



1. Провозная способность увеличивается при электрической тяге на 100-200%.
2. По выполняемой эксплуатационной работе один электровоз эквивалентен 2,5 - 3,0 паровозам.
3. Потребление топлива сокращается при тепловых электростанциях на 60% и при гидроэлектрических станциях на 100%. За пятнадцать лет эксплуатации электрической тяги экономия топлива составила 4.200.000 тонн.
4. Отсутствие необходимости набора воды и топлива, наличие двухстороннего управления у локомотива, дают возможность значительно упростить эксплуатацию.
5. Появляется возможность унификации весовых норм на большом протяжении, что ведет к разгрузке сортировочных узлов от маневровой переработки поездов.
6. Обеспечивается бесперебойная работа в любых климатических условиях.
7. По сравнению с другими реконструктивными мероприятиями транспорта затрачивается значительно меньше металла.
8. Эксплуатационный персонал по сравнению с паровой тягой сокращается на 25-30%.

Несмотря на то, что с 1929г. по 1945г. электрифицировано всего только 1800 километров, эксплуатация этого сравнительно небольшого участка за 15 лет дала 385 миллионов рублей экономии эксплуатационных средств, что составляет 92% всех затрат на электрификацию железных дорог в стране.

Исходя из этих соображений крайне необходимо электрифицировать в ближайшие годы следующие участки дорог:

Челябинск-Златоуст-Кропачево и Инская-Омск - протяжением 957 км.- в 1945г.

Челябинск-Омск, Кропачево-Дема, Бакал-Бердяуш - протяжением 1020 км.- в 1946г.

Белово-Инская, Нижний Тагил - Алапаевск - Богданович, Гороблагодатская - Богословск, Свердловск-Челябинск - протяжением 1031 км. - в 1947г.

Электрификация указанных линий позволит высвободить 12000 человек эксплуатационных работников, сэкономить в год до 1500 тысяч тонн угля и 90 миллионов рублей эксплуата-

ционных средств.

Учитывая важность и срочность работ по электрификации, а также и то, что заинтересованные наркоматы проявляют крайнюю медлительность в вопросах подготовки к восстановлению отечественного производства электровозов и оборудования, считаю необходимым просить Вас обязать Госплан СССР, НКПС, Наркомэлектропром, Наркомэлектростанций, Наркомтяжмаш, Наркомвнешторг, Наркомстрой, Наркомсвязь, Наркомминвооружения, Наркомместпром РСФСР ускорить рассмотрение проекта постановления ГОКО по электрификации железных дорог.

Зав. транспортным отделом  
ЦК ВКП/б/

 /Голубев/

Инструктор транспортного  
отдела ЦК ВКП/б/

 /Агафонов/

15 февраля 1945г.

116  
 ТЕХ. С. Т. ОБ. ЦК ВКП (б) секретно.  
 12042  
 28 СЕР. 345  
 ПОДЛЕЖИТ ВОЗВРАТУ  
 КИТАЙСКО-АРХ. ЧАСТЬ



Народный Комиссар  
 ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ  
 СССР

Товарищ

28. II 1945 г.  
 № ПГ-486с  
 г. МОСКВА

По вопросу: электрификации грузонапряженных железных дорог Урала и Сибири.

Осуществление в 1945-1947 г.г. в соответствии с предложением Транспортного Отдела ЦК ВКП(б) электрификации грузонапряженных направлений ж.д. Урала и Сибири общим протяжением около 3000 км. потребует для питания тяги электрическую мощность на первый период эксплуатации к 1947 г. около 300 мегватт, в том числе 10 мегватт от Уфимской энергосистемы, 130 мегватт - от Уральской, 70 мегватт - от Омской, 65 мегватт - от Новосибирской и 25 мегватт - от Кузбасской энергосистем.

Все указанные энергосистемы работают в настоящее время при полном использовании рабочей мощности электростанций, имея ремонтный и эксплуатационный резерв менее 10%.

Поэтому электрификация намеченных направлений ж.д. Урала и Сибири будет связана прежде всего с вводом дополнительной мощности на действующих и начатых строительством электростанциях, а также со строительством ряда новых электростанций.

По отдельным системам прирост новых мощностей для покрытия потребности электрификации указанных направлений ж.д. должен быть осуществлен за счет следующих объектов:

Уфимская система - установка в 1946 г. турбины 25 мегватт на ТЭЦ в-да № 26 НКЦ и турбины 6 мегватт на ТЭЦ № 1 НКЭС.

Уральская система - строительство Нижне-Туринской ГРЭС и Свердловской ТЭЦ с вводом первых турбин соответственно 50 и 25 мегватт в 1947 г. Расширение в 1946 г. ТЭЦ Челябинского металлургического в-да до 110 мегватт и ТЭЦ Богословского алюминиевого завода до 200 мегватт. Установка в 1945 г. турбины 12 мегватт на Юрзанской ВЭС.

Омская система - установка в 1946 г. турбины 25 мегватт на Омской ТЭЦ № 2. Строительство Омской ТЭЦ № 3 с вводом первой турбины 25 мегватт в 1947 г.

Новосибирская система - установка на Новосибирской ТЭЦ № 3 турбины 50 мегватт в 1946 г. и турбины 25 мегватт в 1947 г.

З.И.И.И.  
 В НАЛИЧИИ

Кемерово-Кузбасская система - строительство Ново-Кузнецкой ГЭС с пуском первой турбины 50 мвт в 1947г. Расширение ТЭЦ Сталинского алюминиевого завода в 1946 г. до 211 мвт и в 1947 г. до 261 мвт. Кроме того, по трассе электрифицируемой магистрали Челябинск-Омск-Новосибирск необходимо:

на участке Челябинск-Омск построить новую электростанцию в районе Кургана мощностью первой очереди 25 мвт и расширить до 35 мвт Петропавловскую ГЭС.,

а на участке Омск-Новосибирск построить новую электростанцию в районе ст.Тевисской мощностью 50 мвт. Ввод в эксплуатацию этих объектов возможен не ранее 1947 г.

Для покрытия дальнейшего роста электрифицируемых ж.д. Урала и Сибири, увеличивающих потребность в электрической мощности к 1950-1952 г.г. до 400 мвт необходимо в 1945 и 1946 г.г. развернуть форсированное строительство гидростанций на р.Уфе, Молотовской ГЭС и Новосибирской ГЭС.

Последнее позволит, наряду с удовлетворением растущей потребности в электрической энергии промышленных предприятий Урала и Сибири, наиболее экономично решить вопросы питания электрифицируемых ж.д., дающего в этом случае экономию в потреблении топлива по сравнению с паровой тягой на 100%.

Объекты сетевых сооружений, необходимых для электрификации указанных направлений ж.д., ввиду отсутствия проработанных проектных материалов в настоящее время может быть определен только весьма приблизительно. По предварительной оценке потребуются строительство линии электропередачи напряжением 110-35 кв не менее 200 км. с затратой цветного металла ок. 5000 тн., а также сооружение новых и расширение существующих понизительных п/станций 110 и 35 кв общим числом не менее 100 шт. с потребной трансформаторной мощностью ок. 500-600мва.

Учитывая реальные сроки сооружения новых электростанций, линий электропередачи и подстанций, Наркомат Электростанций считает, что для электрификации отдельных участков грузонапряженных направлений ж.д. Урала и Сибири должен быть принят следующий план:

Челябинск-Златоуст - 1945г.

Златоуст-Кропачево, Кропачево-Дема, Бакал-  
Вердяш - к концу 1946 г.

Нижний Тагил-Алапаевск-Богдановичи, Гороблагодатская-  
Богословск, Свердловск-Челябинск - к концу 1947г.

Челябинск-Омск, Омск-Инская, Инская-Белово-Головные  
участки, прилегающие к существующим энергосистемам -  
в конце 1946 г. и остальные участки - в 1947 и 1948г.г.

*Д. Жимерин*  
Д. ЖИМЕРИН.



СССР

*М. Голубев  
Н. П. Давыдов  
2/3.45*

ТЕХ С-ТОБ ЦКВКП(С)
1945
- 2149.945
ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ВОЗВРАТ В КОНТРОЛЬНО-АРХ. ЧАСТЬ

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИССАР  
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ

ЦК ВКП/б/

товарищу МАЛЕНКОВУ Г. М.

27 февраля 1945 г.

№ 335-7с

На №10030.

В связи с докладной запиской т.т. Голубева и Агафонова сообщаю, что Наркомстрой получил проект постановления ГОКО по электрификации грузонапряженных направлений железных дорог Урала и Сибири от Госплана СССР лишь 24 февраля 1945 года и поэтому не мог ранее представить свое заключение.

Поэтому сообщение т.т. Голубева и Агафонова о задержке Наркомстроем заключения по проекту постановления неточно освещает действительное положение дела.

Заключение по выписке из проекта постановления, присланной из Госплана, послано Наркомстроем 27 февраля с.г.

*С. Гинзбург* /С. ГИНЗБУРГ/

*В. И. М.*  
НАБЛИЖИИ



С. С. С. Р.

НАРОДНЫЙ КОМИССАР  
СВЯЗИ

№ 250.

марта 1945.

*Г. Голубев*  
*2/15/45*

СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б)

ТЕХ. С. У. Д. Б. (ЦИВКП(б))

12355

21 АПР 1945

ПОДЛЕЖИТ ВОЗВРАТУ  
В КОНТРОЛЬНО-АРХ. ЧАСТЬ

товарищу МАЛЕНКОВУ Г. М.

*Г. Голубев*  
*2/15/45*

В связи с запиской Зав. Транспортным Отделом ЦК ВКП(б) тов. Голубева по вопросу об электрификации грузонапряженных направлений железных дорог Урала и Сибири, докладываю:

Наркомат связи заинтересован в том, чтобы при проведении электрификации железных дорог, были предусмотрены специальные мероприятия, обеспечивающие нормальную работу телеграфно-телефонных линий связи, проходящих вдоль линий ж.д.

Эти мероприятия в основном заключаются в том, что в местах сближения линий электрифицированных ж.д. и линий до пределов опасного или мешающего влияния, необходимо производить выноски линий связи на определенные расстояния, а также производить дополнительное скрещивание проводов или кабелирование отдельных участков. На оконечных и промежуточных станциях, куда заходят провода, идущие параллельно с проводами электрифицированных ж.д., необходимо будет предусмотреть защитные устройства от высоких напряжений.

Проведение этих мероприятий особенно необходимо ввиду того, что в направлении на восток (Ураль, Сибирь) по трассе ж.д. проходят ответственные магистральные линии, обеспечивающие телеграфно-телефонные связи с Челябинском, Омском, Свердловском, Новосибирском, Иркутском, Читой и Дальним Востоком.

В целях правильного решения этих вопросов, необходимо чтобы проекты на электрификацию данных дорог, в части перестройки сооружений связи, НКПС обязательно согласовывались с Наркоматом связи.

Заключение по проекту постановления ГОКО "об электрификации грузонапряженных направлений железных дорог Урала и Сибири" НКСвязи представлено в Госплан СССР - т. Зеленовскому.

*Сергейчук*

(К. СЕРГЕЙЧУК)

*Вопрос*  
В НАЛИИИ



НАРОДНЫЙ КОМИССАРИАТ  
ТЯЖЕЛОГО  
МАШИНОСТРОЕНИЯ  
СОЮЗА ССР

1945 г.

№ 883с

г. Москва.

ТЕХ. СЛУЖБЕ	Секретно
1370	
- 749545	
ПОДЛЕЖИТ ВОЗВРАТУ КОНТРОЛЬНО-АРХ. ЧАСТИ	

СЕКРЕТАРЮ ЦЕНТРАЛЬНОГО КОМИТЕТА  
В К П (б)

товарищу МАЛЕНКОВУ Г.М.

По Вашему поручению в связи с письмом Зав. Транспортным отделом ЦК ВКП(б) тов. Голубева "об электрофикации грузонапряженных направлений железных дорог Урала и Сибири" докладываю:

До отечественной войны магистральные электровозы выпускались заводом "Динамо" Наркомэлектропрома, а экипажная часть для них изготовлялась на Коломенском заводе им. Куйбышева Наркомтяжмаша. В 1935-1940 г.г. Коломенский завод поставлял в год до 35-48 комплектов экипажной части электровозов.

В настоящее время Коломенский завод, помимо основной довоенной номенклатуры - производства магистральных паровозов и дизелей, дополнительно загружен производством металлургического оборудования и боеприпасов. Основное оборудование и кадры, ранее занятые на производстве электровозов, были эвакуированы в г. Киров и переданы Наркомтанкопрому. Таким образом, Наркомтяжмаш не располагает производственной базой для восстановления изготовления экипажной части электровозов и должен организовать это производство вновь.

Наиболее целесообразно организовать изготовление экипажной части электровозов на Новочеркасском бывшем локомотивостроительном заводе. Сохранившиеся здания этого завода легко могут быть приспособлены для изготовления тепловозов и экипажной части электровозов. Близость Ворошиловградского паровозостроительного завода Наркомтяжмаша дает возможность удобной кооперации по стальному литью и поковкам.

В феврале 1944 года Новочеркасский завод был временно передан НКПС для производства ремонта паровозов.

Госплан СССР и Наркомтяжмаш (письмо Госплана СССР в СНК СССР на имя тов. Шверника от 5 февраля 1945 г. № 886) внесли предложение о передаче Новочеркасского завода Наркомтяжмашу для организации на нем производства электровозов с расчетом начала выпуска механической части электровозов уже в 1945 году и постепенного сокращения на этом заводе ремонта паровозов.

Прошу Вас поддержать предложение Госплана СССР и Наркомтяжмаша о возвращении Новочеркасского локомотивостроительного завода Наркомтяжмашу для создания на нем производственной базы по изготовлению экипажной части электровозов.-

*Маленков*

Н. Казаков.

отп. 2 экз.

на 3 листа  
в наличии!

СЕКРЕТАРЮ ЦК ВКП(б) тов.МАЛЕНКОВУ Г.М.

Тов.Казаков (Наркомтяжмаш), тов.Сергейчук (Наркомсвязь), тов.Гинзбург (Наркомстрой) и тов.Жимерин (Наркомэлектростанций СССР) отвечают на записку транспортного отдела ЦК ВКП(б) об электрификации грузонапряженных направлений железных дорог Урала и Сибири.

Вопрос об электрификации железных дорог Урала и Сибири подробно разбирался в НКПС и представлен на рассмотрение в Госплан СССР - все предложения Транспортного отдела ЦК ВКП(б) об электрификации железных дорог Урала и Сибири учтены в проекте пятилетнего плана восстановления и развития железнодорожного транспорта на 1946-1950 гг.

ЗаЗав.Транспортным отделом  
ЦК ВКП(б)

*В. Жимерин*

" 4 " октября 1945 г.  
№ 13307, 12555, 12440, 12042.

*ЦК ВКП(б)  
11/10/45  
спн 41*