


Железные дороги России. История возникновения и развития.

Содержание
1. Введение
2. История возникновения железных дорог в России
3. Развитие железнодорожной сети в Российской империи
4. Заключение

Составитель: [Имя]
Год издания: [Год]

A high-speed train, primarily red and white with yellow accents, is shown traveling along a track that curves through a lush green landscape. In the background, a blue river flows through the valley. The scene is captured from an elevated perspective, showing the train's path and the surrounding vegetation.

"...нет такой страны в мире, где железные дороги были бы более выгодны и даже необходимы, чем в России, так как они дают возможность сокращать большие расстояния путем увеличения скорости передвижения".

Франц фон Герстнер



До середины XIX века все перевозки в России осуществлялись водным и гужевым транспортом. Первая железная дорога на паровой тяге протяженностью более 800 м была построена на Нижнетагильском металлургическом заводе Демидовых в 1834 г. отцом и сыном Черепановыми. Ширина колеи составила 1645 мм. Дорога соединяла рудник и завод. Они же создали и первый в России паровоз.

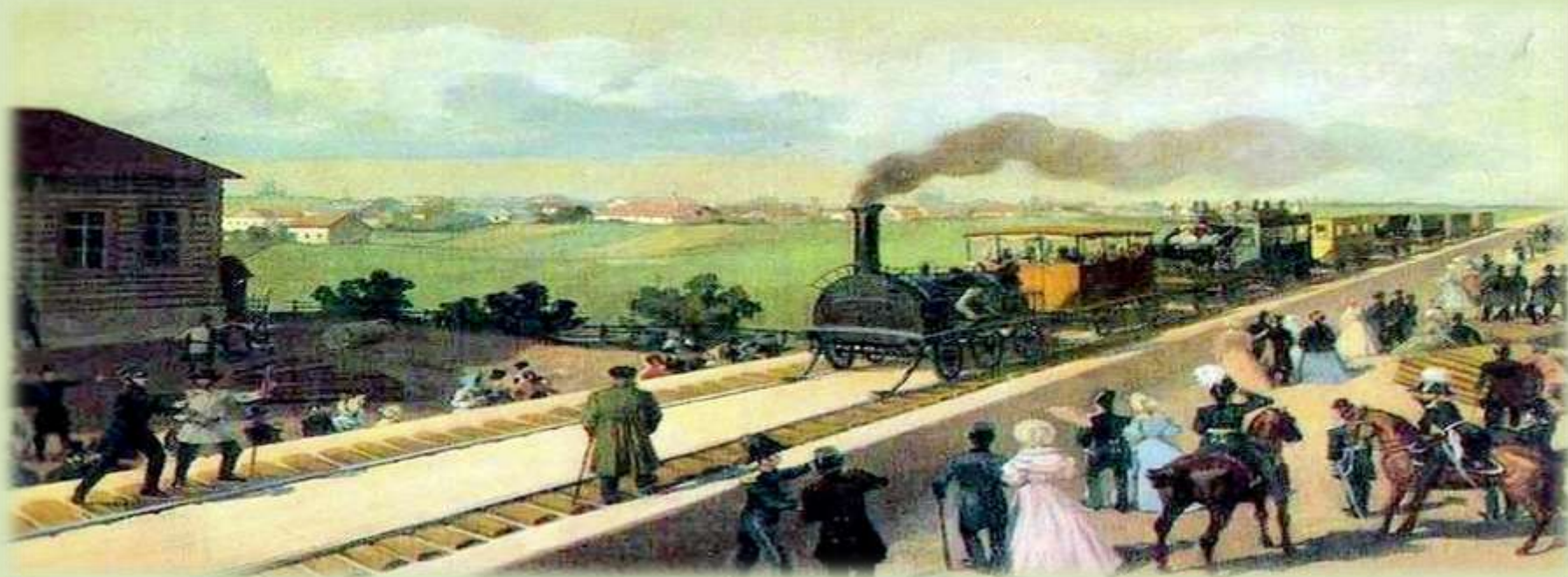


Первая в России железная дорога общего пользования протяженностью 27 км была построена в 1837 г. между Петербургом и Царским селом с продолжением до Павловска. Право на строительство железной дороги получил австрийский инженер Франц Антон фон Герстнер.

Первая пробная поездка состоялась 27 сентября 1836 года.

Полностью дорога была открыта в 1837 году. 30 октября Герстнер лично провел первый поезд до Царского Села. Так началась история железной дороги в России.

Отношение к Царскосельской дороге в разные периоды было неодинаково. Многие дали ей пренебрежительное название "увеселительной", считая ее чем-то вроде аттракциона. Однако специалисты понимали значение дороги для развития железнодорожного строительства в стране.



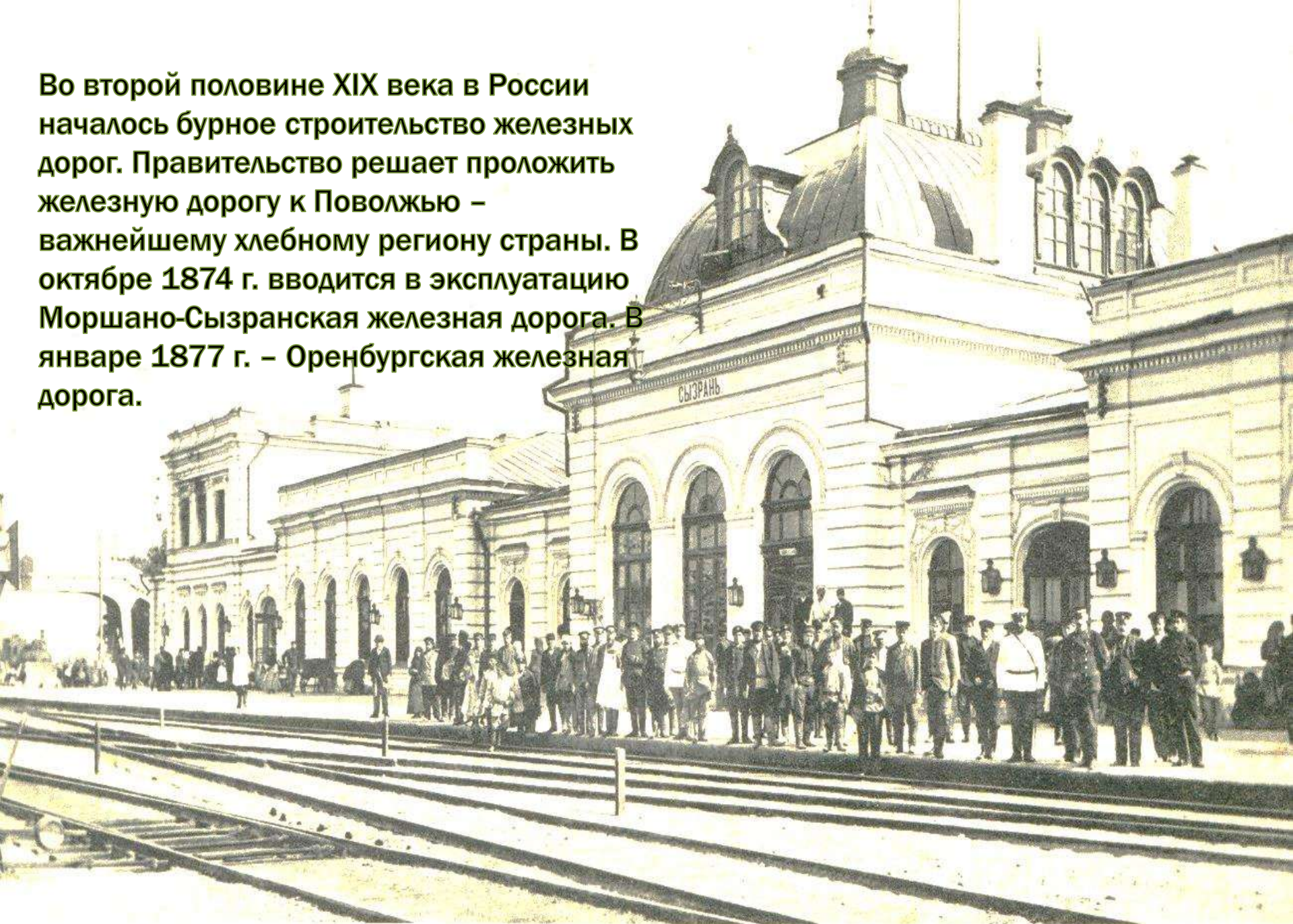
Строительство железной дороги Санкт-Петербург – Москва началось уже 1 августа 1842 г. Дорога строилась по инженерно обоснованным параметрам, обеспечивающим наряду с экономической целесообразностью потребную пропускную способность с учетом перспективы. Земляное полотно возводилось сразу под два пути.





13 ноября 1851 года состоялось официальное открытие железной дороги. Первый поезд, в котором ехали 192 пассажира, вышел из Санкт-Петербурга в 11 часов 15 минут, а уже на следующий день в 9.00 утра прибыл в Москву, пробив в пути 21 час 45 минут. Добраться из одной столицы в другую еще никогда не было так легко.

Во второй половине XIX века в России началось бурное строительство железных дорог. Правительство решает проложить железную дорогу к Поволжью – важнейшему хлебному региону страны. В октябре 1874 г. вводится в эксплуатацию Моршано-Сызранская железная дорога. В январе 1877 г. – Оренбургская железная дорога.



Гор. Сызрань. Вокзалъ жел. дор.

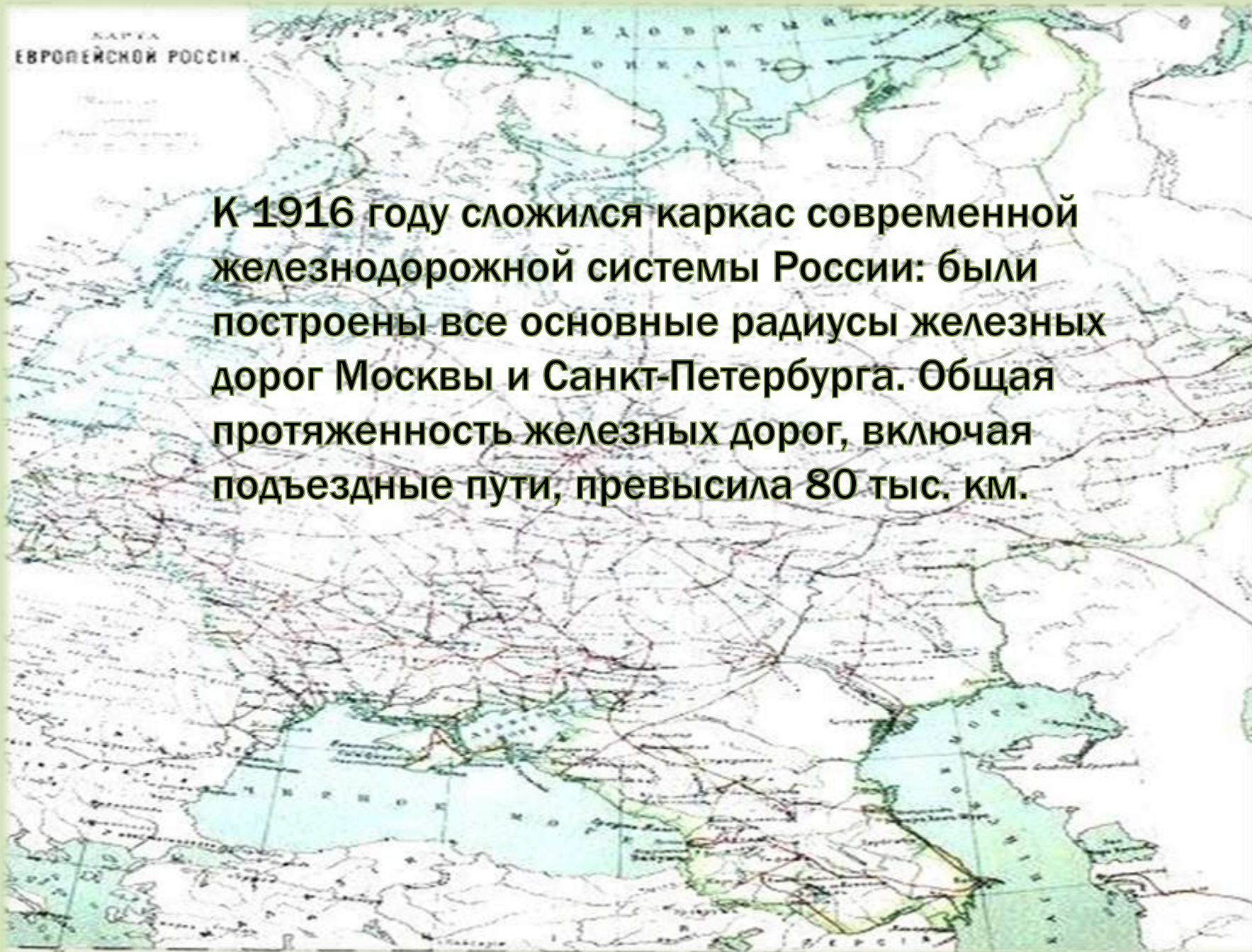
17 марта 1891 года император Александр III поручил своему сыну Николаю Александровичу, будущему императору Николаю II, "приступить к постройке сплошной через всю Сибирь, железной дороги, имеющей целью соединить обильные дары природы сибирских областей с сетью внутренних рельсовых сообщений". Торжественная церемония начала строительства дороги прошла 31 мая 1891 года близ Владивостока.



Завершилось строительство Транссибирской магистрали 18 октября (5 октября по старому стилю) 1916 года со сдачей в эксплуатацию трехкилометрового моста через Амур рядом с Хабаровском. Благодаря созданию Транссибирской железной дороги бурными темпами началось развитие богатейших регионов Сибири и Дальнего Востока. Россия начала превращаться в единый хозяйственный организм.

КАРТА
ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ.

К 1916 году сложился каркас современной железнодорожной системы России: были построены все основные радиусы железных дорог Москвы и Санкт-Петербурга. Общая протяженность железных дорог, включая подъездные пути, превысила 80 тыс. км.





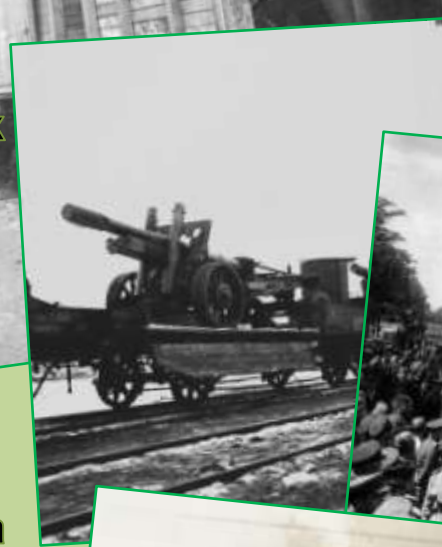
В результате Первой мировой и Гражданской войн были разрушены более 60% железнодорожной сети, утрачено до 90% подвижного состава. Для восстановления железнодорожных путей, сооружений и железнодорожного подвижного состава, а также налаживания работы транспорта потребовались чрезвычайные меры. Восстановить перевозки до уровня 1913 года удалось только в 1928 году.





В 1920-х годах началась электрификация советских железных дорог, которая была намечена Государственным планом электрификации (ГОЭЛРО). В 1926 г. открыт первый в стране электрифицированный железнодорожный участок Баку – Сабунчи – Сураханы. 1 октября 1929 года электропоезда связали Москву и Мытищи. В 1932 году в СССР были построены первые электровозы.

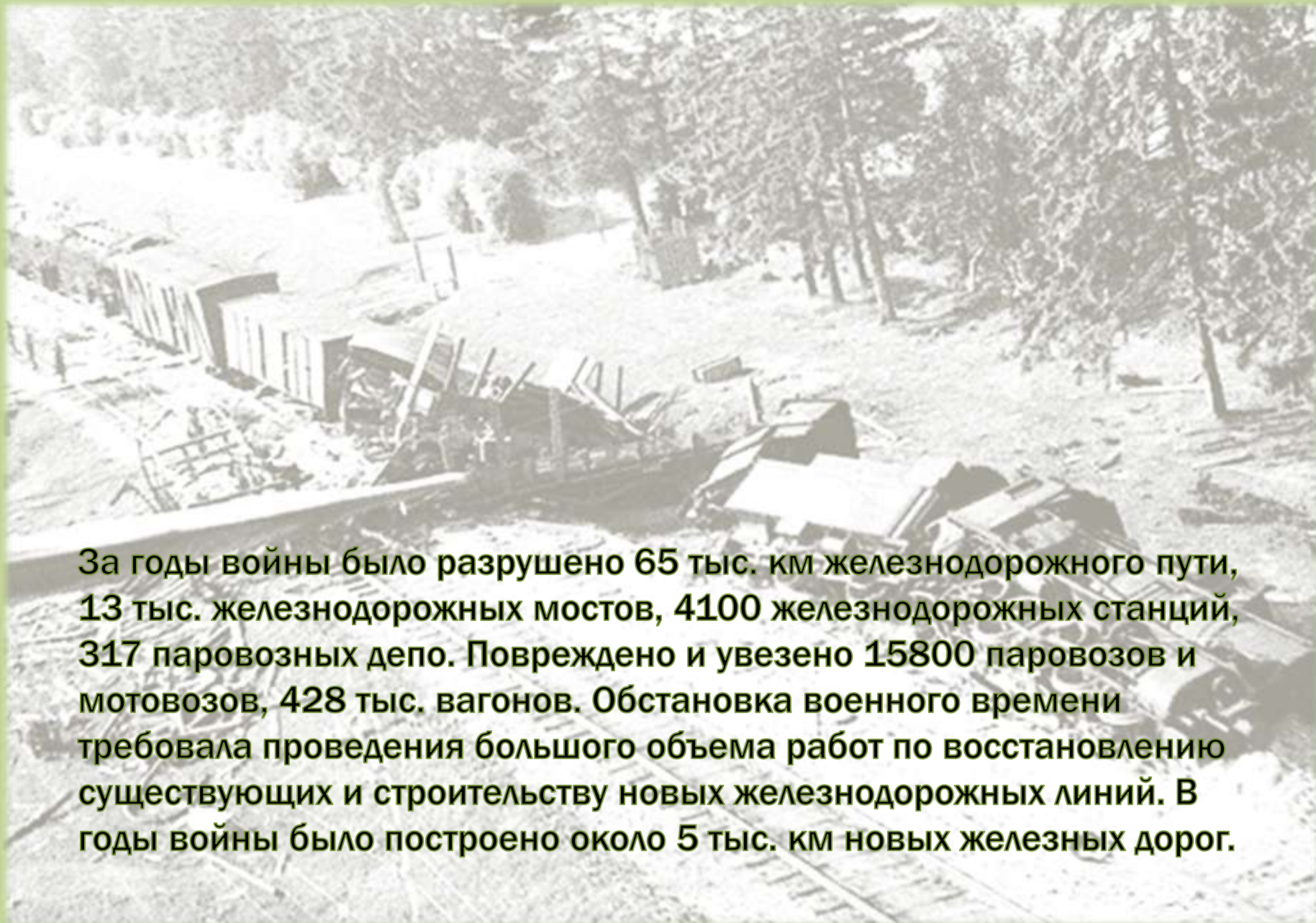
Нападение в 1941 г. немецко-фашистских захватчиков на нашу страну потребовало от железнодорожников выполнения в кратчайшие сроки огромного объема перевозок. В военных условиях изменился не только тип перевозимых грузов, но и резко возросла дальность перевозки. Изменились пункты погрузки и выгрузки, для этих целей стали использовать неприспособленные станции, где не было ни специального оборудования, ни механизмов. Значительно возросла срочность доставки грузов, появились требования к скрытности и необходимости проведения маскировочных работ. Железные дороги были переведены на военное положение.



На плечи железнодорожников легла ответственность не только по переброске войск, техники и боеприпасов на фронт, но и по эвакуации раненых с фронта, а также мирного населения, тысяч заводов и фабрик, культурных ценностей в тыл страны.

По примерным подсчётам, для эвакуационных перевозок потребовалось около 1 500 000 вагонов и 30 000 поездов, в эвакуации раненых участвовали 11 863 санитарных поезда.





За годы войны было разрушено 65 тыс. км железнодорожного пути, 13 тыс. железнодорожных мостов, 4100 железнодорожных станций, 317 паровозных депо. Повреждено и увезено 15800 паровозов и мотовозов, 428 тыс. вагонов. Обстановка военного времени требовала проведения большого объема работ по восстановлению существующих и строительству новых железнодорожных линий. В годы войны было построено около 5 тыс. км новых железных дорог.

Восстановление и строительство железных дорог происходило с внедрением индустриальных методов строительства и механизацией трудоемких работ. Работы проводились в большом масштабе, и уже в 1948 г. было в основном завершено восстановление железных дорог в районах, подвергшихся оккупации. Параллельно с восстановлением велись работы по строительству новых железнодорожных линий.



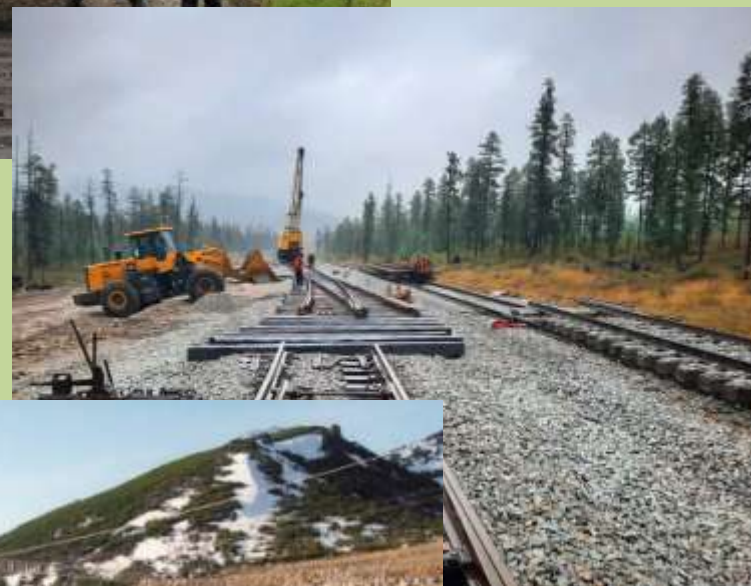
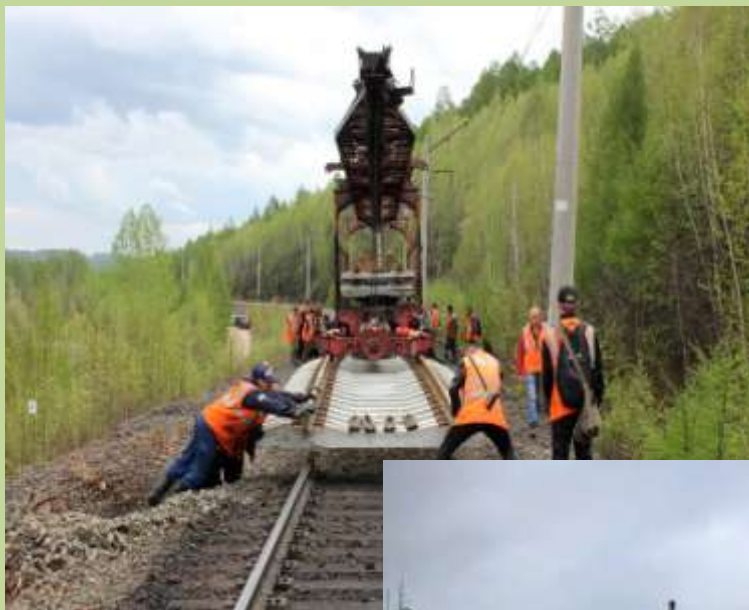
В послевоенной пятилетке железнодорожный транспорт не только залечил раны войны, но и начал продвигаться вперед в своем развитии. Однако большой рост грузооборота потребовал коренного переоснащения железных дорог, замены старой техники.



В 1956 г. было принято постановление «О Генеральном плане электрификации железных дорог», и непосредственно в этом же году началась его практическая реализация (к этому времени длина электрифицированных железных дорог составляла лишь 5,36 тыс. км).

С 1956 по 1991 гг. в СССР было переведено на электрическую тягу около 50 тыс. км важнейших магистралей и целых направлений. К началу 70-х гг. в основном была завершена замена паровой тяги на электрическую и тепловозную, заметно улучшились основные качественные показатели работы железнодорожного транспорта.

В 1974 г. началось сооружение Байкало-Амурской магистрали. Идея строительства железной дороги севернее Байкала для освоения Дальнего Востока появилась еще в XIX веке, но изыскательские работы начались только в 1920-х гг. С 1933 началось строительство отдельных участков, а также было определено генеральное направление трассы. 1974 год считается годом второго рождения БАМа. После выхода Постановления "О строительстве Байкало-Амурской железнодорожной магистрали" началось активное строительство магистрали сразу по многим направлениям.



Байкало-Амурская магистраль

Единой магистралью БАМ стал 1 октября 1984 г., когда было уложено знаменитое "золотое звено", соединившее западную и восточную части железной дороги, - от Тайшета до Ванино. 27 октября на всем протяжении магистрали было открыто движение поездов, хотя большинство ее участков оставались однопутными и неэлектрифицированными.



В 80-е годы было построено 2,8 тыс. км новых железнодорожных линий, 4 тыс. км вторых путей, электрифицировано 4,5 тыс. км. Усилено верхнее строение пути за счет укладки железобетонных шпал, бесстыкового пути и термически обработанных рельсов.

Железные дороги были оборудованы автоматической и полуавтоматической блокировкой, реконструированы многие станции и узлы. Были введены новые подсистемы АСУЖТ, внедрялось автоматизированное управление перевозочным процессом.





Распад СССР, деградация экономики непосредственным образом сказались на железных дорогах России. В 1991 г. перестала существовать единая сеть железных дорог СССР в связи с образованием на его территории новых государств.

В 1990-е годы практически не строилось новых железных дорог, ухудшилось состояние вокзалов, пригородных поездов и поездов дальнего следования. Чрезмерная грузонапряженность многих железнодорожных линий привела к повышенному износу пути и подвижного состава. Многие технические средства устарели. Крайне медленно внедрялась компьютерная техника.



В настоящее время железные дороги России по своей технической оснащённости и показателям перевозочной работы являются одной из крупнейших транспортных систем мира.

В 2008 году Правительство РФ утвердило Стратегию развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года, в которой описан комплекс мероприятий по строительству и модернизации железных дорог, модернизации и введению новых стандартов подвижного состава, инфраструктуры дорог.



В ближайшие годы РЖД планирует работать над качественным и количественным составом своего подвижного парка, а также развивать железнодорожную сеть. К 2030 году планируется ввести в эксплуатации 20 тысяч новых железнодорожных линий, электрифицировать 7,5 тысяч километров путей. Также в стратегию развития РЖД входит запуск на существующие и новые маршруты высокоскоростных поездов, способных передвигаться со скоростью до 350 км/ч.



Список литературы:

1. Железные дороги России: История и современность в фотодокументах [Текст] / Г. М. Фадеев [и др.] ; ПГУПС. - СПб. : Петро-Ньюс, 1996. - 287 с. : ил, цв.ил.
2. Левин, Дмитрий Юрьевич. История техники. История развития системы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте : учебное пособие / Д. Ю. Левин. - Москва : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2014. - 466 с.
3. Железные дороги. Общий курс : учебник для студентов вузов железнодорожного транспорта / Ю. И. Ефименко [и др.] ; под ред. Ю. И. Ефименко. - 6-е изд., перераб. и доп. - Москва : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2013. - 502 с.
4. Железнодорожный транспорт : энциклопедия / Ред. Н.С. Конарев. - М. : Большая Российская энциклопедия, 1994. - 559 с. : ил