

МОУ Кромская средняя общеобразовательная школа  
Третьяков Андрей

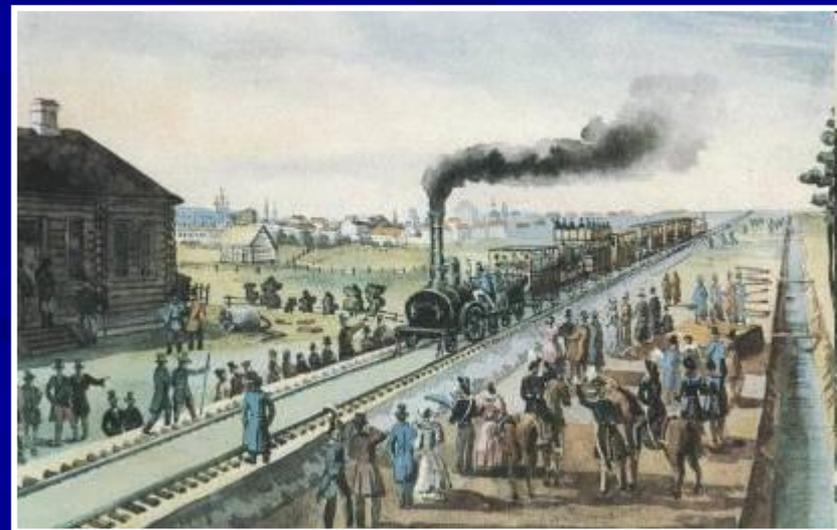
# Развитие железнодорожного транспорта в России

# Зарождение железных дорог

Российское правительство озаботилось вопросами прокладки железной дороги в начале XIX века. Базой для этого направления стал Департамент водных коммуникаций, созданный в 1798 году по утверждённому императором Павлом I проекту. Организацию возглавил Н. П. Румянцев. Департамент при Румянцеве действовал успешно, активно развивался и в 1809 году расширил свои полномочия и был переименован в Управление водяными и сухопутными сообщениями. На базе, построенной Румянцевым, в том же 1809 году был создан военный Институт корпуса путей сообщения.

# Первая железная дорога

История железных дорог в России начинается с 1830-х годов. В 1834 году по приглашению горного ведомства в Россию прибыл австрийский инженер Франц фон Герстнер, который внёс императору Николаю I предложение о строительстве железнодорожной линии. В 1836 году император обнародовал указ о сооружении Царскосельской железной дороги. За несколько месяцев был построен пусковой участок от Кузьмино до Павловска, на котором к концу года было запущено движение, а официальное открытие дороги состоялось в конце 1837 года.



# Формирование железнодорожных сетей

Активное формирование сети железных дорог Российской империи происходило во 2-й половине XIX века, что было обусловлено как потребностями экономики, так и военными интересами государства (так, в качестве одной из главных причин поражения России в крымской войне 1850-х годов принято указывать отсутствие сети железных дорог и, соответственно, возможности оперативно перебрасывать вооружённые силы по территории страны). Построенные в это время дороги были как казёнными (Николаевская, Московско-Нижегородская, Петербурго-Варшавская), так и частными (Рязано-Уральская). В это же время были созданы все существующие ныне вокзалы крупных городов. В начале XX века была построена наиболее грандиозная дорога — Транссиб, соединившая европейскую часть страны и Урал с Дальним Востоком. Ещё одна стратегическая дорога — КВЖД — была построена на территории соседнего Китая.

# Эпоха крупномасштабного строительства – эпоха «железнодорожной лихорадки»

19 век часто называют веком паровой машины и железных дорог. С новым видом транспорта не могли конкурировать не только лошади, но и парусные суда и, появившиеся чуть раньше локомотивов, пароходы. Рельсовые пути соединили с центром самые отдаленные районы. Железная дорога во многом способствовало развитию их экономики, несла новости науки, искусства и техники. Развитие железнодорожной сети усиливало и военную мощь государства.

Все это привело к настоящей «железнодорожной лихорадке». Сеть железных дорог покрыла все страны. Люди с радостью осознали, что «крылатые колеса», соединяющие провинции, страны, даже целые света коренным образом изменяют облик планеты, их образ жизни.

Длина сети железных дорог в мире превысила миллион километров, строительство новых путей не прекращается: дороги прокладываются высоко в горах, пересекают дремучие леса, раскаленные пустыни, проникают за Полярный круг.

Развитие железных дорог происходило неравномерно в разных странах и в разных частях земного шара.

Первоначально железнодорожное строительство сосредоточилось в наиболее развитых странах - Великобритании, Франции, Германии, США. В 60-годах 19 века на эти 4 страны приходилось примерно 90% всей железнодорожной сети мира и большая часть ее прироста.

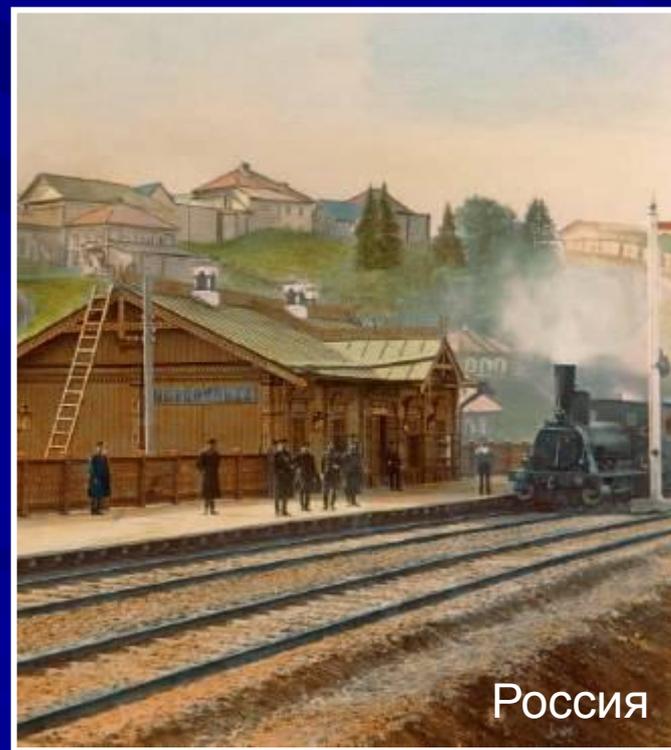
В 60-годах 19 века после отмены крепостного права значительно возросли объёмы железнодорожного строительства в России – в десятилетие с 1860 по 1870 гг. она заняла 2 место после США по вводу новых линий. В России интенсивный рост сети продолжался и далее, и лишь русско-турецкая война (1877-1879 гг.) несколько затормозила этот процесс.

В конце 19-начале 20 века темпы прироста длины железных дорог в Европе начинают постепенно снижаться – сказывается насыщение территорий многих стран железнодорожными линиями. Колониальные страны развернули строительство железных дорог в своих колониях, главным образом, для вывоза из них сырья. Поэтому большинство железных дорог в колониях строились от мест добычи полезных ископаемых к морским портам.

Азия, Африка и Австралия значительно отставали в развитии сети от Европы и Америки. Это предопределило значительную неравномерность распределения сети железных дорог.



Франция



Россия

# Начало трамвайного движения в Орле

История орловского трамвая началась в конце XIX века. К тому времени во многих городах уже существовала конка — трамвай на лошадиной тяге, к строительству которой в городе активно готовились. 3 ноября (15) 1898 года в Орле состоялось торжественное открытие электрического трамвая. Проект был подготовлен бельгийским предпринимателем Ф. Ф. Гильоном и фирмой «Compagnie mutuelle de tramways», который выиграл право на строительство не только трамвая, но и электроосвещения в городе. На торжественной церемонии открытия около трамвайного депо по улице Новосильская (ныне улица Пушкина) присутствовали сам господин Гильон, губернатор А. Н. Трубников, городской глава Н. И. Чибисов, губернский предводитель дворянства М. А. Стахович, протоиерей Сахаров. Первые бельгийские деревянные трамваи были двухосными. Парк состоял из 17 моторных и 10 прицепных узкоколейных вагонов. Ширина трамвайной колеи — 1000мм — стандарт для того времени. Первые 2 маршрута: Вокзал — Кадетский корпус и Кромская площадь — улица Новосильская. Общая протяжённость трамвайных путей составила 10,8 километра.



Трамвай образца конца XIX века.

Маршрут на вагоне:  
Орёл - Сан-Франциско



Современный трамвай

# Заключение

- В современном обществе очень немногие потребности человека могут быть удовлетворены без помощи ж/д транспорта, который используется либо для перевозки грузов к местам их использования, либо людей к местам потребления товаров и услуг.
- Железнодорожный транспорт является частью экономической деятельности, которая связана с увеличением степени удовлетворения потребностей людей при помощи изменения географического положения товаров и людей. Он может доставлять сырье к местам, где потребители могут их лучше использовать.
- В едином народнохозяйственном комплексе железнодорожный транспорт занимает особое место. Он является одной из отраслей, формирующих инфраструктуру народного хозяйства, призванного удовлетворять постоянно растущие потребности общества в пространственном перемещении вещественных продуктов труда и людей.