

Транссибирская железнодорожная магистраль

И.С. Сафронова

Братский государственный университет, Макаренко 40, Братск, Россия
is.bratsk@gmail.com

Статья поступила 28.02.2014, принята 17.04.2014

Существуют различные виды транспорта – автомобильный, водный, воздушный, железнодорожный. Все они образуют единую транспортную систему страны. В этой системе железнодорожный транспорт занимает особое место. Он незаменим при перевозках огромного числа пассажиров, особенно в пригородных зонах мегаполисов, кроме того, железная дорога позволяет перевозить любые грузы. Транссибирская магистраль (или, как именовали ее прежде, Великая Сибирская магистраль) превосходит любую линию железнодорожного сообщения на нашей планете. Строилась она почти четверть века, с 1891 по 1916 год, а общая ее протяженность – более чем 10 000 километров.

Ключевые слова: Транссиб, железная дорога, Великая Сибирская магистраль, железнодорожное строительство.

Trans-Siberian Railway

I.S. Safronova

Bratsk State University, 40 Makarenko St., Bratsk, Russia
is.bratsk@gmail.com

Received 28.02.2014, accepted 17.04.2014

There are different means of transport such as automobile, water, air, and railway transport. They all form a single transport system of the country. Railway transport takes a special place in this system. It is indispensable for transporting huge numbers of passengers, especially in suburban areas of cities. Moreover, railway allows transporting any loading. Trans-Siberian Railway (or as it was called before the Great Siberian Railway) is superior in any line of railway traffic on our planet. It had been built for nearly a quarter of century, from 1891 to 1916. Its total length is more than 10,000 kilometers.

Keywords: Trans-Siberian railway, railway, Great Siberian Railway, railway construction.

Вся Транссибирская магистраль делится на несколько участков: Уссурийская дорога; Западно-Сибирская дорога; Средне-Сибирская дорога; Забайкальская дорога; Маньчжурская дорога; Кругобайкальская дорога; Амурская дорога.

1) Уссурийская железная дорога общей протяженностью 769 километров, с тридцатью девятью отдельными пунктами, вступила в постоянную эксплуатацию в ноябре 1897 года. Она стала первой железнодорожной магистралью на Дальнем Востоке.

2) Строительство Западно-Сибирской дороги началось в июне 1892 года. За исключением водораздела между Ишимом и Иртышом, она проходит по равнинной местности. Дорога поднимается лишь на подходах к мостам через боль-

шие реки. Только для обхода водоемов, оврагов и при пересечении рек трасса отклоняется от прямой.

3) Средне-Сибирская дорога начала строиться в январе 1898 года. На ее протяжении встречаются мосты через реки Томь, Ия, Уда, Кия. Уникальный мост через Енисей проектировал выдающийся мостовик – профессор Л.Д. Проскуряков.

4) Забайкальская железная дорога – это часть Великой Сибирской магистрали, которая начинается от станции Мысовой на Байкале и заканчивается у пристани Сретенск на Амуре. Трасса проходит по берегу Байкала, пересекает многочисленные горные реки. Сооружение дороги началось в 1895 году под руководством инженера А.Н.

Пушечникова.

5) После подписания соглашения между Россией и Китаем началось строительство Маньчжурской дороги, соединяющей Сибирскую магистраль с Владивостоком. Новая дорога протяженностью 6503 километра позволила открыть сквозное железнодорожное движение от Челябинска до Владивостока.

6) Кругобайкальский участок начали возводить в последнюю очередь (в 1900 году), так как это самый трудный и дорогостоящий отрезок дороги. Строительство сложнейшего участка между мысами Асламовым и Шарыжалгаем возглавил инженер А.В. Ливеровский. Длина этой магистрали составляет восемнадцатую часть от общей длины дороги, а строительство потребовало четвертой части от всех затрат на дорогу. На протяжении всего пути поезд проходит двенадцать тоннелей и четыре галереи.

7) В 1906 году начались работы над трассой Амурской дороги, которая делится на Северо-Амурскую (от станции Керак до реки Бурей протяженностью 675 километров с ветвью на Благовещенск) и Восточно-Амурскую линии.

В 1894 году было окончательно определено направление и началось строительство Северо-Уссурийской дороги. Линия проходила по сильно пересеченной местности, пересекала много рек и водоразделов. Через три с половиной года после начала работ, в декабре 1894 года на Южно-Уссурийской дороге открыли временное движение от Владивостока до Графской, а еще через два года первый поезд пришел из Владивостока в Хабаровск. На дороге построили много искусственных сооружений, в том числе мосты через реки Хор, Бикин, Иман, Уссури. Эти мосты строили быстро. Основой такого успеха была хорошая инженерная подготовка, своевременная доставка и сосредоточение всех материалов перед прибытием рабочих и специалистов-мостовиков.

Строительство мостов и гражданских сооружений вели не только летом, но и суровой сибирской зимой. Проектировал их профессор Н.А. Белолобский. Западно-Сибирская железная дорога до Оби вступила в постоянную эксплуатацию в 1896 году – на год раньше намеченного срока. При этом денег было израсходовано меньше, чем предусматривалось сметой. В 1893 году под руководством инженера Н.П. Меженинова началось строительство дороги от Оби до Иркутска. Дорога в основном велась по горным участкам. Такой рельеф местности требовал возведения высоких насыпей, разработки глубоких выемок, выполнения больших объемов работ в

скальных грунтах.

В 1900 году было решено построить вдоль южного берега Байкала Кругобайкальскую железную дорогу. Строительство возглавил инженер Б.У. Савримович.

На участке между мысами Асламовым и Шарыжалгаем впервые в практике железнодорожного строительства в России было использовано электричество для освещения барачных строителей, а также на буровых и других работах. А.В. Ливеровский провел исследования по подбору оптимальных взрывчатых веществ, определение размеров и размещение скважин при производстве взрывных работ в горных породах различной крепости. Суммарная длина пробуренных скважин превысила 700 километров, а расход взрывчатых веществ – 2400 тонн. Строители ввели дорогу в постоянную эксплуатацию в 1905 году – на год раньше срока.

Заключение

Железная дорога через всю Сибирь, или, как ее называли, Великий Сибирский путь, связала Дальний Восток с центром страны. Если раньше, до ее постройки, этот путь занимал 5-6 месяцев, то после открытия движения он сократился в несколько раз. Благодаря железной дороге в экономическую жизнь страны были вовлечены новые труднодоступные районы.

Создание Транссиба было великим достижением русского народа. Несмотря на все невзгоды и опасности, строители закончили дорогу, что позволило России перевозить огромное количество пассажиров и грузов. Были заселены безлюдные территории Сибири.

Великий Сибирский путь сохранил свое политическое и экономическое значение и в наше время. Тем более сейчас, когда цена на авиабилеты очень высока, многие предпочитают пользоваться железнодорожным транспортом.

Таким образом, Транссибирская магистраль – одна из ведущих железных дорог нашей страны.

Литература

1. Козлов И.И. Дорожный собеседник: путеводитель. Иркутск: Папирус, 1994. С. 12-37.
2. Железные дороги России / ред.-сост. С.П. Богатко, Т.Л. Пашкова. СПб, 1996. С. 4-34.
3. Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М.: Транспорт, 1986. С. 4-18.
4. Залужная Д.В. Транссибирская магистраль: ее прошлое и настоящее. Исторический очерк. М.: Мысль, 1980. С. 3-20.