

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Омский государственный университет путей сообщения»
структурное подразделение среднего профессионального образования
«Омский техникум железнодорожного транспорта»
(СП СПО ОТЖТ)

ИНДИВИДУАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

История Западно-Сибирской железной дороги (XX век)

Выполнил: студент гр. ЭХ-160-1
Д.И.Бариев
Проверил: преподаватель
М.Б. Перепелица

Введение

Западно-Сибирская железная дорога строилась как один из участков Великого Сибирского пути.

Официальной датой принятия правительственного решения о необходимости строительства Транссиба является 6 июня 1887 г. Сооружение магистрали способствовало быстрому развитию некогда отсталых районов Сибири и Дальнего Востока.

В 1887 г. были отправлены три экспедиции для исследования будущей трассы под руководством выдающихся инженеров Н.Н. Меженинова, О.П. Вяземского и А.И. Урсати.

Цель исследования

Раскрыть организационно-технические аспекты строительства
Западно-Сибирской железной дороги в XX веке

Рабочая сила

На строительстве было занято более 300 рабочих: слесарей, каменотесов, каменщиков, плотников. Для облицовки мостовых устоев пригласили итальянских мастеров. Сварочное железо для пролетных строений выплавлялось по специальному заказу на уральском Воткинском металлургическом заводе. Элементы конструкций изготавливались в мастерских на берегу рек Белой и Оби.



В 1899 г. последовало Высочайшее соизволение об объединении Средне-Сибирской и Западно-Сибирской дорог в единую Сибирскую железную дорогу. Управление Сибирской железной дороги находилось в городе Томске. Первоначально пропускная способность Сибирской трассы составляла 3,5 пары поездов в сутки, скорость товарного поезда 12-14 вёрст в час, пассажирского — 20 вёрст в час. В 1904-1908 гг. проложили второй путь. Одновременно 18-фунтовые рельсы заменили на 20-фунтовые, а деревянные мосты — на каменные. К 1 января 1915 года пропускная способность дороги увеличилась до 20 пар поездов в сутки. В 1915 г. Сибирская железная дорога разделялась на Омскую и Томскую.

Особые трудности возникли с подвозом леса, который доставляли из районов Уфы, Тобольска и Приобья. Из Тарского уезда Тобольской губернии лес везли к лесопильным заводам на берегу Иртыша. Там его обрабатывали, на баржах сплавляли к Омской пристани и на лошадях развозили вдоль трассы. В 1896 году закончено сооружение соединительной линии Челябинск — Екатеринбург. Это облегчило доставку рельсов и креплений с металлургических заводов Северного Урала. Несмотря на большое количество прудов и озер, пришлось сооружать на многих станциях артезианские колодцы. Так как вода была соленой и непригодной для бытовых и технических нужд. Железная дорога пересекала реки Ишим, Тобол, Иртыш и Обь, поэтому необходимы были водоотводные сооружения. По проекту инженера А.В. Ливеровского, воду отводили в специальные котлованы, которые представляли собой искусственные пруды и озера.

Начало строительства

В мае 1892 года Комитет министров разрешил приступить к работам на первом участке от Челябинска до Омска. Начальником работ был утвержден инженер К. Я. Михайловский — строитель Самаро-Златоустовской дороги и Александровского моста через Волгу. Дорога пролежала в основном по равнинной местности, пересекая Ишимскую и Барабинскую степи. Лишь в районе водораздела рек Ишима и Иртыша территория была гористой, богатой озерами, небольшими реками и смешанными лесами. От Челябинска до Омска железная дорога проходила по наиболее населенным черноземным

Западно-Сибирская железная дорога строилась по облегченным техническим нормам, которые утвердили еще в 1877 году на заседании Совета министров. В основу их был положен «принцип хорошей и прочной постройки с тем, чтобы ожидаемое в будущем увеличение пропускной способности сибирской дороги было достигнуто достройкой линии, а не коренною ее переделкой».

В первой четверти XX в. заработали следующие линии: Исилькуль-Омск, Называевская-Омск, Новосибирск-Алтайская-Бийск и Алтайская-Локоть. В 1917 году — построили участок Татарская-Славгород. В 30-е годы проложены ветки в район Оби. А в начале 60-х годов закончено строительство основного звена магистрали: Барнаул-Карасук-Омск. В 1961 году из Омской и Томской железных дорог организована Западно-Сибирская железная дорога с управлением в Новосибирске.



Длина дороги

Длина дороги по проекту составляла 1322 версты (1410 км) с ответвлением до пристани на реке Иртыш длиной около 2,5 версты. Окончательные изыскания по трассировке линии определили необходимость удлинения ее протяженности на 6,5 версты (около 7 км) из-за изменения места пересечения реки Тобол, строительства обходов болотистых участков и перетрассировки, вызванной смягчением профиля пути. В июне 1893 г. началось сооружение дороги.

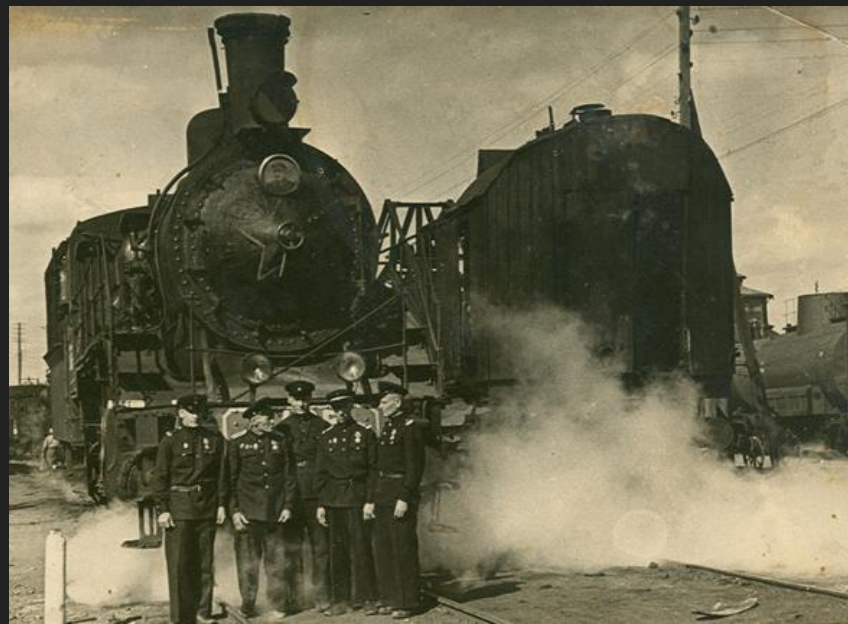
Материалы и конструкции для строительства готовили Усть-Катавский, Златоустовский, Симский и другие предприятия Южного Урала. Условия работы были тяжелыми. В газете «Екатеринбургская правда» за август 1891 г. написано, что постройка дороги «приводила к страшному понижению платы за труд и сильному поднятию цен на хлеб». Для подвозки строительных материалов сооружались подъездные гужевые пути, а также дороги к дальним каменным и балластным карьерам. Были построены кирпичные и известковые заводы. При строительстве моста через Иртыш камень доставляли по железной дороге из районов Челябинска. Или на баржах по Иртышу.

Западно-Сибирская железная дорога строилась как один из участков Великого Сибирского пути. Строительство Транссибирской железной дороги началось по указу Александра III в 1891 году — самой большой железной дороги в мире, давшей развитие сибирским городам. Проект Транссибирской магистрали к концу 1881 года был готов полностью. Первый поезд пришел в город Омск в октябре 1894 года. Спустя год в октябре 1895 года было открыто временное движение между Омском и Кривошеково. А еще через год — в октябре 1896 года — Западно-Сибирская железная дорога стала эксплуатироваться постоянно.

Интересный факт: Особая страница военной истории Западно-Сибирской — строительство бронепоездов. В августе 1941 года работа началась, а в апреле 1942 года первый бронепоезд «Лунинец» был отправлен на фронт. Первый бой экипаж принял на участке Касторная

Участие в войне

Нельзя не отметить, что железнодорожный транспорт сыграл огромную роль в победе Советского Союза над фашистской Германией. Западно-Сибирская железная дорога с первых дней войны обеспечивала быструю и без задержек доставку к фронту огромного количества войск, боевой техники, вооружения.



Начиная с первых дней войны, фашистская авиация сумела нанести серьёзный урон железным дорогам, пытаясь парализовать снабжение советских войск и городов. В период с июня по декабрь 1941 года совершили 6939 налётов на железнодорожные объекты, сбросили 46 000 авиабомб. Среди пострадавших магистралей были и тыловые — Куйбышевская, Пензенская и наша, Горьковская. Так, 22 октября 1941 года подвергся авиаудару элеватор и склады станции Сейма, недалеко от Дзержинска. С 4 по 6 ноября было два крупных налёта на Горький. В результате бомбардировок погибло 127 человек, тяжело ранено 176. Периодические бомбардировки предприятий города продолжались и в 1942, и 1943 годах. Самым тяжелым годом для железнодорожников стал 1942-й. Немецко-фашистские захватчики сумели занять огромную территорию страны, более чем вдвое сократив протяжённость наших железных дорог, с 106 100 км до 41 800 км. Поредел и парк паровозов с вагонами, их число сократилась на 14% и 21%.

С первого дня войны работу на железных дорогах перевели на военный график, отдавая приоритет военным эшелонам с грузами для фронта. Однако эвакуационные грузы занимали половину от общего грузопотока по железным дорогам, а в отдельных направлениях даже до 80%. По примерным подсчётам, для эвакуационных перевозок потребовалось около 1 500 000 вагонов и 30 000 поездов. Под вражескими обстрелами удалось эвакуировать на восток 2593 промышленных предприятия. Большинство заводов (около 70%) разместили на Урале, в Западной Сибири, Средней Азии и Казахстане, остальные в Поволжье и Восточной Сибири. Для того чтобы ускорить передвижение эшелонов, железнодорожникам пришлось пересмотреть привычную работу и внедрить новые технические решения и методы труда. Так появились скоростное формирование поездов, безотцепочный ремонт вагонов, сдвоенные поезда, освоили вождение тяжеловесных составов. Для увеличения пропускной способности железных дорог уже в 1941-м применили метод «живой блокировки»: сигналисты регулировали движения, блокируя или пропуская составы.

В целях разгрузки магистрали возникла идея строительства второго западного подхода к Транссибу. Рассматривались два варианта: ответвление от Омска на Тюмень и ветка от Кургана на Екатеринбург. Победил омский вариант, потому что он разгружал дорогу на 530 км раньше, чем курганский. Сооружение линии (Тюмень-Омская железная дорога, по завершении строительства вошедшая в состав Омской железной дороги) протяжённостью 550 км завершилось в 1912 году



1917—1991 годы

После Октябрьской революции все частные железные дороги были национализированы. Управление сетью железных дорог было возложено на Наркомат путей сообщения, преобразованный позднее в Министерство путей сообщения СССР. Из числа крупнейших железнодорожных строек советского периода можно выделить Турксиб, Трансполярную магистраль, БАМ, «Малый БАМ».

Электронные издания (электронные ресурсы):

- 1) <https://moluch.ru/young/archive/5/272/>
- 2) <https://железнодорожник.рф/istoriya/istoriya-magistraley/zapadno-sibirskaya#i-3>
- 3) <https://www.drivenn.ru/journal/reportazhi/zheleznye-dorogi-v-gody-voyny-id22576>