

Транссибирская железнодорожная магистраль



*«Путешествие по
Транссибирской железной
дороге...»*



Строительство Транссибирской магистрали.

Перспективы Транссибирской магистрали

Наша страна может гордиться многими достижениями в различных отраслях народного хозяйства. Одним из таковых является Транссибирская магистраль, которая по праву считается самой длинной железной дорогой в мире. Её строительство заняло не одно десятилетие еще при существовании Российской империи, продолжалось при СССР и подошло к завершению уже во времена существования Российской Федерации. Направление Транссибирской магистрали позволяет добираться с европейской части России до самого Дальнего востока.

В этом году мы отмечаем 130 лет с начала официального строительства Транссибирской магистрали, которая изначально именовалась Великим Сибирским Путем. Проект по сложности и беспрецедентности сравним разве что с полётом человека в космос.

Этот транспортный стержень по сути впервые собрал в единую сущность всю нашу огромную Державу, пересечение которой из конца в конец раньше занимало до нескольких месяцев. Сотни удаленных от дорог поселений Сибири получили доступ к бесперебойной трассе, не говоря уже о том, что наконец был создан сухопутный транспортный коридор от восточных морских портов до центральных городов европейской части России, причем проходящий полностью по территории нашей страны.



Удивительно, но и сегодня, как 130 лет назад, Транссибирская магистраль остается непревзойденным памятником технической мысли, трудолюбия и целеустремлённости, это самая протяжённая (9298, 2 км) в мире двух путная железная дорога, причём полностью электрифицированная, а на некоторых участках пути поезда курсируют по ней с такими же временными интервалами, как в городском метро. По этим и многим другим показателям она по праву внесена и в книгу рекордов Гинесса.

Что же такое Транссибирская магистраль???

Транссибирская железнодорожная магистраль - это: «Транссиб» Великий Сибирский Путь- железная дорога через Евразию, соединяющая Москву с крупнейшими Восточносибирскими и Дальневосточными промышленными городами России. Это крупнейшая железная дорога Евразии, сократившая время перемещения из Владивостока в Москву до 6 суток.

Через какие города России проходит Транссибирская магистраль?

Сегодня Транссиб представляет собой условно **четыре ветки**:

Исторический маршрут (красная линия на карте): **Рязань, Самару, Уфу, Златоуст, Миасс, Челябинск, Курган, Петропавловск, Омск, Новосибирск, Красноярск и Владивосток** и соединяет, таким образом, западные, северные и южные порты России, а также железнодорожные выходы в Европу (Санкт-Петербург, Мурманск, Новороссийск) с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию (Владивосток, Находка, Забайкальск).

Байкало-Амурская магистраль (зелёная линия): **Тайшет-Братск-Усть-Кут-Северобайкальск –Тында-Комсомольск-на-Амуре -Советская Гавань.**

Северный маршрут (синяя линия): **Москва-Ярославль-Киров-Пермь-Тюмень-Красноярск -Тайшет** - и далее переход в Байкало-Амурскую магистраль.

Южный путь (черная линия показывает отрезок Южного пути где он отличается от других маршрутов): **Тюмень-Омск-Барнаул-Новокузнецк -Абакан -Тайшет.**

0° 10°E 30°E 50°E 80°E 120°E 150°E 170°E 180° 170°W



ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ



Транссибирская магистраль проходит через:

2 части света:

- ❖ **Европу (1777км.) и Азию (7512км.);**
по территориям:
- ❖ **12 областей, 5 краёв, 2 республик,**
1 автономной области, 1 округа.

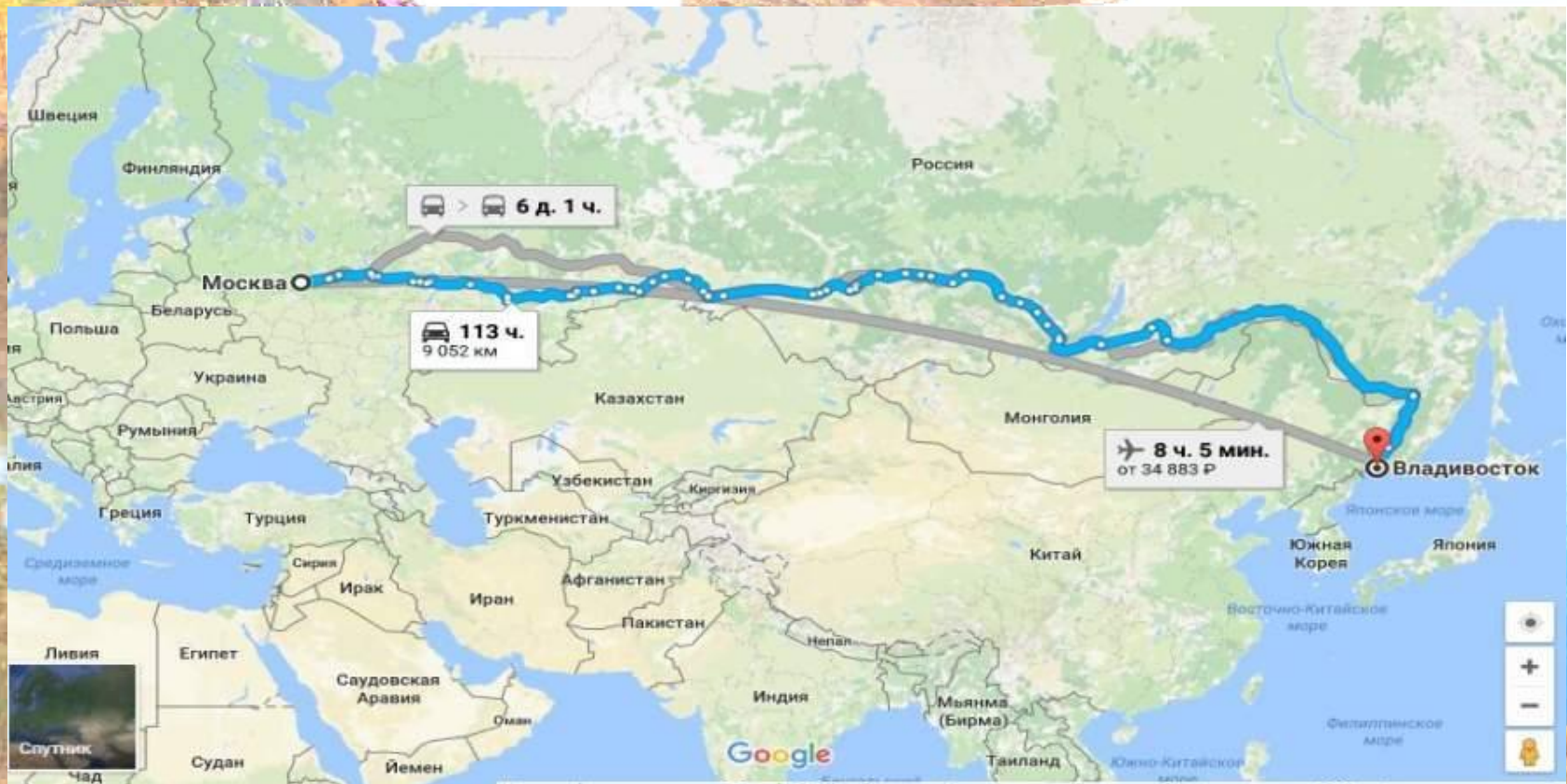
**Условной границей Европы и Азии
принят 1778-й километр магистрали.**



**Пассажирский поезд идет
приблизительно неделю,
а если лететь на самолете,
то это расстояние можно
преодолеть за 8 часов.**

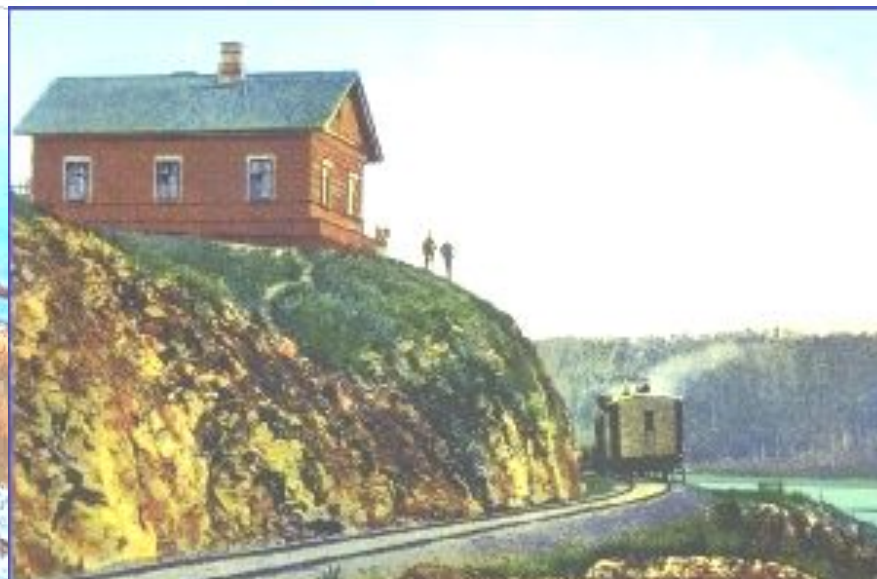
Расстояние между Москвой и Владивостоком

6417 км
(по прямой)



История строительства Транссибирской магистрали...

Вопрос о строительстве Транссиба назревал в стране давно. В конце 19 века обширные районы Западной и Восточной Сибири и Дальнего Востока оставались оторванными от европейской части Российской империи. На расстоянии от Москвы до Дальнего Востока существовало лишь несколько отдельных речных путей. Это очень существенно отражалось на экономической ситуации в стране, поэтому возникла необходимость в организации пути, по которому можно было бы добраться туда с минимальными затратами времени и средств.



Цель строительства

Транссибирская магистраль создавалась с целью связать промышленный запад России с восточными частями.

Потребность в появлении транспортного сообщения остро встала в 1689 г. В этот период Россия и Китай заключили Нерчинское соглашение, установив между собой официальные торговые отношения. Действие соглашения требовало, чтобы между странами можно было осуществлять удобные перевозки.



Идея строительства...

...Сибирские земли обладали огромным количеством природных ресурсов. Однако доставка их в Европу страны была затруднена.

Идею строительства железной дороги высказал губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев-Амурский еще в 1857 году. Однако правительство не одобрило этот проект. И решение было принято в 1886 году Александром III, на письмо губернатора была наложена резолюция о том, что необходимо начать строительство железной дороги.

Для этих целей в 1887 году были организованы три экспедиции под руководством О. П. Вяземского, Н. П. Меженинова и А. И. Урсати для поиска оптимальных путей для прокладки рельсов. Согласно проекту Транссибирская магистраль должна была состоять из трех участков: Южно-Уссурийского, Среднесибирского и Забайкальского. Экспедиции были завершены за несколько лет, и в 1891 году Комитет по сооружению Сибирской железной дороги утвердил облегченные технические условия строительства и принял решение о начале работ.

Однако строительство Транссибирской магистрали не ограничилось только этими тремя участками. К ней были добавлены также Западно-Сибирский и Амурский участки и Китайско-восточная железная дорога. Такой состав Транссибирской магистрали позволил соединить Европу и Азию сплошным железнодорожным полотном.



25 февраля 1891 года

**Александр III подписал
именной высочайший указ,
данный министру путей
сообщений, о строительстве
Транссибирской железной дороги**

**...Александр III повелел своему
наследнику воплотить его в жизнь
«...приступить к постройке сплошной через
всю Сибирь железной дороги, имеющей
целью соединить обильные дары природы
сибирских областей с сетью внутренних
рельсовых сообщений».**





Закладка великой сибирской дороги. Его Императорское Высочество Государь Наследник Цесаревич Николай Александрович соэственноручно отвозить тачку балласта на полотно дороги во Владивостоке, 19-го мая 1891 г.

В 1891 был проведён молебен по поводу этого события и будущий наследник престола Николай II лично отвёз первую тачку балласта в полотно будущей дороги и принял участие в закладке первого камня железнодорожного вокзала во Владивостоке.

Официальной датой начала строительства Транссибирской магистрали считается 31 мая 1891 года. Окончание – 1916 год.

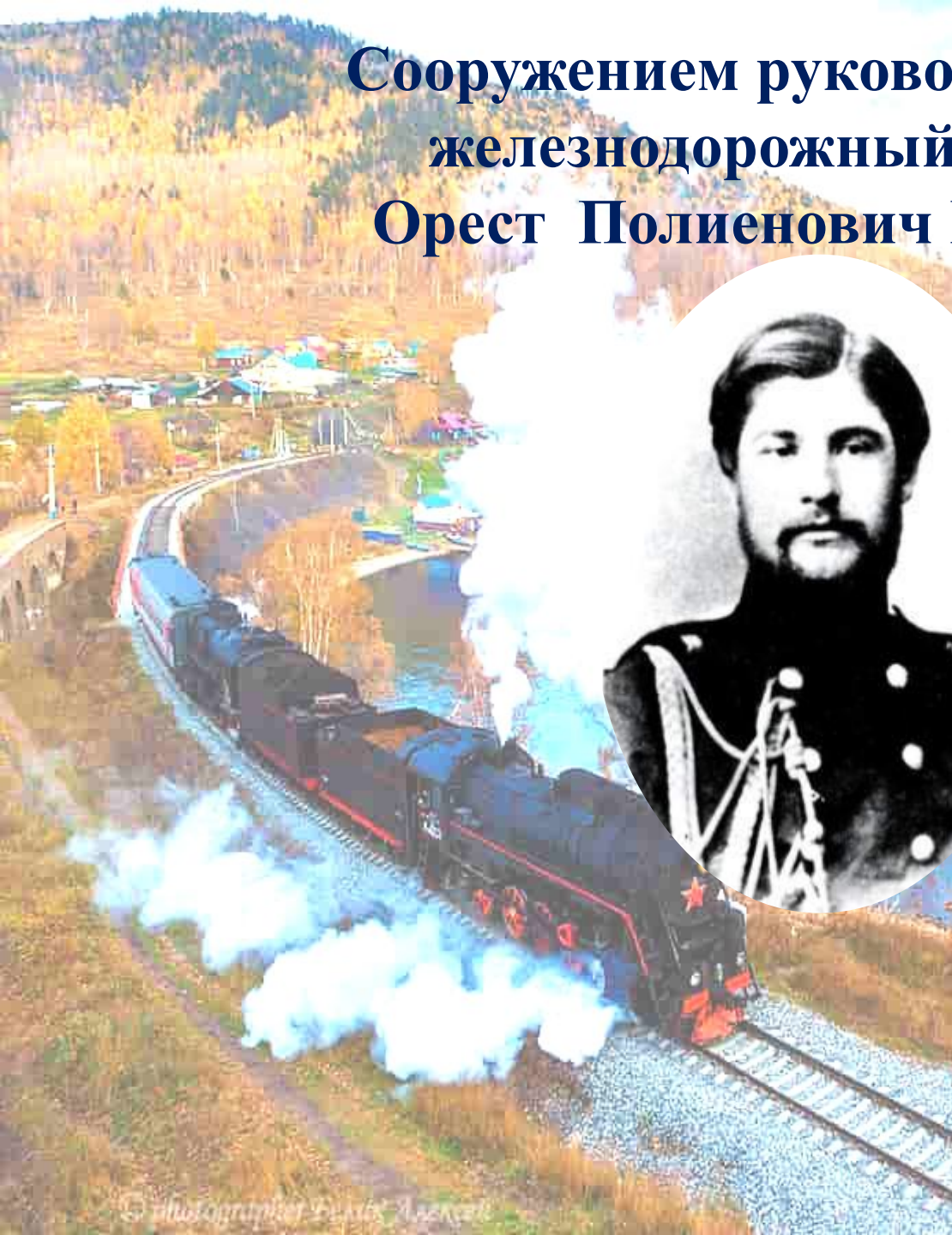
Несмотря на высокую стоимость и потребность в большом количестве рабочей силы, было решено к работам привлекать только средства российской казны и отечественных специалистов.



**Руководителем экспедиции и строительства на
подходах к реке Оби и мостового перехода через
неё был инженер и писатель
Н.Г. Гарин-Михайловский.**

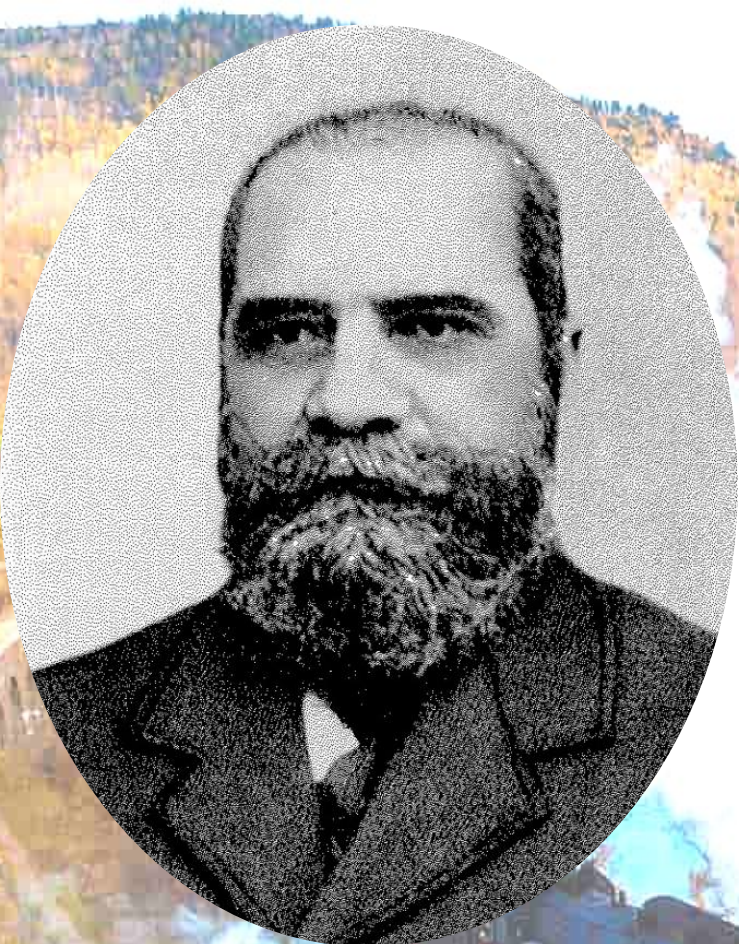


**Сооружением руководил русский
железнодорожный инженер
Орест Полиенович Вяземский.**



**Среднесибирская дорога от Оби до Иркутска
протяжённостью 1839 км была сооружена
к 1899 году под руководством
инженера Николая Павловича Меженинова.**





**Первый инженер путей сообщения,
начальник изыскательской экспедиции по разведке
трассы (1887—1889гг.)**

**и первый начальник строительства
Уссурийской дороги (1891—1892гг.).**

Александр Иванович Урсати



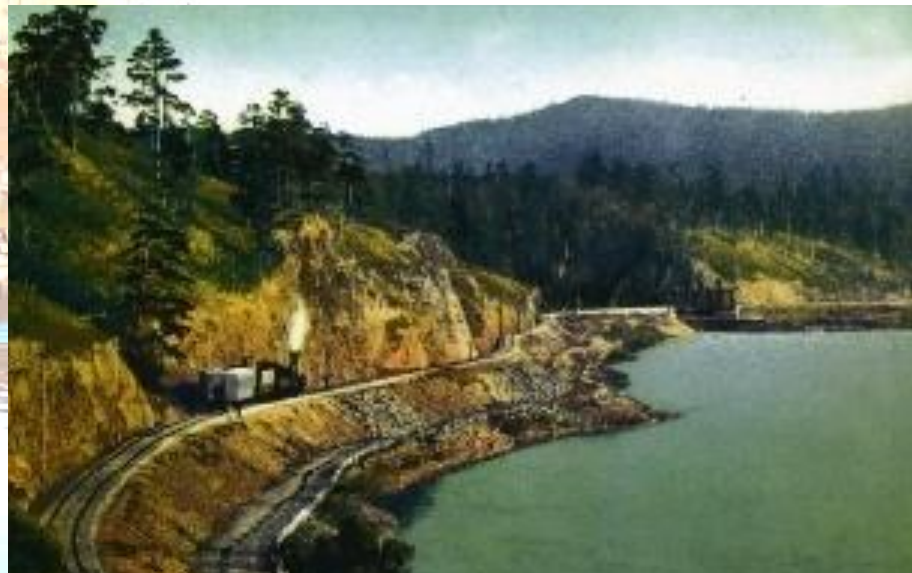
**Железнодорожный мост через Обь проектировал
выдающийся русский инженер-проектировщик
Николай Аполлонович Белелюбский.**



**Талантливый инженер
Лавр Дмитриевич Проскуряков
спроектировал мост через Енисей у Красноярска,
он же несколько позже стал автором проекта
моста через реку Амур.**



*В 1894-1895гг..через г.ОМСК прошла
железная дорога...*



Строительство дороги в Омске...

Велика роль железной дороги в освоении Сибирского края. Выдающийся учёный ещё в 18 веке предсказал, что богатство России будет прирастать СИБИРЬЮ.

К моменту постройки дороги Сибирь уже 300 лет была составной частью Российской империи, но из её богатств лишь пушнина, а потом золото увозились за Урал. Остальные богатства оставались нетронутыми и не сибиряки ни держава от них пользы не получали нужен был путь, дорога к этим богатствам.

До начала строительства Сибирской железной дороги Омск оставался слаборазвитым сонным городишком. Выдающийся общественный деятель Г.П. Потанин называл Омск городом Акакиев Акакиевичей. Другой видный публицист В. И. Вагин в «Сибирском вестнике» в 1890 г. писал об Омске «Омск-этот военно-административный центр совсем упал. Ни торговли, ни оживления. Всё спит. Город исключительно наполнен чиновниками всяких званий и ведомств. Да, недалеко то время, когда бывшая Прииртышская крепость и бывший когда-то большой город умрёт. Оживить его может лишь железная дорога, буде такую проведут через него. Иначе смерть Омска будет естественной смертью».

Г.П. Потанин



В.И.Вагин



...Для руководства строительства был создан «Комитет Сибирской дороги» под председательством наследника Николая II. Возглавил стройку видный государственный деятель А.Н. Куломзин.

Изыскательные работы проводила экспедиция под руководством русского инженера-путейца Николая Георгиевича Михайловского. Она определила, что омские степи имеют пригодные грунты для возведения насыпи и обладают хорошими плодородными почвами. Она же выбрала и место для мостового перехода через Иртыш. В этом же 1881 году, для возведения дороги и моста началась доставка строительного материала и техники парходами.

7 Мая 1882 г. на западном берегу Иртыша у пункта намеченного для строительства моста, состоялся молебен и началось возведение дороги.

Дорога строилась невиданно высокими темпами. На участке через Омское Прииртышье до Татарки было занято до 10 тысяч местных и приезжих. Все участки разбивались на 30-50 вёрст. За качеством работ строго следили контролёры, определяли пригодность грунта для насыпи, её высот, угол скоса.



А.Н. Куломзин.



25 августа 1894 г. из Челябинска на западный берег Иртыша прибыл первый пассажирский поезд с министром путей сообщения Кривошеевым.

Значение железной дороги для региона...

г. Омск обязан своим становлением, как экономической столицы края, Транссибирской магистрали. В 1894-1895-х гг. через Омск прошла железная дорога. Со строительством Транссиба в Омске через Иртыш был построен железнодорожный мост. Начали работать главные железнодорожные мастерские и другие фабрично-заводские заведения. В городе крепла металлообрабатывающая промышленность (возникли плугостроительный завод, литейно-механические заводы и мастерские), росло число предприятий по переработке сельскохозяйственного сырья. Открывались магазины розничной и оптовой торговли, принадлежавшие местным и столичным купцам. Омск привлек внимание иностранных фирм, городом заинтересовались Германская международная компания и компании Нобеля, Зингера, Эльворти, открывшие в Омске представительства. Германия, Англия, Дания и США открыли в городе свои консульства. Создавались отделения российских и иностранных банков. Развивалось омское купечество, появились иностранные концессии и монополии. Экспортировались зерно, масло, рыба, меха и меховые изделия, кожи.

В 1910-х гг. был построен водопровод, началось строительство тепловой электростанции. Заметно возросла численность населения города (113,7 тыс. в 1917 г.), изменился его социальный и национальный состав.

Российская экономика на рубеже 19-20 вв...



Сооружение ТРАССИБА обеспечило прорыв сибирской торговли на общероссийские и международные рынки, основательно содействовав капитализации огромного края. Строительство Транссиба имело огромное значение для развития промышленности и сельского хозяйства Среднего Прииртышья.

Город Омск стал важным транспортным центром, через который проходил путь речных судов по реке Иртыш, и железнодорожных поездов, соединяющих разные части света.



1-ый деп. Сибирск. Выставка из Омск.
„1911“.

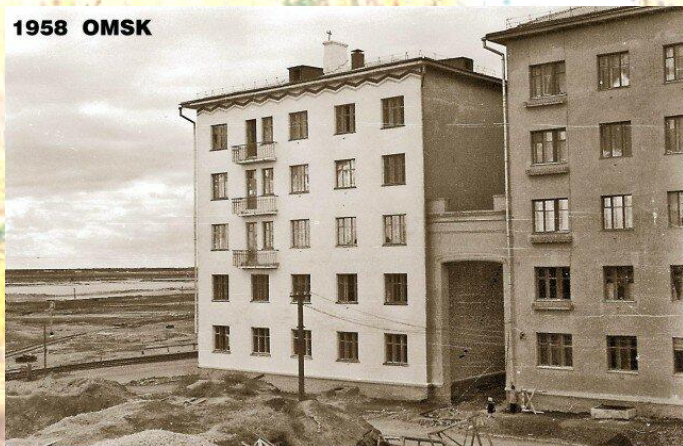


Благодаря железнодорожному сообщению в 1911 г. состоялась первая Западно-Сибирская сельскохозяйственная, торгово-промышленная и лесная выставка, давшая толчок развитию предпринимательства во всех отраслях.



**Гор. ветка в привязке к существующим
ныне домам на ул. Серова.**

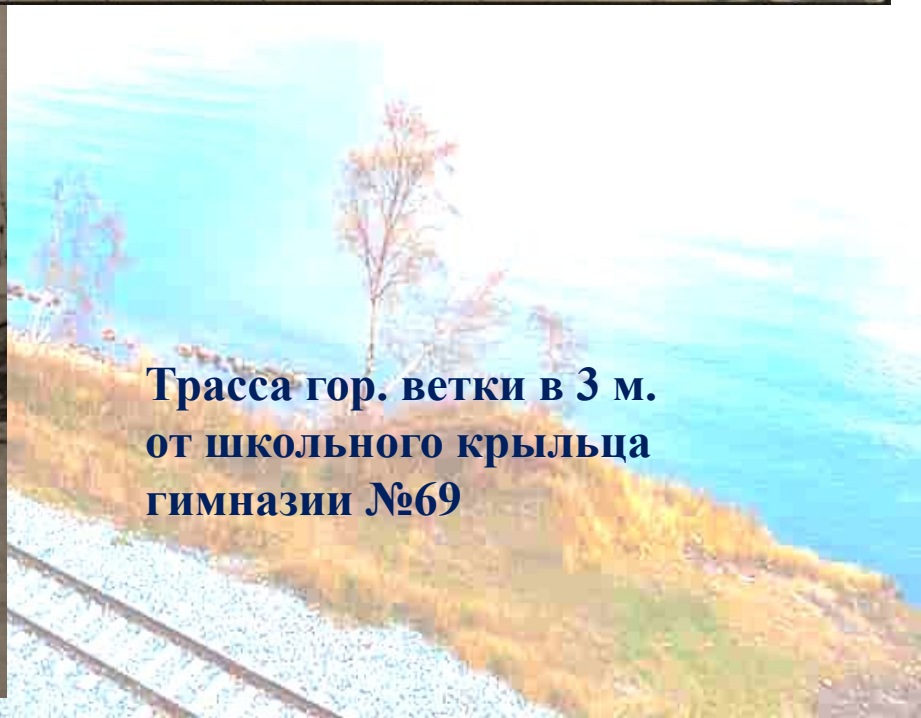
1958 OMSK



Омская гор. ветка 1902г.



**Трасса гор. ветки в 3 м.
от школьного крыльца
гимназии №69**



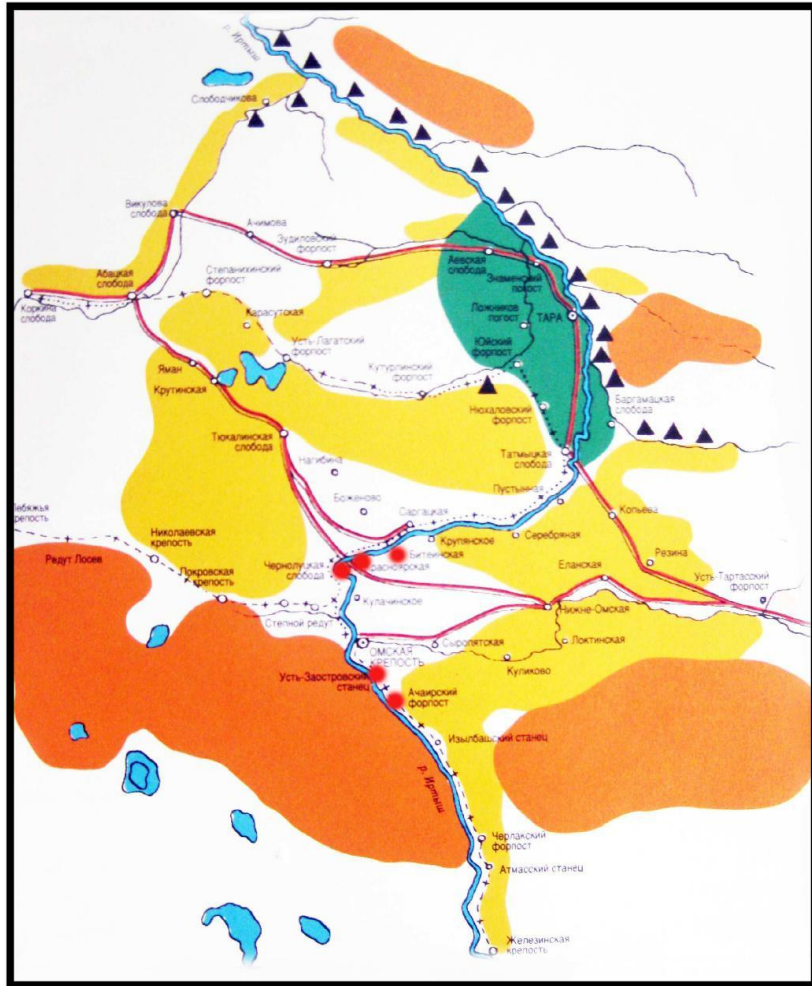
Омск и железная дорога...

К Омскому региону Западно-Сибирской железной дороги относится почти 1500 километров дорог, пролегающих по территории Омской, части Новосибирской областей России и Павлодарской области Казахстана. Это важное звено самого грузонапряжённого участка Транссибирской магистрали. Сегодня общая численность работающих превышает 25 тысяч человек. Отделение обслуживает более 800 грузоотправителей и получателей.



...Первое здание ж/д вокзала было построено в 1896г. году.

*История пашенного освоения территории
Омского Прииртышья
(конец XVI - начало XX века)*



Строительство Транссибирской магистрали послужило важным толчком в становлении и развитии не только г. Омска, но и его территорий.

Если до сооружения Транссиба на территории современного Омского района преобладала местная торговля: «ежегодно проводилось в Омске 2 ярмарки на которые везли сало, масло, кожи, холст и разные сельские произведения», то со строительством железной дороги и в Омском Прииртышье восстанавливается экономический потенциал, началось увеличение посевных площадей и поголовья скота, выросло и само количество крестьянских хозяйств. В районе Продолжается процесс селообразования.

- Район, заселённый русскими в 16-17 вв.
- Район, заселённый русскими в 1716-1880 гг.
- Район, заселённый в 1890-1914 гг.
- Старая сибирская линия
- Новая линия
- Основные сухопутные дороги

Село Пушкино

В 1892-1895 гг. Омское Прииртышье постоянно прибывали переселенцы. Им выплачивались ссуды, пособия и есть данные, что водворённым переселенцам выплачено 4.115.363 рубля. В среднем по 125 руб. на семью.



В 1895 г. в Кулачинской волости возник переселенческий посёлок Пушкинский (ныне с. Пушкино). Несколько позднее он был передан в Сыропятскую волость. Название посёлку по фамилии великого русского поэта А.С. Пушкина дал землемер, отводивший для переселенцев участок. Основателями Пушкино стали крестьяне Загвоздинской волости Пензенского уезда Пензенской губернии. В 1912 г. в Пушкино насчитывалось 86 дворов, в них - 526 человек.

*Таблица финансовых результатов работы колхоза
"Заря коммунизма"*

<i>Показатели</i>	1961 1965	1966 1970	1971 1975	1976 1980	1981	1982	1983	1984
<i>Валовое производство на 1 среднегодового работника, руб.</i>	1442	3070	6079	7692	6461	7800	7690	8548
<i>З/плата на 1 среднегодового колхозника, руб.</i>	-	916	1540	2342	2164	2200	2207	2400

На току 1954 год.



Подработка семян



Село Розовка

Весной 1909 года в 3-х км к югу от сада Комиссарова, в 40 км от Омска, на землях принадлежащих усть-заостровскому казачеству, поселились три немецкие семьи. Семьи эти приехали из Ставрополя: братья Богеры, Мартын и Яков Адамовичи, Кель Яков Христофорович с семьёй и семья Шарфа Иосифа Ивановича. Позже приехали новые поселенцы. И к 1916 году от тракта к берегу Иртыша пролегла улица в 23 двора (ныне улица 50 лет Октября). Она получила название Дйгенхайм (свой дом, Родина).

Так было положено начало селу Розовка.



Так выглядели первые землянки переселенцев

Посёлок Ростовка

В 1895 г. в Сырнятской волости, на реке Омь, на проселочной дороге, переселенцы из Черниговской, Полтавской и Пензенской губерний основали посёлок Ростовский, имевший еще одно название "Державинский". Основателями п. Ростовка были крестьяне Черниговской и Пензенской губерний. В 1903 г. посёлок Ростовский Сырнятской волости состоял из 55 дворов. Деревянные и саманные избы были крыты в основном соломой, редко - тесом. К 1912 г в посёлке насчитывалось 431 человек.



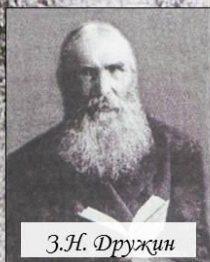
Село Дружино

В общем потоке великого крестьянского переселения приехала семья поволжских земледельцев Дружинных, которым суждено было основать современное село Дружино. Село возникло в 1907 году близ левого берега Иртыша, на южной кромке сибирской лесостепи, напоминавшей основателям села их историческую родину – Самарское Поволжье.



Семья Дружинных

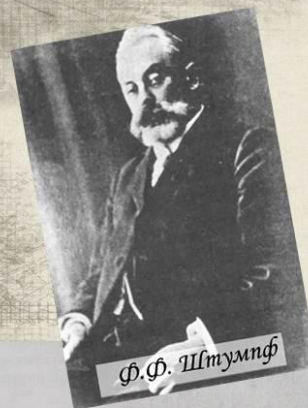
Сохранилось несколько фотографий, на которых мы можем видеть основателя села Захара Николаевича Дружина. Внуки с гордостью рассказывали о Захаре Николаевиче как об умелом, грамотном, добродушном и в то же время очень волевым хозяине. Основатель Дружино отличался выносливостью и подвижностью, даже в преклонные годы он нередко совершал пешие походы к родным и друзьям в Ставропольское и дальше, в направлении Русской Поляны.



З.Н. Дружин

Посёлок Новоомский

В конце 19 века в Омск приехал предприниматель Филипп Штумпф. Весной 1900 года он арендовал у Сибирского казачьего войска 4000 десятин, находившиеся на левом берегу Иртыша. К 1914 году хозяйство Штумпфа было одним из ведущих в регионе. Но в 1919 году дом был национализирован. А в 1920 году на основе национализированного хозяйства Ф. Штумпфа был образован совхоз №24, который был передан в ведение Омского гарнизона. Из хозяйства Ф. Штумпфа в совхоз перешли 1200га пахотных земель, молочная ферма, конеферма, паровая молотилка, трактор, конные обрабатывающие и посевные машины, 40 волов, 16 верблюдов, 250 тонкорунных овец, 13 свиноматок. И только в 1930 году, после нового этапа районирования, совхоз выделился в отдельное хозяйство и получил название "Новоомский".



Ф.Ф. Штумпф



Дом Ф.Ф. Штумпфа



За успехи, достигнутые в 1955 году в развитии животноводства, Ульяновский район Омской области был широко представлен на Выставке достижений народного хозяйства СССР (ВДНХ). Специалисты омских пригородных колхозов несколько раз выступали на ВДНХ с докладами, делясь опытом.

(На фото: Богер И., Советкин К., Цыганков П. в Москве на ВДНХ, 1955 год)

Прошлое и настоящее

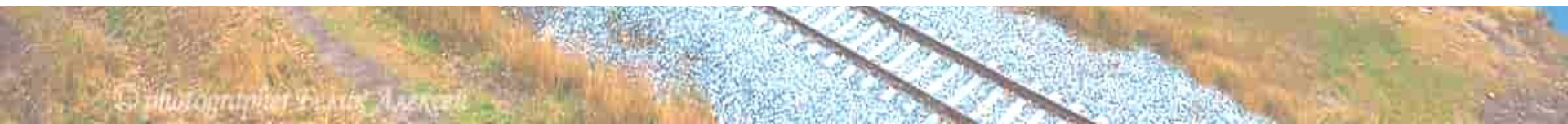
Исторически Транссибом является лишь восточная часть магистрали, от Челябинска (Южный Урал) до Владивостока. Её длина – около 7 тыс. км. Именно этот участок был построен с 1891 по 1916 годы.

В настоящее время Транссиб надёжно соединяет Европейскую часть, Урал, Сибирь, и Дальний Восток России, а говоря шире-российские западные и южные порты, а также железнодорожные выходы в Европу (Санкт-Петербург, Калининград, Новороссийск), с одной стороны с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию (Владивосток, Находка, Ванино, Забайкальск).

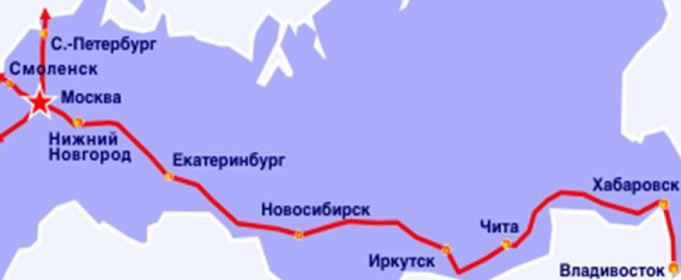


Транссибирская железнодорожная магистраль

Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) — самая длинная в мире железная дорога через Евразию, соединяющая Москву и крупнейшие восточносибирские и дальневосточные промышленные города России



ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ



Одним из самых значимых видов транспорта в России является железнодорожный.

...Он является самым универсальным транспортом в мире, может обслуживать практически все отрасли экономики, а так же перевозить людей в любых климатических зонах и в любую погоду. Люди могут перемещаться с помощью этого транспорта в любую страну. Среди преимуществ железнодорожного транспорта главное это относительно низкая стоимость проезда, безопасность и надёжность, большая перевозная способность, довольно большая скорость. На поезде эффективно и удобно перевозить тяжелый груз на большое расстояние. Кроме того, поезда меньше загрязняют окружающую среду, чем любые другие виды транспорта. Работа такого транспорта не останавливается никогда. Железнодорожный транспорт не зависит ни от погоды, ни от времени года.

Модернизация магистрали

В 1990-х-2000-х годах и по настоящее время был проведён ряд мероприятий по модернизации Транссиба, призванных увеличить пропускную способность магистрали.

В 2002 году завершена полная электрификация магистрали.

Предполагается дальнейшая модернизация дороги из-за морального устаревания инфраструктуры и подвижного состава.



Вывод:

Транссиб — хорошая возможность проехать через всю страну с комфортом: от Москвы до Урала, через Западную и Восточную Сибирь к озеру Байкал и далее — на самый Дальний Восток.

Если бы Транссиба не было, не было бы в нашей истории и многого другого — сибирских мегаполисов-городов миллионников, сотен предприятий на востоке страны, освоения полезных ископаемых и пополнения государственного бюджета.

Рекорды Транссиба

<https://transsib.ru/cat-records.htm>

- 1. Самая протяжённая железная дорога на планете
- 2. Один материк и два континента
- 3. Через всю необъятную Россию
- 4. Вдоль магистрали – почти девяносто городов
- 5. Большие реки Евразии на нашем пути
- 6. Уникальное озеро на полпути к Тихому океану
- 7. Географические пределы
- 8. Полюс холода
- 9. Самые высокие точки
- 10. Самая низкая точка
- 11. Самые крутые спуски
- 12. Самая пологая дорога
- 13. Самые длинные мосты
- 14. Самые длинные тоннели
- 15. Самый большой вокзал
- 16. Самые “кривые” петли
- 17. Наиболее напряженные и скоростные участки
- 18. Самые высокие насыпи и косогоры
- 19. Темпы строительства Великого Сибирского Пути
- 20. Стоимость постройки Великого Сибирского Пути
- 21. Темпы и длина электрификации дороги
- 22. Единственный в мире вокзал из мрамора