

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 (XX ВЕК)

Выполнил: студент гр. ЭТХ-184
Д.В. Быков
Проверил: преподаватель
М.Б. Перепелица

Летопись Западно-Сибирской магистрали неразрывно связана с историей страны и освоением природных богатств большого Сибирского региона, развития его производительных сил.



Цель исследования:
раскрыть историческое значение Западно-Сибирской железной дороги в XX веке.

История возникновения железной дороги в Сибири

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.

История возникновения железной дороги в Сибири

25 октября 1895 года, было открыто временное пассажирское и грузовое движение по всей линии от Челябинска до Кривошеино (сейчас Новосибирск - Западный) с пересадкой в Куломзино (Омский Пост, сегодня Карбышево-1) и Омске потому, что еще не было закончено строительство моста через реку Иртыш. Вагоны переправляли зимой по льду, а летом пассажиры и грузы пересекали Иртыш на пароме. Пока действовала временная переправа, рядом возводился железнодорожный мост.

Омский мост был принят в эксплуатацию **15 марта 1896 года**.

Начало XX для Западно-Сибирской железной дороги



Дорога находилась в ведении Министерства путей сообщения, управление дороги находилось в Челябинске. **1 января 1900** года вместе со Среднесибирской железной дорогой вошла в состав Сибирской железной дороги.

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.

Начало XX для Западно-Сибирской железной дороги



В 1913 году из состава Сибирской железной дороги выделена Омская железная дорога.

В 1915 году при ликвидации Сибирской железной дороги образована Томская железная дорога.

Западно-Сибирская железная дорога в годы Гражданской войны

В дни, наступившие после Февральского и Октябрьского революционных переворотов **1917 года**, в России началась смута. Отдельные районы страны перестали подчиняться властям в Петрограде, что привело летом **1918 года** к началу гражданской войны.

Основные военные действия на территории Сибири и Дальнего Востока в годы Гражданской войны носили специфичный характер и сосредоточились вдоль непрерывного рельсового пути, получив название «эшелонной войны».



Западно-Сибирская железная дорога в годы Гражданской войны

Гражданская война на Транссибирской железнодорожной магистрали принесла черты разрухи – «кладбища» паровозов, остовы разбитых и сожженных вагонов, разрушенные участки пути и поврежденные железнодорожные сооружения и постройки.



ЗСЖД в годы «коллективизации»

После кровопролитной Гражданской войны, страну нужно было отстраивать по-новому. Молодое советское государство было в ужасном состоянии: разрушенные города, голод и больное население. Но со временем стали появлялись на месте разрухи новые заводы, дома, станции. В городе Омске, где силами белогвардейцев был взорван один пролёт железнодорожного моста через Иртыш, началась его поспешная реконструкция.



ЗСЖД в годы «коллективизации»

Возводились и другие жд объекты в Зап. Сибири. В **1930-х годах** был возведен тоннель на 516 км ветки Новокузнецк — Таштагол (длина — 100 метров). **1934-1936 гг.** - строительство ветки на Кузбасс - Обь- Белово.



Западно-Сибирская железная дорога в годы Великой Отечественной войны

«*Железнодорожное дело - дело военное!*» Рука об руку с рабоче-крестьянской Красной Армией советские железнодорожники куют победу над кровожадным врагом - немецким фашизмом...» (из брошюры, выпущенной Политуправлением НКПС в начале войны).

Красной нитью по истории ЗапСибя прошла Великая Отечественная война. Эшелонами на фронт отправлялись войска, боевая техника, продовольствие... А за Урал, в Сибирь и на Дальний Восток перебрасывались тысячи заводов и фабрик, эвакуировались миллионы людей. В рекордные сроки вся железная дорога встала на военные рельсы, пассажирские перевозки в это время были практически полностью прекращены.



Западно-Сибирская железная дорога в годы Великой Отечественной войны

Таких масштабов, сроков и тяжелейших условий эвакуации история еще не знала. Всего за Урал были переброшены 2,5 тысячи заводов и фабрик, вывезены 18 млн человек. Кроме того, с **1941 по 1945** год перевезено 20 миллионов вагонов с солдатами, снарядами, боевой техникой, продовольствием.



Западно-Сибирская железная дорога в годы Великой Отечественной войны

Грузовые составы шли по Транссибу сплошным потоком. Иногда интервал между ними составлял 600-700 метров. На некоторых участках была введена "живая блокировка" - через каждые 800-900 метров на перегонах стояли сигналисты.



Электрификация Западно-Сибирской железной дороги

В **1937 году** был электрифицирован первый в Сибири железнодорожный участок Белово - Новокузнецк.

В **1952 году** вступила в строй линия Артышта - Алтайская. В **1958 году** электрифицирован участок Тайга - Болотная. В **50-е XX** века сдана в эксплуатацию линия Новокузнецк - Абакан, а также продолжалась электрификация наиболее грузонапряжённых линий, завершившаяся введением электротяги на участке Тайга - Мариинск. С. В **60-е XX** века проложены пути к новым месторождениям полезных ископаемых, продолжалась электрификация участков дороги.



Железная дорога после развала СССР

Политика России была направлена на улучшение и восстановление железных дорог. Так продолжилась жизнь некогда процветающей великой дороги в самом центре России. Целевые программы определяют перспективные направления работы магистрали.



ЗСЖД в наше время



Нынешняя схема железной дороги в Сибири.



Объем перевозок на ЗапСибге сейчас:

- зерна: 4,3 млн тонн;
- нефти и нефтепродуктов – 18,7 млн тонн;
- железной и других руд – 8,8 млн тонн;
- строительных грузов - 6,4 млн тонн;
- черных металлов - 7,3 млн тонн.

Достопримечательности ЗСЖД

Музей жд транспорта в Новосибирске был открыт в августе 2000 года. Он содержит в себе 63 экспоната.



Вокзалы города Новосибирска



Станция Новониколаевск (Начало XX века)



Вокзал города Новосибирска с 1939 года.

Заключение

Результаты деятельности Западно-Сибирской железной дороги было великим достижением российского народа. Эта дорога позволила перевозить огромное количество пассажиров и грузов. Были заселены безлюдные территории Сибири. Российские железные дороги сегодня – это гигантский транспортный комплекс с колоссальным техническим и интеллектуальным потенциалом, связывающий воедино своими путями все регионы страны. Это символ и опора российской экономики. Более века железнодорожный транспорт обеспечивает в нашей стране перевозку пассажиров и доставку грузов.

Великий Сибирский путь упрочил своё политическое и экономическое значение. И до сих пор оказывает влияние на социально-экономическую и культурную жизнь Сибири.

Электронные издания (электронные ресурсы)

1. <https://dvizhenie24.ru/railway/istoriya-zapadno-sibirskoj-zheleznoj-dorogi-2>
2. <https://www.npktrans.ru/Doc.aspx?docId=17684&CatalogId=653>
3. <http://www.1520mm.ru/history/sibirRail/sibirRail.phtm>
4. <https://topwar.ru/142042-poteryannoe-zoloto-rossii.html>
5. <https://www.prlib.ru/item/400661>
6. <https://zszd.rzd.ru/>