

Конов Алексей Александрович

МОДЕРНИЗАЦИЯ ТЮМЕНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1956-1980-Е ГГ.

В статье рассматривается проблема модернизации Тюменского отделения Свердловской железной дороги в 1950-1980-е гг. в условиях нового промышленного строительства в Западной Сибири. На основе анализа архивных материалов показаны особенности и сложности процесса модернизации отделения дороги, доказано отставание его развития от темпов промышленного строительства, раскрыты причины медленных темпов модернизации отделения. Тюменское отделение Свердловской дороги в рассматриваемый период выполняло двойной объем нагрузки: осуществляло транзитные перевозки между восточными и западными районами СССР и, одновременно, являлось транспортной инфраструктурой для создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Тюменское отделение внесло решающий вклад в индустриализацию промышленных районов Западной Сибири, но многие проблемы модернизации отделения остались нерешенными.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2016/7-2/18.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2016. № 7(69): в 2-х ч. Ч. 2. С. 74-80. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2016/7-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

4. Совершенствование закрепленных в нормативно-правовых актах требований к психическому состоянию лиц – государственных служащих, уполномоченных принимать решения, а также периодичности его проверки и мониторинга.

5. Системное совершенствование нормативно-правового регулирования деятельности СМИ, а также рекламной, кинопрокатной, книгоиздательской деятельности, с целью предотвращения или минимизации их использования в качестве каналов распространения НИПВ.

6. Своевременное реагирование правоохранительных органов и специальных служб на признаки проведения специальных информационных операций, которые способствуют дестабилизации ситуации в государстве, разжигают национальную или религиозную рознь.

Список литературы

1. Ачкасов В. А. Кризис национальной идентичности и проблемы безопасности России // Вестник Московского университета. Сер. 12. Политические науки. 2010. № 4. С. 63-67.
2. Балувев Д. Г. Современная мировая политика и проблемы личной безопасности. Н. Новгород: ИСИ ННГУ, 2002. 208 с.
3. Брусницын Н. А. Информационная война и безопасность. М.: Вита-Пресс, 2001. 280 с.
4. Бухарин С. Н., Цыганов В. В. Методы и технологии информационных войн. М.: Академический проект, 2007. 384 с.
5. Коровин В. М. Третья мировая сетевая война. СПб.: Питер, 2014. 352 с.
6. Ланцов С. А., Усмонов Ф. И. Проблемы безопасности в теории международных отношений [Электронный ресурс] // Политекс. 2008. № 2. URL: <http://www.politex.info/content/view/437/30/> (дата обращения: 23.05.2016).
7. Манойло А. В., Петренко А. И., Фролов Д. Б. Государственная информационная политика в условиях информационно-психологических конфликтов высокой интенсивности и социальной опасности. М.: МИФИ, 2004. 392 с.
8. Никоноров Г. А. Духовная культура современного российского общества как объект информационного воздействия // Философия права. 2012. № 3 (52). С. 58-64.
9. Радиков И. В. Политика и национальная безопасность: монография. СПб., 2004. 348 с.
10. Сидоренко Е. В. Тренинг влияния и противостояния влиянию. М., 2002. 256 с.

INFORMATION WARS IN THE MODERN EPOCH

Kovalev Andrei Andreevich, Ph. D. in Political Sciences
Saint Petersburg
senator23@yandex.ru

The article reveals the content of the notion “information war”, characterizes the types of information wars, the forms of their manifestation in the modern state and in geopolitical relations. The author considers the influence of information and propaganda on the various areas and strata of the modern society, the tools of aggressive information influence and the ways to counteract it.

Key words and phrases: information and propaganda; information war; types of information wars; information security; manipulation; propaganda.

УДК 93/94.625.1

Исторические науки и археология

В статье рассматривается проблема модернизации Тюменского отделения Свердловской железной дороги в 1950-1980-е гг. в условиях нового промышленного строительства в Западной Сибири. На основе анализа архивных материалов показаны особенности и сложности процесса модернизации отделения дороги, доказано отставание его развития от темпов промышленного строительства, раскрыты причины медленных темпов модернизации отделения. Тюменское отделение Свердловской дороги в рассматриваемый период выполняло двойной объем нагрузки: осуществляло транзитные перевозки между восточными и западными районами СССР и, одновременно, являлось транспортной инфраструктурой для создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Тюменское отделение внесло решающий вклад в индустриализацию промышленных районов Западной Сибири, но многие проблемы модернизации отделения остались нерешенными.

Ключевые слова и фразы: отделение железной дороги; тепловозная тяга; строительно-монтажный поезд; вторые пути; сортировочная станция; электрификация; подготовка кадров.

Конов Алексей Александрович, к.и.н., доцент
Уральский государственный университет путей сообщения
alek.konov2012@yandex.ru

МОДЕРНИЗАЦИЯ ТЮМЕНСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1956-1980-Е ГГ.

Обращение к историческому опыту советского государства по модернизации железнодорожного транспорта в районах нового промышленного освоения имеет сегодня огромное государственное значение

и повышенный интерес, что, во многом, связано с перспективами экономического развития государства. Во-первых, изучение опыта советского государства показывает огромное стратегическое значение транспортной инфраструктуры для нового промышленного строительства, освоения новых территорий и месторождений природного сырья. Во-вторых, особое значение приобретает сегодня научный анализ способов и методик развития пропускных и провозных способностей железных дорог в северных районах страны в связи с укреплением стратегических позиций РФ в Арктическом регионе. В-третьих, обращение к историческому опыту позволит увидеть и понять многие неучтенные стороны модернизации транспорта в советском государстве: своевременное обеспечение транспорта квалифицированными кадрами, создание полноценной производственной базы для транспортного строительства, наличие необходимой социокультурной инфраструктуры для работников транспорта [8, с. 95-96].

Модернизация железнодорожного транспорта Тюменской области непосредственно связана с освоением природных богатств и промышленным строительством в области. Тюменская область, простирающаяся от восточных склонов Урала до Енисея, от степей Казахстана до Ледовитого океана, всегда отличалась многообразием и богатством природных ресурсов. Верховья таежной реки Конды, берега Оби и Енисея были покрыты огромными массивами нетронутых лесов ценнейших хвойных пород. В низовьях Оби была развита добыча рыбы. Однако основное богатство Тюменской области составляли нефть и газ.

В 1953 г. в Березовском районе Тюменской области начальник геологической партии А. Быстрицкий обнаружил первые четыре больших месторождения газа. Начиная с 1956 г., поиски и разведка газовых месторождений в Березовском газоносном районе велись широким фронтом, объемы бурения и геофизических исследований ежегодно нарастали. В 1960 г. получена первая промышленная нефть на реке Конде сразу из десяти нефтяных месторождений. В этом же году в Мегионском нефтеносном районе открыты еще шесть крупных месторождений нефти. В 1965 году был открыт новый нефтеносный район страны – Сургутский с тринадцатью нефтяными месторождениями. В 1965 году открыто Уренгойское газовое месторождение, самое крупное не только в СССР, но и в мире. К 1970 году на Тюменском Севере четко обозначились контуры четырех газоносных районов – Тазовского, Пуровского, Надымского и Ямальского [6, с. 7-8]. Освоение природных богатств Тюменской области и их эксплуатация становились возможными только с помощью железнодорожного транспорта. Появилась неотложная необходимость в модернизации железнодорожного транспорта Тюменской области.

В 1950-е гг. железнодорожный транспорт в Тюменской области был представлен тремя отделениями разных железных дорог: Тюменским и Камышловским отделениями Свердловской дороги и Ишимским отделением Омской дороги. В 1957-1960 гг. в результате укрупнения железных дорог СССР и приведения границ железных дорог в соответствие с границами экономических административных районов транспорт в Тюменской области оказался представлен одним Тюменским отделением Свердловской дороги. В 1977 г. в связи с интенсивным строительством новых железнодорожных линий и созданием Западно-Сибирского нефтегазового комплекса в Тюменской области было сформировано новое Сургутское отделение Свердловской дороги.

Модернизацию Тюменского отделения Свердловской дороги можно достаточно условно разделить на два этапа. Первый этап модернизации (1956-1965 гг.) был вызван значительным увеличением транзитных грузопотоков из районов Западной Сибири на Урал и в Центр страны, а также общим подъемом промышленности и сельского хозяйства Тюменской области. На первом этапе был осуществлен переход с паровой тяги на тепловозную, построены вторые пути на главном транзитном направлении от Свердловска до Называевской, получили развитие основные сортировочные и грузовые станции за счет удлинения существующих и строительства дополнительных станционных путей, введения электрической централизации стрелок.

Второй этап модернизации (1965-1980-е гг.) был связан с созданием Западно-Сибирского нефтегазового комплекса, освоением северных месторождений нефти и газа Тюменской области [5, с. 161]. Новый этап модернизации характеризовался интенсивным строительством новых железнодорожных линий, появлением новых и расширением существующих железнодорожных станций, внедрением новейших типов локомотивов, специально предназначенных для работы в условиях Тюменской области. Завершается модернизация электрификацией главного направления Свердловской магистрали – Свердловск – Богданович – Тюмень – Называевская.

Самым значимым событием первого этапа модернизации Тюменского и Ишимского отделений стал перевод их на тепловозную тягу. 19 января 1956 г. приказом министра путей сообщения № 1 было принято решение о переводе участка Называевская – Ишим – Вагай на обслуживание грузового движения тепловозной тягой. В соответствии с приказом министра Главное управление локомотивного хозяйства СССР направляло в депо Ишим 40 тепловозов серии ТЭ-2, которые должны были повысить пропускную и провозную способность однопутного участка. В короткие сроки силами коллектива отделения была создана база для эксплуатации и ремонта тепловозов, что позволило с июня 1956 г. перевести на тепловозную тягу участок Называевская – Ишим, а во втором полугодии – участок Ишим – Вагай [3, д. 3500, л. 5-6].

Перевод Ишимского отделения Омской железной дороги на тепловозную тягу был завершён к 1959 г., из локомотивного депо Ишим вынуждены были уйти на другую работу 408 человек, связанных с эксплуатацией и обслуживанием паровозной тяги. Трудоустроить их в пределах Ишимского отделения оказалось невозможным в связи с полным отказом от использования в движении паровозной тяги [Там же, д. 3839, л. 27].

В конце 1950-х – начале 1960-х гг. был осуществлен полный перевод Тюменского отделения Свердловской дороги на тепловозную тягу. В сжатые сроки, без перерыва движения грузопотоков на отделении была проведена огромная работа по трем направлениям: подготовка базы для ремонта и обслуживания тепловозов; пополнение локомотивного парка новыми тепловозами; подготовка кадров для эксплуатации и ремонта тепловозов.

В период с 12 по 17 ноября 1959 г. для форсирования работ по переводу Тюменского отделения на тепловозную тягу на станцию Тюмень выезжала специальная комиссия из руководящих и инженерно-технических работников Свердловской железной дороги. В состав комиссии входили: начальник локомотивной службы дороги Дунаковский, начальник треста «Свердловсктрансстрой» Лисиенко, заместитель начальника локомотивной службы. В результате ознакомления на месте с ходом работ членами комиссии был составлен и утвержден календарный план по модернизации каждого объекта локомотивного хозяйства [Там же, д. 4044, л. 22].

Часть монтажных работ по модернизации локомотивного депо Тюмень и экипировочных обустройств была выполнена силами коллектива депо. Работники сами устанавливали новое оборудование в цехах, удлиняли стойла для осмотра локомотивов, подвергли радикальной перепланировке старые производственные помещения, построили новые цехи. В реконструкции депо приняли участие начальник депо А. А. Кошель, главный механик А. А. Могутов, начальник производственно-технического отдела Н. И. Белявский, лучшие рационализаторы В. Я. Безруков и А. Ф. Островский. Многие вопросы решались при прямом участии начальника Тюменского отделения В. П. Борцова, а потом – сменившего его Н. Г. Глотова [7, с. 221].

Одновременно шла усиленная работа по подготовке кадров. Слесарей-ремонтников группами по 30-40 человек направляли на переподготовку в депо Петропавловск Омской железной дороги и по 100 человек – в Свердловскую техническую школу машинистов. Для инженерно-технического и руководящего состава организовали обучение на месте – преподавателей приглашали из того же Петропавловска.

Особенно ответственно и сложно осуществлялась подготовка для тепловозов локомотивных бригад: часть машинистов была направлена на теоретические курсы в Свердловск и Верещагино, другая часть – молодые, малоопытные машинисты – проходили обучение на производстве в школе передового опыта машиниста Логвиненко и в Петропавловске. Была существенно усилена практическая помощь молодым машинистам со стороны машинистов-инструкторов Тюменского депо. Все случаи возникновения неисправностей в пути следования на тепловозах тщательно разбирались с тепловозными бригадами во время технической учебы [3, д. 4044, л. 25].

К концу 1959 г. на Тюменское отделение поступило 15 тепловозов ТЭЗ, а в 1960 – более 30. В самом начале 1964 г. в локомотивное депо Тюмени поступили первые два локомотива ТЭП60, специально предназначенные для пассажирских поездов. Потолок скорости был поднят до 160 км/ч. С 1965 г. грузовые перевозки на отделении осуществлялись мощными тепловозами ТЭ-3, пассажирские – скоростными тепловозами ТЭП-60 [7, с. 223].

Первые опыты эксплуатации тепловозной тяги на Тюменском отделении выявили его низкую пропускную способность: все отделение было однопутным. При этом отделение являлось транзитным и пропускало огромные грузопотоки со Свердловского отделения Свердловской магистрали и с Омской железной дороги. Важно также отметить, что движение от Балезино до Свердловска уже было двухколейным, что значительно увеличивало грузопоток через Тюменское отделение. Отделение дороги функционировало в крайне напряженном режиме.

В 1956-1957 гг. началось строительство вторых путей на важнейшем транзитном направлении Свердловск – Тюмень – Вагай – Называевская – Омск. Участок располагался на стыке Свердловской и Западносибирской железных дорог и должен был вбирать в себя огромные транзитные грузопотоки между восточными и западными районами страны.

Помимо роста транзитных перевозок на Урало-Сибирском направлении, резкое увеличение грузопотока было вызвано расширением промышленного производства в Тюменской области. В 1956-1957 гг. в области заготавливалось свыше 5 млн т м³ древесины, добывались более 350 тыс. центнеров высококачественной рыбы, ежегодно область сдавала государству 38,5 млн пудов хлеба. К концу 1950-х гг. выпуск промышленной и сельскохозяйственной продукции Тюменской области удвоился. В связи с этим, грузонапряженность главного направления Урало-Сибирской магистрали возросла в два раза, особенно на направлении Омск – Вагай – Свердловск. Между тем, 80% перегонов направления оставались однопутными.

В связи с ограниченностью капиталовложений строительные работы на линии Свердловск – Вагай были существенно сокращены. В 1956 году вторую колею на этом участке Тюменское отделение строило практически своими силами, без путеукладчиков, применяя лишь малую механизацию. Работы по развитию станций Тюмень, Войновка и Заводоуковская были включены в проект строительства вторых путей на участке Камышлов – Вагай.

Медленные темпы строительства вторых путей на линии Свердловск – Тюмень – Вагай – Омск были связаны с недостатком мощностей Тюменского строительного участка Дорстройтреста. Тюменский участок вел строительные работы сразу на двух отделениях – Свердловском и Тюменском. Это приводило к тому, что первоочередные работы на Тюменском отделении не включались в программу участка, а выполнялись предприятиями отделения хозяйственным способом. Работа Тюменского строительного участка сразу на двух отделениях дороги сдерживала строительные работы на Тюменском отделении, приводила к росту незавершенного строительства даже по важнейшим объектам, распыляла материальные и кадровые ресурсы строительных организаций.

В 1956-1957 гг. вторые пути, в основном, были построены на Камышловском отделении Свердловской дороги и на семи перегонах Ишимского отделения Омской дороги. На Тюменском отделении Свердловской дороги, расположенном между ними, работы по строительству вторых путей практически не велись. Из 26 перегонов на отделении 21 оставался однопутным с жезловым способом регулирования движения поездов и с крайне слабым путевым развитием станций. Таким образом, в 1957 г. большая часть транзитного направления Свердловск – Вагай – Омск оставалась однопутной и не справлялась с грузопотоками, шедшими из районов Сибири и Дальнего Востока в европейскую часть страны [3, д. 3500, л. 21-22].

В 1957 г. к строительству вторых путей на участке Вагай – Называевская приступил строительномонтажный поезд № 299. Коллектив поезда систематически не справлялся с выполнением плана строительных работ. СМП № 299 испытывал острый недостаток в квалифицированных инженерно-технических кадрах,

не был обеспечен необходимыми механизмами и строительными материалами. Для рабочих поезда не были созданы необходимые условия труда и быта, что вызывало высокую текучесть кадров [Там же, д. 3837, л. 49-50].

В 1958 г. для пополнения СМП № 299 опытными инженерными кадрами Главжелдорстрой Урала и Сибири назначил начальником поезда опытного инженера В. И. Трубычева. Трестом «Омсктрансстрой» были направлены для работы в поезде один начальник колонны и один строительный мастер. Начались регулярные поставки строительного балласта на участок вторых путей Вагай – Омск. В то же время начальнику треста «Омсктрансстрой» Лазутину было дано указание о пополнении СМП № 299 недостающими строительными механизмами, инструментом и спецодеждой. Большая практическая помощь по налаживанию культурно-массовой работы со строителями, улучшению условий труда и быта рабочей молодежи была оказана работниками Тюменского обкома КПСС. В строительном-монтажный поезд командирована комплексная бригада обкома в составе семи человек, которая работала в поезде около 20 дней. Однако решить до конца кадровый вопрос строительства так и не удалось. За 1957-1959 гг. в СМП № 299 сменилось три начальника поезда, четыре главных инженера, три главных механика и восемь начальников колонн. На строительстве вторых путей продолжал ощущаться острый недостаток в опытных кадрах строительных мастеров по искусственным и гражданским сооружениям, водоснабжению [Там же, д. 3840, л. 66, д. 4041, л. 34-36].

В январе 1959 г. вопрос о строительстве вторых путей на направлении Свердловск – Тюмень – Омск был специально рассмотрен на заседании бюро Тюменского обкома КПСС, принято постановление об улучшении работы строительного-монтажного поезда № 299. На начальника поезда В. И. Трубычева возлагалась обязанность организовать техническую учебу рабочих, обеспечить повышение их разрядов. В связи с увеличением численности рабочих, занятых на строительстве, существенно увеличивался жилой фонд для них [Там же, д. 3839, л. 12].

До 1959 г. строительство вторых путей на направлении Свердловск – Тюмень – Омск велось на отдельных ограничивающих пропускную способность перегонах, что было связано, прежде всего, с недостатком выделяемых средств и материальных ресурсов. В 1959 г. ситуация принципиально изменилась: в связи с переводом всего Тюменского отделения на тепловозную тягу началось строительство вторых путей сразу на шести перегонах: Заводоуковская – Уково, Заводоуковская – Криволукский, Утяшево – Подъем, Подъем – Гужевое, Месяды – Тугулым, Еланский – Кокшаровский. В 1960 г. началось строительство вторых путей на участках Вагай – Тюмень, Тюмень – Талица, Камышлов – Богданович. Одновременно со строительством вторых путей на этих участках осуществлялось развитие станций, увеличивалась длина приемо-отправочных путей до 1050 м. В 1961 г. на всех участках отделения была введена поездная радиосвязь диспетчеров с машинистами и дежурными по станции [4, д. 344, л. 9].

К 1963 г. на всем протяжении Тюменского отделения от Богдановича до Называевской действовало двухпутное движение, все отделение было оборудовано полуавтоматической блокировкой. На всех станциях отделения (в том числе крупных узлах Тюмень, Ишим, Камышлов) осуществлено развитие станционных путей, построены дома связи на станциях Талица, Камышлов, Тюмень. 29 июня 1966 г. был сдан в эксплуатацию второй мост через реку Ишим, началось сквозное движение по второй колее.

Введение тепловозной тяги привело к укрупнению Тюменского отделения – удлинились тяговые плечи. Тепловозы позволили удлинить западное плечо до самого Свердловска (325 км), восточное – до Называевской (423 км). Произошло слияние трех отделений – Тюменского (в старых границах), Камышловского отделения Свердловской дороги и Ишимского расформированной Омской железной дороги. В результате были ликвидированы стыковые пункты, значительно возросла маневренность в работе, поднялся уровень графика движения поездов, значительно увеличилась пропускная способность всего отделения дороги [7, с. 222].

В августе 1969 г. был впервые поднят вопрос об электрификации Тюменского отделения на собрании партийного актива работников промышленности, транспорта и сельского хозяйства Тюменской области. Освоение нефтяных и газовых месторождений на севере Тюменской области, строительство первых газопроводов, двойное увеличение пассажирских поездов на направлении Свердловск – Тюмень – Омск требовали перевода Тюменского отделения на электрическую тягу [3, д. 5100, л. 18].

В марте 1970 г. вопрос об электрификации направления Свердловск – Тюмень – Называевская был рассмотрен Госпланом СССР и исключен из проекта «Основных направлений развития железнодорожного транспорта на 1971-1975 гг.» в связи с тем, что намеченный на 1975 г. объем перевозок грузов и пассажиров мог быть полностью освоен тепловозной тягой [Там же, д. 5108, л. 21].

К 1976 г. грузонапряженность двухпутного транзитного направления Свердловск – Тюмень – Омск, связывавшего крупнейшие экономические районы Урала и Сибири, резко возросла. Ввод в эксплуатацию железных дорог Тюмень – Сургут – Нижневартовск и Сургут – Уренгой, строительство Тобольского нефтехимического комплекса привели к заполнению всех пропускных и провозных способностей Тюменского отделения дороги. Чтобы увеличить пропускную способность отделения, правительством и Министерством путей сообщения было принято решение о введении на отделении новых магистральных тепловозов 2ТЭ116. В 1977 г. для работы с тяжеловесными поездами на участках Свердловск – Называевская и Тюмень – Сургут Свердловской дорогой были получены новые тепловозы 2ТЭ116, причем сразу в большом количестве – более 300 единиц [7, с. 287].

Тем не менее, вопрос об электрификации всего направления от Свердловска до Называевской не был снят. Во второй половине 1970-х гг. контактная сеть была протянута над рядом крупных участков восточного и юго-восточного направлений Свердловской дороги, уже переведенных на тепловозную тягу: Свердловск – Каменск-Уральский (118 км) в 1972 г., Путевка – Богданович (91 км) в 1976 г., Богданович – Тюмень (225 км) в 1980 г.

На одном только участке Богданович – Тюмень силами треста «Свердловсктрансстрой» были электрифицированы 233,8 км железнодорожных линий, построены 10 тяговых подстанций и высоковольтные линии

к ним, 12 постов электрической централизации стрелочных переводов и восемь пешеходных мостов. Продолжая традиции и опыт, накопленные при электрификации других участков Свердловской железной дороги, на Тюменский участок для оказания практической помощи при выполнении электромонтажных работ были направлены опытные специалисты с других энергетических участков Свердловской дороги, а также из Дорожной электротехнической лаборатории [Там же, с. 288].

30 декабря 1980 г. прибыла первая электричка из Свердловска в Тюмень с Государственной комиссией по приему нового электрифицированного участка. 23 декабря 1981 г. сдан в постоянную эксплуатацию участок Камышлов – Войновка, 23 сентября 1983 г. – Вагай – Ишим. 31 декабря 1984 г. официально закончилась электрификация участка от станции Богданович до станции Называевская. В марте 1985 г. в границах Тюменского отделения образовалось два энергетических участка – Тюменский и Ишимский.

С окончанием в 1985 г. работ по электрификации главного хода Свердловской дороги – Чепца – Пермь – Шаля – Свердловск – Богданович – Тюмень – Называевская – значительно ускорилось продвижение поездов на Западносибирскую дорогу, что было крайне важно для развития производительных сил Севера Тюменской области в связи со строительством железной дороги Тобольск – Сургут – Нижневартовск, Сургут – Уренгой.

Перевод железнодорожных линий Тюменской области на тепловозную, а затем и на электрическую тягу, общий рост грузо- и пассажирооборота из северных районов добычи нефти и газа потребовали резкого увеличения пропускных и перерабатывающих способностей железнодорожных станций на основных направлениях. Станционное хозяйство Тюменского отделения отличалось слабым техническим оснащением, недостаточным путевым развитием станций, хозяйство испытывало острый недостаток в опытных квалифицированных рабочих и инженерно-технических кадрах. Станции могли осуществлять маневровую работу только в перерывы между маршрутами приема и отправления поездов.

В феврале 1965 г. в Министерстве путей сообщения было принято решение о включении модернизации железнодорожных станций Тюмень, Тура, Войновка и Лабытнанги в проект строительства новой железной дороги к Сургутскому месторождению нефти и газа. Станции требовали оснащения электрической централизацией стрелочных переводов. В этом же году возникла необходимость замены полуавтоматической блокировки на направлении Свердловск – Тюмень – Омск автоматической блокировкой для увеличения пропускной способности магистрального направления. Однако до 1972 г. никакие существенные работы по модернизации Тюменского отделения дороги не проводились.

Основные причины низких темпов развития транспортной инфраструктуры Тюменской области – недостаточные капиталовложения в модернизацию железнодорожных линий области, крайне ограниченные фонды выделяемого для станционного хозяйства оборудования, средств сигнализации и связи. Имело значение также наличие большого количества незавершенных транспортных объектов на железнодорожной сети СССР, которые правительство и Министерство путей сообщения стремились снабжать в приоритетном порядке, чтобы они не перешли в следующую пятилетку [3, д. 4044, л. 41, д. 4578, л. 3].

В 1972 г. Министерством путей сообщения были закончены работы по строительству автоблокировки на участке Свердловск – Тюмень – Озеро Андреевское, открыты дополнительные блокпосты на Вагайском направлении. В 1973–1975 гг. завершены работы по строительству автоблокировки на всем Вагайском направлении, произведена замена тепловозов ТЭ-3 более мощными 2ТЭ-116, повышена весовая норма грузовых поездов до 6 тыс. т [Там же, д. 5729, л. 94].

В 1976–1977 гг. проведена модернизация сортировочной станции Войновка, обрабатывавшей основные грузопотоки с новой железнодорожной линии Тюмень – Тобольск – Сургут. В сортировочном парке станции были уложены дополнительные 12 км путей, механизирована сортировочная горка. Станции Тюмень и Войновка были объединены в Тюменский железнодорожный узел, который принимал на себя основную нагрузку по переработке грузовых и пассажирских потоков как с Тюменского Севера, так и с Западносибирской железной дороги.

С 1977 г. модернизация железнодорожных станций в Тюменской области осуществлялась по двум направлениям: развитие станций за счет удлинения существующих и строительства дополнительных путей в парках отправления, приема и сортировки поездов; строительство новых грузовых станций силами и средствами промышленных предприятий.

В 1979 г. промышленные предприятия развернули широкое строительство на станциях Тюмень и Войновка дополнительных выгрузочных и сортировочных путей, баз, приобретали для станций маневровые локомотивы и краны. В этом же году крупными производственными объединениями «Главсибтрубопроводстрой» и «Тюменьгазпром» была построена промышленная станция Антипино из трех выгрузочных путей, на которых работали два маневровых локомотива. Производственным объединением «Сибкомплемонтаж» были построены дополнительные пути в сортировочном парке станции Войновка [2, д. 2342, л. 10–11].

В 1979 г. в Управление Свердловской железной дороги стали поступать запросы от промышленных объединений «Сибжилстрой», «Юганскнефтегаз», треста «Тюмендорстрой» о возможности примыкания подъездных путей предприятий к разъезду Островной. В это же время началась разработка генеральной схемы развития и застройки промышленными предприятиями и базами города Нефтеюганска с перспективой размещения промышленных предприятий города рядом со станцией. Таким образом, началось интенсивное путевое развитие новой станции, строительство на ней технических участков и обустройств, необходимых для обслуживания подъездных путей промышленных предприятий города Нефтеюганска. Разъезд был превращен в станцию.

Интенсивное развитие в 1970-е гг. Западно-Сибирского нефтегазового комплекса потребовало резкого увеличения пропускных и провозных способностей Свердловской дороги. В связи с этим 25 июля 1979 г.

было принято специальное постановление Совета Министров СССР № 917 «Об улучшении работы Свердловской железной дороги и увеличении ее пропускной и провозной способности». Одним из важнейших направлений модернизации Свердловской дороги становилась реконструкция направлений Пермь – Свердловск – Тюмень и Тюмень – Тобольск – Сургут за счет строительства вторых путей и расширения всех грузовых и сортировочных станций [1, д. 1115, л. 92-95].

В результате предпринятых усилий главный урало-сибирский транспортный коридор был основательно реконструирован: выполнен большой объем капитальных работ на самых перегруженных направлениях. Большое развитие получили сортировочные станции на Тюменском направлении – Войновка и Богданович. В 1982 г. на станции Войновка началось строительство крупной сортировочной системы, предназначенной для переработки грузопотока по железнодорожной линии Тюмень – Сургут – Уренгой – Ягельное. Новая сортировочная система включала в себя парк приема поездов, сортировочный, отправочный и транзитный парк, вторую механизированную сортировочную горку, пункты технического обслуживания вагонов.

Новый этап в развитии Тюменского отделения наступил в связи с принятием в 1985 г. постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 797 «О комплексном развитии нефтяной и газовой промышленности Западной Сибири в 1986-1990 гг.» [3, д. 7946, л. 196-198].

В соответствии с постановлением, Министерство транспортного строительства должно было обеспечить в 1986-1990 гг. строительство не менее 450 км подъездных путей, новых промышленных станций в Западно-Сибирском нефтегазовом комплексе. На 1986-1990 гг. были намечены работы по строительству вторых путей на железнодорожных участках Тюмень – Тобольск и Тобольск – Сургут, с тем, чтобы обеспечить к 1990 г. провозную способность участков до 30 млн т в год.

В 1986-1990 гг. осуществлены крупные строительные работы на станциях Войновка, Тюмень и Сургут по развитию станционных путей и созданию новых сортировочных систем, механизации сортировочных горок. Получали развитие северные станции Сургутского отделения, расположенные в районе нефтяных и газовых месторождений Севера Тюменской области, – Сузгун, Пыть-Ях, Островная, Пурпе, Нягань. В связи с интенсивными перевозками оборудования и техники в районы добычи нефти и газа на станциях Тобольск и Сургут получала дополнительное развитие инфраструктура по обслуживанию тепловозов 2ТЭ116: построены цеха текущего ремонта и пункты технического обслуживания тепловозов.

В 1986-1989 гг. силами эксплуатационного штата Сургутского отделения дороги и военными железнодорожниками участки Тюмень – Сургут – Нижневартовск и Ульт-Ягун – Сывдарма общей протяженностью 1410 км были оборудованы автоблокировкой и электрической централизацией стрелок и сигналов, на всем направлении введено диспетчерское управление стрелками и сигналами, задействована двухкабельная линия связи и автоматики. К 1989 г. военными железнодорожниками построены вторые пути на всем протяжении участка Тюмень – Тобольск – Сургут [9, д. 669, л. 90].

Модернизация железнодорожного транспорта Тюменской области была призвана решить две сложнейшие одновременные задачи стратегического значения: освоение роста транзитных грузопотоков между восточными и западными районами страны; обеспечение транспортных условий и возможностей для индустриализации Западной Сибири и, прежде всего, создания Западно-Сибирского нефтегазового комплекса. Поставленные перед транспортом задачи были решены успешно: создан мощный топливно-энергетический комплекс страны, стала реальностью индустриализация районов Западной Сибири, обеспечен доступ к новым месторождениям нефти и газа в северных районах Тюменской области, обеспечен запас прочности для отечественной экономики на многие десятилетия.

Модернизация Тюменского отделения имела свои особенности, отличавшие ее от других регионов страны. Во-первых, она протекала более медленными темпами и со значительным отставанием от роста промышленности Тюменской области. Во-вторых, модернизация осуществлена при недостаточной обеспеченности транспорта квалифицированными рабочими и инженерно-техническими кадрами. В-третьих, если в других регионах страны модернизация транспорта осуществлялась с самого начала на базе электрификации, то в Тюменской области электрификация транспорта проведена на завершающем этапе модернизации. Исторический опыт модернизации Тюменского отделения показывает необходимость комплексного развития всех сегментов транспортной инфраструктуры, связанной с обслуживанием новых промышленных районов.

Список литературы

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 5446. Оп. 135.
2. Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф. П-7. Оп. 1.
3. ГАСПИТО. Ф. П-124. Оп. 1.
4. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф. 2060. Оп. 1.
5. Долголюк А. А., Тимошенко А. И. Формирование Западно-Сибирского нефтегазового комплекса // Разработка и реализация проектов экономической и социальной модернизации Сибири в XX веке. Новосибирск: Автограф, 2015. 240 с.
6. Ефимкин М. М., Ламин В. А. Отложенная тема. Рабочие Сибири (социально-политические метаморфозы) // Вопросы истории Сибири в новейшее время: сб. науч. статей. Новосибирск: Параллель, 2011. Вып. 1. 135 с. 7. Лукьянин В. П. Больше века на службе России. Екатеринбург: СВ-96, 1998. 350 с.
7. Тимошенко А. И. Разработка программ нового промышленного освоения Сибири в послевоенные годы // Разработка и реализация проектов экономической и социальной модернизации Сибири в XX веке. Новосибирск: Автограф, 2015. 240 с.
8. Центр документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО). Ф. 4. Оп. 112.

MODERNIZATION OF TYUMEN BRANCH OF SVERDLOVSK RAILWAY IN 1956 – THE 1980S

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

The article deals with the problem of the modernization of Tyumen branch of Sverdlovsk railway in the 1950-1980s in the conditions of new industrial building construction in Western Siberia. On the basis of the analysis of archival materials the author shows the peculiarities and difficulties of the modernization process of the railway branch, proves its development lag from the pace of industrial building construction, and reveals reasons for the slow pace of the modernization of the branch. Tyumen branch of Sverdlovsk railway in the considered period had a double load: it bore transit traffic between the eastern and western regions of the USSR and, at the same time, it was a transport infrastructure to form the Western Siberian oil and gas complex. Tyumen branch made a decisive contribution to the industrialization of the industrial regions of Western Siberia, but many modernization problems of the branch remained unsolved.

Key words and phrases: branch of railway; diesel locomotive operation; construction train; siding track; classification yard; electrification; personnel training.

УДК 930

Исторические науки и археология

Статья посвящена детским играм периода Великой Отечественной войны и первых послевоенных лет. Автор раскрывает особенности детской игровой повседневности, уделяет особое внимание рискованным детским игровым практикам, получившим распространение в связи с уменьшением надзора со стороны взрослых. Статья написана на основе архивных источников и воспоминаний детей военного и послевоенного времени.

Ключевые слова и фразы: дети; игра; советское детство; игровое пространство; война.

Коренюк Валентина Михайловна

Пермский государственный гуманитарный педагогический университет
loskina_Tina@mail.ru

**ДЕТСКАЯ ИГРОВАЯ ПОВСЕДНЕВНОСТЬ 1940-1950-Х ГГ.
(НА МАТЕРИАЛАХ МОЛОТОВСКОЙ ОБЛАСТИ)**

Для детской социализации и формирования социальной идентичности огромное значение имеет общение со сверстниками в форме различных игр. Это характерно, в том числе, для военного и послевоенного времени. В процессе игры у детей появлялась возможность уйти от повседневных табу, примерить в игровой форме образ «взрослого», создать особое пространство и отвлечься от тяжелых повседневных реалий.

С началом войны в детской повседневной жизни произошли существенные изменения, сказавшиеся и на проведении досуга. Так, Б. Ф. Суботин вспоминает: «Неизвестно куда делся детский смех. То у одного, то у другого одноклассника приходили домой похоронки» [9, с. 147]. Увеличилось количество обязанностей по дому и по хозяйству. Многие подростки ушли работать на заводы. Все это не могло не отразиться на детском досуге. Но, все же, дети продолжали оставаться детьми и, несмотря на тяжести войны, продолжали играть и общаться со сверстниками.

Игра, как часть повседневности, не могла исчезнуть для маленьких воспитанников детских садов, однако в их игровом пространстве явно не хватало игрушек. Например, в Детском саду им. Горького № 13 было всего 4 мяча и несколько кубиков на 135 человек. Отсутствие детских игрушек объяснялось отсутствием их в продаже, о чем свидетельствуют данные архивов. Вместо игрушек дети играли банками и крышками из-под консервов [7, д. 19, л. 39]. Воспитатели детских садов часто проводили активные игры на природе, площадке при детском саде, которые не требовали специального игрового оборудования.

Ребята постарше большую часть своего свободного времени играли во дворе и на улице. Респонденты отражают особую роль в их жизни двора и улицы, так как там находились их сверстники, разворачивалась их игровая деятельность. Понятие «двор» в своих воспоминаниях используют в первую очередь дети, проживавшие в городе, что, по мнению М. В. Ромашовой, было связано с развитием городской инфраструктуры [6, с. 164]. Респонденты, проживавшие в бараках и в частных домах, в сельской местности, говорят об уличной жизни. Дворовая культура наиболее ярко стала проявлять себя уже в послевоенный период, представляя угрозу для подрастающего поколения, по мнению государства. С этим можно согласиться. Именно двор оказывал основное влияние на стихийную социализацию детей. Школа далеко не всегда могла контролировать внешкольную жизнь ребенка. В результате формировалась особая детская субкультура. Двор был представлен игровой площадкой, окруженной со всех сторон зданиями и заборами. Каждый ребенок, проживавший в том или ином дворе, имел представление о «границах своего двора». Во дворе формировались игровые правила, ценности, выстраивались различные взаимоотношения среди разновозрастных детей.