

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»
(ОмГУПС (ОмИИТ))
структурное подразделение среднего профессионального образования
«Омский техникум железнодорожного транспорта»
(СП СПО ОТЖТ)

Индивидуальный проект
История
Западно-Сибирской железной дороги (XIX век)

Выполнил: студент ПХ-49
И.С. Богданов
Проверил: преподаватель
М.Б. Перепелица



Цель проекта:
определить влияние
Западно-Сибирской железной дороги
на развитие регионов России

Транссибирская магистраль: история, маршрут, экономические показатели



19 (31) мая
1891 г.

Начало строительства (официальная церемония)

Фактически строительство стартовало несколько раньше – в начале марта 1891 года, когда началось строительство участка Миасс - Челябинск

21 октября
(3 ноября) 1901 г.

Смычка рельсов

1(14) июля
1903 г.

Начало регулярного сообщения

16 (29) октября
1905 г.

Открыт непрерывный рельсовый путь

(до этого момента поезда переправлялись через оз. Байкал на пароме)

5 (18) октября
1916 г.

Окончание строительства на территории Российской империи



- ▶ Западно-Сибирская железная дорога — это важнейший участок Транссибирской магистрали, связывающий Восточную Сибирь, Забайкалье и Дальний Восток с Европейской Россией, Казахстаном, Странами Средней Азии. Его значение усиливается за счет огромной роли, которая железная дорога играет в экономике тех пяти регионов, по которым она проложена, — Омской, Томской, Новосибирской, Кемеровской областей и Алтайского края. Летопись Западно-Сибирской магистрали неразрывно связана как с историей страны, так и с хроникой освоения природных богатств большого сибирского региона, развития его производительных сил.

Этапы становления Транссибирской магистрали



26 января 1857 года был издан указ императора Александра II о создании первой сети железных дорог России. Правительство заключило концессию на сооружение целого ряда железных дорог общей протяженностью около 4000 км, для чего было образовано Главное общество российских железных дорог с участием русского и иностранных банковских капиталов. А через 8 лет было создано Министерство путей сообщения России. К концу 1870-х годов сеть российских железных дорог значительно выдвинулась на восток.

1 июня 1887 года

- **1 июня 1887 года** принято решение
- о строительстве Сибирской железной дороги общей протяженностью около
- 7,5 тысяч км. Строительство предполагалось начать сразу с двух концов: от Челябинска
- на восток и от Владивостока на запад.
- Вся магистраль была разбита на четыре основных участка. Начальником изыскательных экспедиций первой — Западно-Сибирской — дороги был назначен К.Я. Михайловский, он же впоследствии руководил и ее строительством. Изыскания
- на участке Средне-Сибирской дороги возглавил Н.П. Меженинов.

В 1891 году

- **В 1891 году** Пятая Колыванская партия под руководством Н.Г. Гарина-Михайловского, определила место железнодорожного перехода через Обь. Входивший в состав партии изыскательский отряд инженера В.И. Роецкого тщательно обследовал весь участок реки от Колывани до Кривощеково и представил исчерпывающие доводы в пользу перехода у Кривощекова: здесь река имеет наименьшую ширину русла и разлива, протекая в скалистой «трубе», не позволявшей ей отклониться и обеспечивавшей постоянный характер течения. Строительство мостового перехода у Кривощекова позволило значительно сократить длину самого моста, объемы земляных работ, упростить возведение опор на скальном основании.

7 июля 1892 года

- **7 июля 1892 года** состоялось торжественное открытие строительства начального звена Транссиба от Челябинска до Омска протяженностью около 800 км. Пройдя за год ровные барабинские степи, преодолев болота, озера и реки, 20 июля 1893 года строители вышли на новый участок — от Омска до Кривошеково протяженностью почти 620 км. Таких темпов прежде не знала мировая практика железнодорожного строительства. Ежегодно на сооружении Западно-Сибирской магистрали трудилось около 22 тысяч человек. Строители испытывали дефицит строительных материалов, сами жили и работали в экстремальных условиях, но за три года вчерне закончили сооружение Западно-Сибирской железной дороги

В мае 1893 года

- **В мае 1893 года** начались подготовительные работы по строительству моста у села Кривощеково. Проект моста разработал знаменитый русский инженер-мостовик Н.А. Белелюбский, автор всех крупных железнодорожных мостов Западной Сибири в соавторстве с инженером Н.Б. Богуславским. Это был один из первых в России консольных мостов, пролеты которого были перекрыты металлическими конструкциями консольно-балочного типа. Опоры моста из местного гранита были заложены на скальном основании с помощью больших плотов.

20 июня 1894 года

- **20 июня 1894 года** в присутствии губернатора, строителей, многочисленной публики состоялась торжественная закладка железнодорожного моста через реку Обь у села Кривощеково. Строительством моста руководил инженер Г. М. Будагов. После его назначения на Средне-Сибирскую дорогу, окончание строительства взял на себя инженер Н.М. Тихомиров. Параллельно с мостом строились примыкающие с востока и запада участки железной дороги, трехкилометровая ветка от пристани к станции Обь, основное депо, ремонтные мастерские, вокзальное здание, водонапорная башня.

В октябре 1894 года

- **В октябре 1894 года** открыто временное движение пассажирских и товарных поездов от Челябинска до Омска. А между тем Транссиб, оставив позади еще недостроенный мост, достиг села Болотного, стремительно двинулся на восток к Мариинску — восточной границе современной Западно-Сибирской дороги. От новорожденной станции Обь начиналась вторая очередь Великого Сибирского пути — Средне-Сибирская железная дорога. Начальником ее строительства был назначен инженер путей сообщения Н.П. Меженинов. К Средне-Сибирскому участку относилась и ветка на Томск.

День рождения Магистрالی

- **15 октября 1896 года Западно-Сибирская дорога была сдана в эксплуатацию. магистрالی.**
- На магистрالی активно появлялись новые поселки, активно развивались уже существовавшие. В таких населенных пунктах создавались паровозные депо, возникали промышленные предприятия, развивалась торговля, активизировалось освоение прилегающих сельскохозяйственных угодий, разработка природных богатств, что, в свою очередь, определяло направления дальнейшего развития сети дорог.

Стоимость Строительство магистрали

- Строительство Транссибирской магистрали потребовало больших средств. По предварительным расчетам Комитета по сооружению Сибирской железной дороги, ее стоимость определялась в 350 миллионов рублей золотом. Чтобы ускорить и удешевить строительство, в 1891-1892 годах для Уссурийской линии и Западно-Сибирской линии (от Челябинска до реки Обь) за основу взяли упрощенные технические условия – уменьшили ширину земляного полотна в насыпях, выемках и на горных участках, укладывали облегченные рельсы и укороченные шпалы, сократили количество шпал на один километр пути и др

Строители Магистрالی

- Наиболее острой и трудноразрешимой была проблема обеспечения строительства Транссибирской магистрали рабочей силой. Потребность в квалифицированных рабочих удовлетворялась вербовкой и переброской в Сибирь строителей из центра страны. Значительную часть строителей составили ссыльные арестанты и солдаты. Пополнение рабочей силы также шло за счет привлечения сибирских крестьян и горожан и притока крестьян и мещан из европейской России. Всего на сооружении Транссиба в 1891 году, в начале стройки, было 9,6 тысячи человек, в а 1895-1896 годы, в разгар строительных работ, – 84-89 тысяч человек, в 1904 году, на завершающем этапе – только 5,3 тысячи человек. На строительстве Амурской железной дороги в 1910 году работали 20 тысяч

Польза Транссиба

- Именно благодаря Транссибу за Уралом появилось большое количество новых городов, поселков, предприятий, появились новые промышленные центры. Сама железная дорога с ее парком локомотивов и вагонов, сетью вокзалов, складских помещений, депо и ремонтных мастерских явилась совершенно новой и громадной отраслью материального производства в сибирской экономике. Проведение железной дороги способствовало установлению более тесных экономических связей между Центральной Россией и Зауральским краем

Интернет-источники

- ▶ Р/Д-http://zszd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32-History.rzd
- ▶ [ria.ru-https://ria.ru/20130714/949077561.html](https://ria.ru/20130714/949077561.html)-Ria
- ▶ [История](#)
РФ-<https://histrf.ru/biblioteka/b/vielikii-sibirskii-put-kak-stroilsia-transsib>
-[История](#)
- ▶ [Transsib.ru-https://transsib.ru/history.htm](https://transsib.ru/history.htm)
- ▶ [Иносми.ru-https://inosmi.ru/social/20161009/237988633.html](https://inosmi.ru/social/20161009/237988633.html)