-во УрГУПС, 2014. 168 с.
4. **Мацевич Б. Т.** Героические страницы. Из истории локомотивного депо Челябинск. Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1975. 268 с.
5. **Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО).** Ф. 288. Оп. 21.
6. **ОГАЧО.** Ф. 288. Оп. 162.
7. **ОГАЧО.** Ф. 288. Оп. 176.
8. **ОГАЧО.** Ф. 288. Оп. 191.
9. **ОГАЧО.** Ф. 288. Оп. 194.
10. **ОГАЧО.** Ф. 288. Оп. 195.
11. **ОГАЧО.** Ф. 288. Оп. 196.
12. **ОГАЧО.** Ф. 288. Оп. 198.
13. **Проблемы совершенствования работы железнодорожного транспорта.** Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1982. 47 с.
14. **Шуклина Н. Я.** К 50-летию Южно-Уральской железной дороги. Челябинск: Управление Южно-Уральской железной дороги, 1984. 19 с.

#### **MODERNIZATION OF CHELYABINSK BRANCH OF THE SOUTH URAL RAILWAY IN 1956-1991**

**Konov Aleksei Aleksandrovich**, Ph. D. in History, Associate Professor  
*Ural State University of Railway Transport in Ekaterinburg*  
*alek.konov2012@yandex.ru*

The article examines the problem of modernizing Chelyabinsk branch of the South Ural railway on the basis of electrification. The branch modernization was associated with intensive industrial and agricultural development of the South Ural and Kazakhstan regions, realization of the General Plan of Railway Electrification. The author shows modernization of the South Ural railway as a complex technical and economic process of railway development aimed to increase its traffic capacity.

*Key words and phrases:* railway branch; modernization; electrification; track facilities; new railway; engine; heavy train.