

ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

*Работу выполнила студентка 206
группы
Сушинцева Ксения*

История строительства Свердловской железной дороги

(14) октября 1878 г. открыто движение по Уральской горнозаводской дороге на участке Пермь - Камасино (Чусовская) – Нижний Тагил - Екатеринбург

протяженностью 669 верст

1883-1885 гг. построена Екатеринбург-Тюменская железная дорога

1888 г. дорога стала называться Уральской

1933 г. электрифицирован первый участок Кизел-Чусовская

1943 г. по решению Верховного Совета СССР дорога стала называться Свердловской

1953 г после объединения Свердловской и Пермской железных дорог Свердловская магистраль - одна из крупнейших в стране



Уральский край - родина железных дорог России

Уральский край по праву называют родиной железных дорог России. Еще в 1834 г. тагильскими крепостными крестьянами Е. А. и М. Е. Черепановыми был изобретен и построен "пароходный делижанец" и чугунная дорога для него. Это изобретение послужило импульсом для железнодорожного строительства страны. И **только в 70-е годы XIX в.**, когда железные дороги уже появились в центральных и северо-западных районах России, было **развернуто железнодорожное строительство на Урале.**



Первый проект уральской железной дороги появился в 1861 г. Его автором был В. К. Рашет - управляющий нижнетагильскими заводами Демидова. Трасса должна была пройти через Средний Урал и соединить Обь и Волгу. Однако промышленники и купцы центра страны, Поволжья и Сибири настаивали на проекте линии от Нижнего Новгорода через Казань, Сарапул, Екатеринбург и Тюмень. Еще один проект дороги выдвигает осенью 1868 г. пермский предприниматель и пароходовладелец И. Любимов: **от Перми к Тоболу, через Кунгур, Екатеринбург и Шадринск.** В скором времени министерство путей сообщения дает разрешение на изыскания этой трассы. Летом 1869 г. по приглашению Любимова инженер путей сообщения Соболевский произвел топографические изыскания местности, а профессор Казанского университета Н. А. Головкин исследовал каменноугольные залежи Среднего Урала. После этого был составлен проект, по которому **к данному направлению была добавлена горнозаводская ветка от Екатеринбурга.**

В 1871-1872 гг. были проведены правительственные изыскания во главе с инженерами Соболевским и Меллером. Сооружение трассы началось с подготовительных работ: отчуждения земель, сноса строений, вырубки леса, устройства временных дорог, постройки телеграфа, казарм и т. д. Строительство велось "Обществом горнозаводской железной дороги". Его возглавил инженер путей сообщения Голубев, на отдельных участках работами руководили инженеры Риппас, Базик, Жуков, Евреинов, Островский и др. **Вся линия была разделена на три части: первая - от Перми до селения Камасино, вторая - от Камасино до Кушвы и третья - от Кушвы до Екатеринбурга.** Первое отделение дороги проходило по местности с множеством ручьев, рек, оврагов, поэтому здесь были сооружены деревянные мосты и уложены трубы. Самым сложным оказался участок от Камасино до Кушвы, строителям пришлось вырубать леса, делать выемки в горной породе, строить насыпи. Работами руководил инженер В. А. Риппас. Впоследствии в Петербургском институте путей сообщения была учреждена ежегодная премия его имени.



Закончив главную трассу, строители приступили к Луньевской ветке. Крутые косогоры и каменистый грунт значительно усложняли работу. **На Луньевской ветке был сооружен один из первых в Европе тоннель** длиной 65 сажен. В 1878 г. закончили и открыли для движения поездов главную линию дороги, а в сентябре 1879 г. строительство было полностью завершено. Дорога получила название **Уральской Горнозаводской** и стала первой магистралью, построенной русскими инженерами и строителями **на местности с горным рельефом.**

Первым управляющим дорогой был назначен один из ее строителей - талантливый инженер Н. С. Островский. Дорога обслуживала частные и казенные заводы Сибири и Урала. После вступления ее в строй число промышленных предприятий начало увеличиваться. Например, в 1883 г. купцом Любимовым совместно с фирмой бельгийского инженера Сольве в верховьях Камы был построен химический завод, положивший начало отечественной содовой промышленности. Через два года вблизи Перми строится стекольный завод Егорьева. Благодаря железнодорожному пути расширились рынки сбыта промышленного сырья, которое получило распространение на всей территории Урала и Западной Сибири.



Железная дорога Урала: точки роста XIX-XX вв.

Железная дорога Урала продолжала расти, в конце 1885 г. была построена ветка Екатеринбург-Тюмень. В январе 1888 г. эта ветка была объединена с Горнозаводской дорогой в одну магистраль, которая стала называться **Уральской железной дорогой**. Таким образом, были соединены бассейны Оби и Камы.

В 1896 г. закончено строительство ветки от Екатеринбурга до Челябинска, соединившей Уральскую дорогу с Транссибирской магистралью. В конце XIX в. Уральская железная дорога, переименованная в Пермь-Тюменскую, была проложена от Перми через Вятку до Котласа. **В начале 1900 г. дорога стала именоваться Пермской.** Ее протяженность превысила 2100 верст.

Необходимость соединить крупную уральскую трассу с центром страны была очевидной, и в 1906 г. на государственные средства строится ширококолейная линия от Вятки через Буй, Галич, Вологду, Череповец и Тихвин до станции Обухово. Горнозаводский участок дороги из-за своей низкой пропускной способности стал препятствием на пути грузовых потоков. Перестроить его из-за тяжелого профиля не представлялось возможным, поэтому решено было прокладывать через Урал новую линию.



В 1909 г. трасса Пермь-Кунгур-Екатеринбург была введена в эксплуатацию. Новая линия была на 117 верст короче прежней, кроме того, она была снабжена дополнительными разъездами.

В 1913 г. построена трасса Тюмень-Омск, позволившая выйти на Северную магистраль, минуя перегруженную Самаро-Златоустинскую линию. В этом же году акционерным обществом Западно-Уральской железной дороги начато строительство линии от Лысьвы до Бердяуша. Поскольку край был богат горными отрогами и косогорами, работа строителей значительно усложнилась. Был построен тоннель через Макушинский мыс, сооружены мосты, каменные трубы и многочисленные насыпи. Несмотря на все трудности, 16 октября 1916 г. дорога была открыта. Одновременно с ней была проложена и введена в строй Северо-Восточная дорога от Шарташа до Тавды, которая обслуживала металлургические заводы Урала.



Дорога после 1917 года.

В сентябре 1919 г. к Пермской магистрали были присоединены Западно-Уральская, Богословская, Северо-Восточная Уральская и часть Омской.

Протяженность дороги на 1 июня 1920 г. составила 3891 версту.

В 1919 г. Народный комиссариат путей сообщения принял решение перевести управление из Перми в Екатеринбург. За годы гражданской войны железной дороге был причинен огромный ущерб: разрушено 226 мостов, 70 станционных зданий, выведен из строя подвижной состав. В 20-е гг. первоочередной задачей стало восстановление дороги. В 1930 г. Котласская линия Пермской железной дороги вошла в состав Северной дороги. В это же время Пермской дороге были переданы участки Челябинск-Курган, Челябинск-Полетаево-Троицк-Кустанай и достраиваемые линии Троицк-Орск и Карталы-Магнитная.

С 30-х годов дорога не раз была реорганизована. В 1934 г. Пермская железная дорога разукрупнена на Пермскую (г. Свердловск) и Южно-Уральскую (г. Челябинск). В 1936 г. Пермская дорога переименована в железную дорогу им. Л. М. Кагановича. В 1939 г. из состава железной дороги им. Л. М. Кагановича вышла Пермская дорога (г. Пермь). В 1943 г. дорога им. Л. М. Кагановича переименована в Свердловскую. В 1953 г. Пермская и Свердловская железные дороги объединены в Свердловскую с управлением в Свердловске.

Спасибо за
внимание!

