

130 лет со дня подписания Александром III рескрипта о строительстве крупнейшей в мире Транссибирской железной дороги



Самый-Петербург
Ярославль
Оволода
МОСКВА
Нижний Новгород
Киров
Пенза
Самара
Уфа
Екатеринбург
Челябинск
Тюмень
Курган
Петропавловск
Омск
Новосибирск
Семипалатинск
в Казахстан и Среднюю Азию (Алма-Ата, Ташкент)



О. Нерюнгри
Тында
Сковородино
О. Комсомольск-на-Амуре
Согагань
Хабаровск
Белогорск
Благовещенск
Чита
Забайкальск
Наушки
в Монголию и Китай (Ховд-Ватер, Пекин)
в Китай (Харбин, Пекин)
Гродеково
Уссурийск
Владивосток
Хасан
в Манчжурию (Пхеньян)
в Китай (Харбин)

Сооружение Великого Сибирского пути на рубеже XIX и XX столетий можно отнести к высшим достижениям научно-технического прогресса. Успех великого инфраструктурного проекта России – сооружения Транссиба – предопределили в первую очередь император Александр III, а также премьер-министр П. А. Столыпин.

В начале 1891 года был создан Комитет по сооружению сибирской железной дороги.

В июле 1891 г. министр путей сообщения Гюббенет в записке министру финансов внес предложение о начале финансирования строительства Сибирской железной дороги. Общая стоимость железной дороги определялась примерно в 350 млн. руб., или 47,4 тыс. руб. за одну версту. Устанавливались и сроки сооружения магистрали: участок от Челябинска до Ачинска предполагалось закончить в 1895 г.; участок от Владивостока до Хабаровска также планировалось завершить в 1895 г.; участок от Ачинска до Иркутска должен был быть введен в 1899 г., остальные участки в 1903 г.

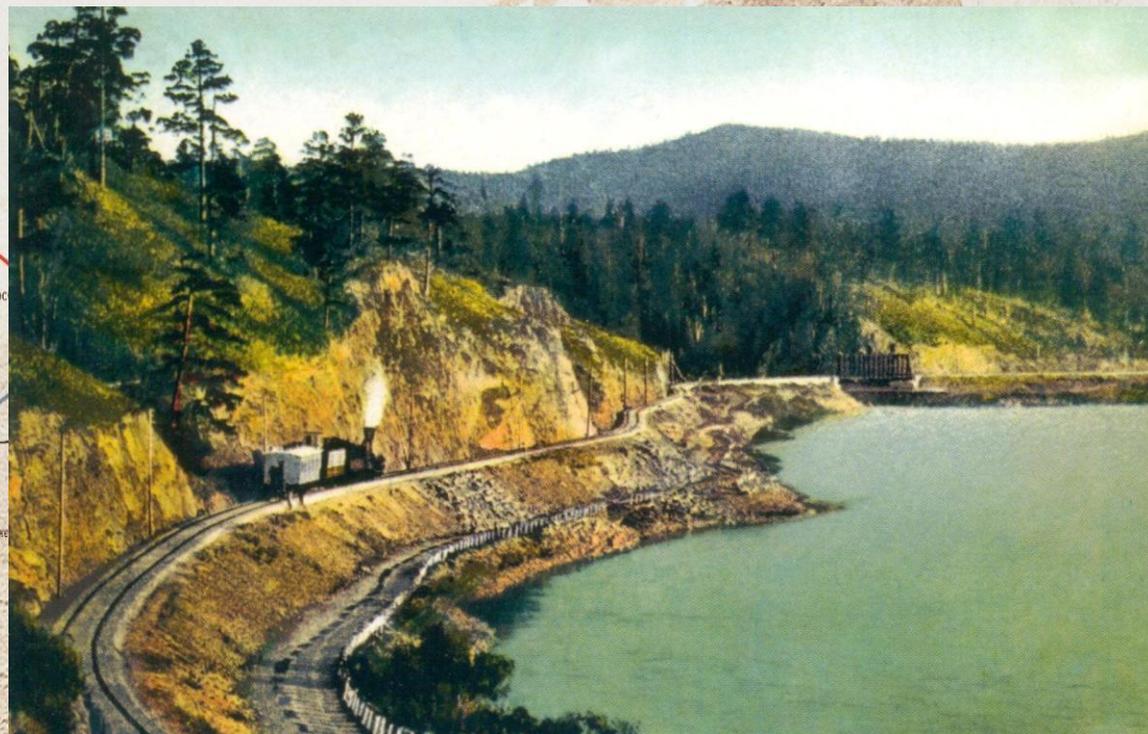


Александр III обратился на имя председателя комитета сибирской железной дороги с рескриптом:

«Повелеваю ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей соединить обильные дары природы сибирских областей с сетью внутренних рельсовых сообщений.

Я поручаю Вам объявить таковую волю мою по вступлению вновь на русскую землю после обозрения иноземных стран Востока – посему председателем комитета Сибирской железной дороги был назначен цесаревич Николай, и письмо адресовано в первую очередь ему. Вместе с тем возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению за счет казны и непосредственным распоряжением правительства Уссурийского участка Великого Сибирского рельсового пути».

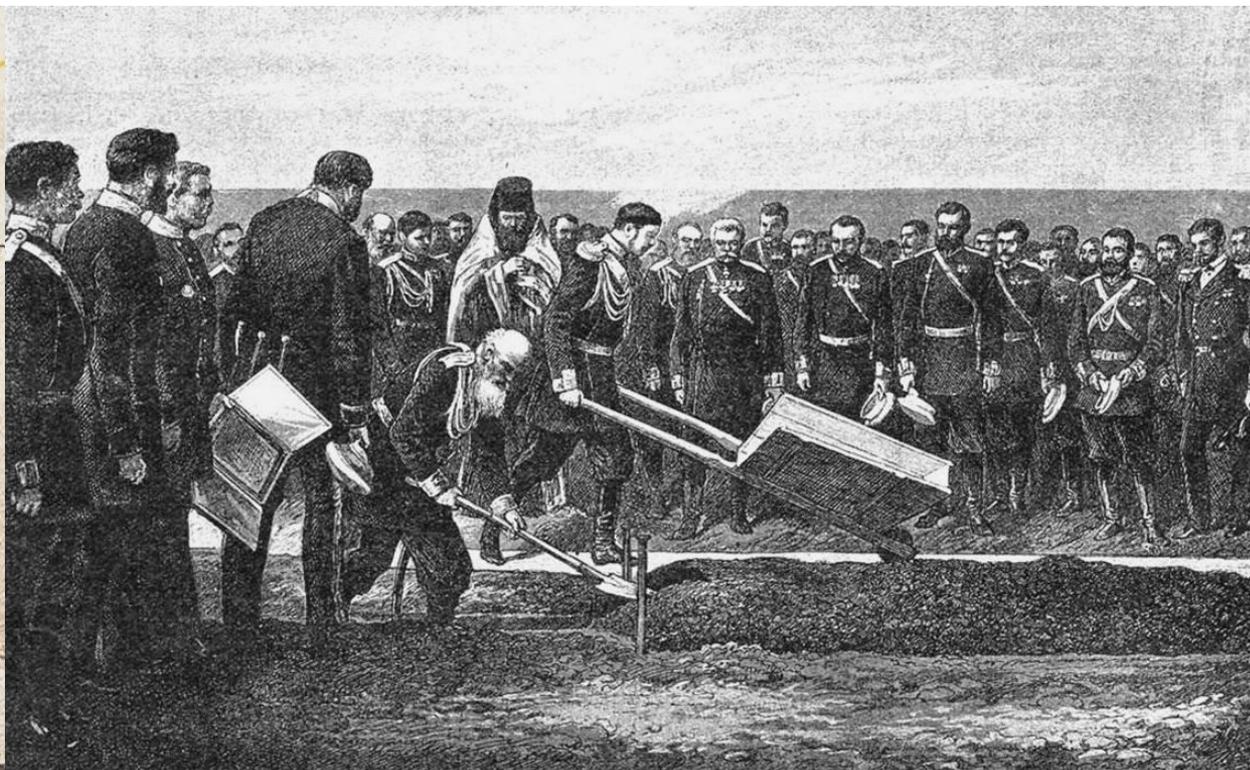
Характерный пейзаж Транссиба: среди вековой тайги, крутобоких скал вырублена трасса и проложен стальной путь. Рядом вьется проселок – проехать можно лишь вдоль железной дороги. Это место у реки Кручина, что впадает в Ингоду у Читы.



В феврале 1891 г. вышел Указ о строительстве «сплошной через всю Сибирь железной дороги» - Великого Сибирского пути от Челябинска до Владивостока, протяженностью около 7500 км. Магистраль делилась на семь дорог: Западно-Сибирскую, Средне-Сибирскую, Кругобайкальскую, Забайкальскую, Амурскую, Северо-Уссурийскую и Южно-Уссурийскую.

Официальная закладка строительства Транссиба произошла 19 мая 1891 года на примере Уссурийского участка во Владивостоке. В торжественной церемонии принял участие наследник престола будущий император Николай II.

Будущий император лично заложил первый камень в фундамент Владивостокского вокзала. Там же в честь знаменательного события была замурована серебряная доска.

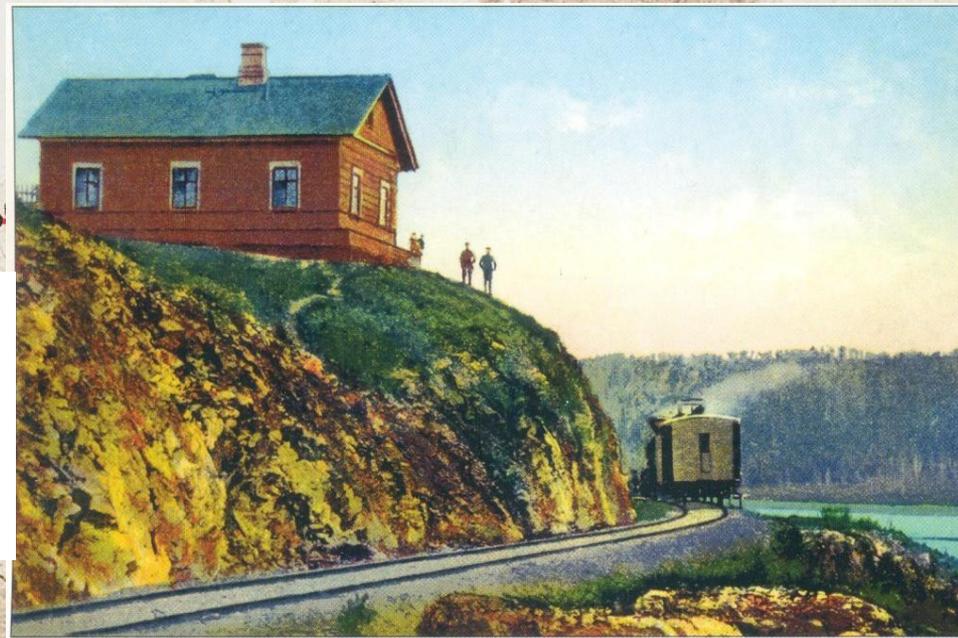




Хижина строителя магистрали одного из поселков трассы. Так жили и отвоевывали в лесной чащобе топором и огнем, упорным трудом километры пути



Забайкальская железная дорога. Полуказарма на Туринском утесе, на 753-й версте. В полуказарме проживал артельный староста и его артель (бригада путейцев), отвечавшая за определенный участок линии.



После кончины Александра III вступивший на престол Николай II оставил за собой звание председателя Комитета Сибирской железной дороги.

Кроме сооружения железной дороги Комитет занимался экономическим развитием Сибирского края, оживлением его коммерческих связей с европейской Россией и странами Азии и заселением районов Сибирской железной дороги.



Так выглядел вокзал станции Поломошная Транссибирской магистрали из окна «Сибирского экспресса» 14 марта 1903 г.



Le Transsibérien

Première grande Excursion de luxe en Russie

ORGANISÉE EN

TRAIN DE LUXE SPÉCIAL

PAR LA

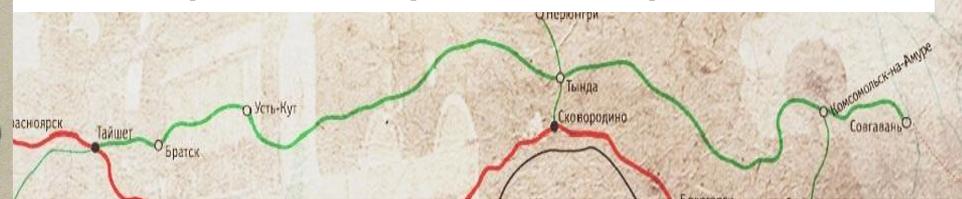
C^o INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS

ET DES GRANDS EXPRESS EUROPÉENS

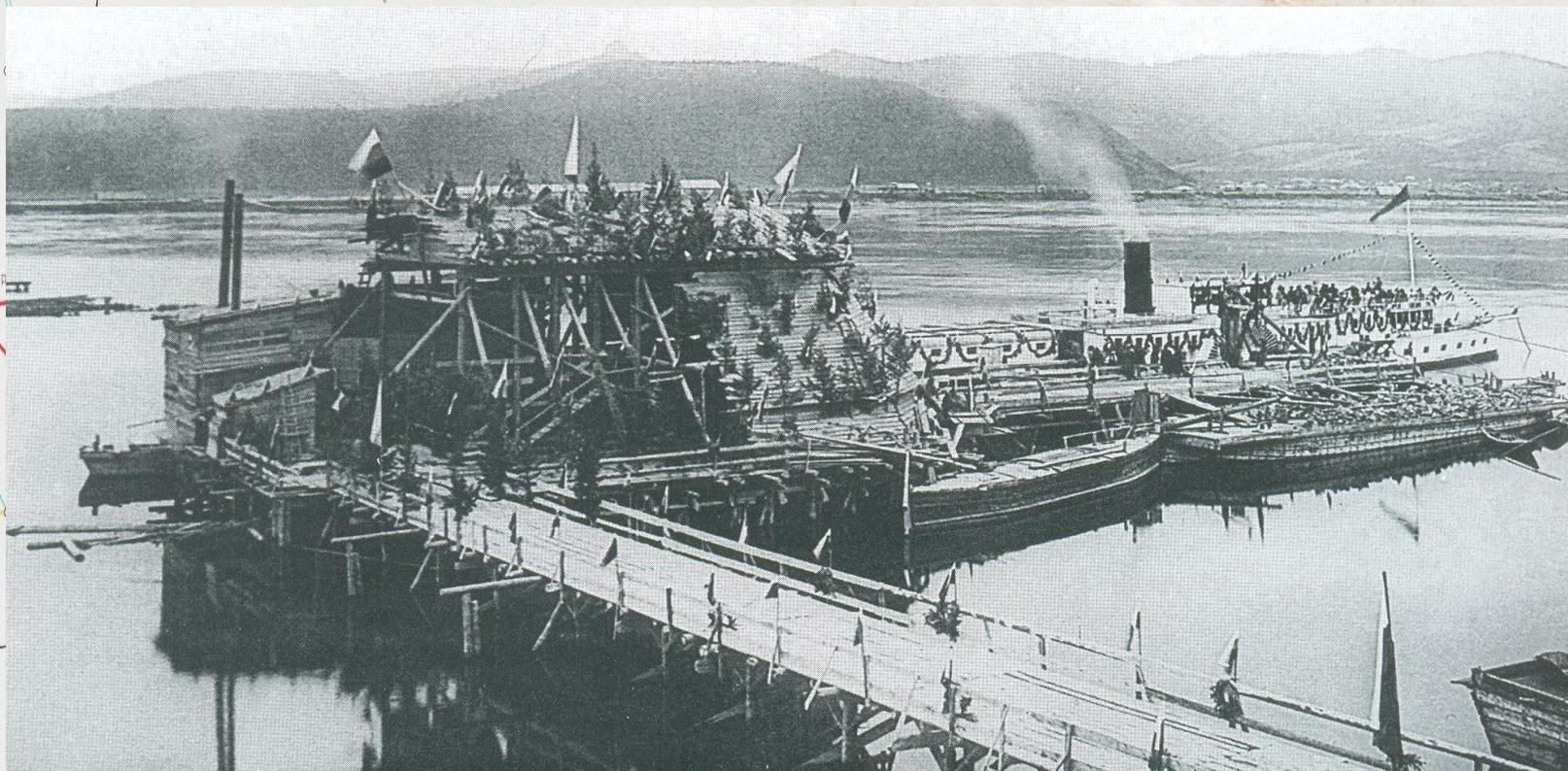
Itinéraire

MOSCOU — NIJNI-NOVGOROD (VISITE DE LA FOIRE) — DESCENTE DU VOLGA EN BATEAU JUSQU'À SAMARA (VISITE DE KAZAN, CAPITALE ANCIENNE DU ROYAUME TARTARE) — TRAVERSÉE DE L'OURAL A PARTIR DE SAMARA EN TRAIN DE LUXE, LE TRANSIBÉRIEN, VIA TCHELIAEINEK ET TOMSK JUSQU'À KRASNOIARSK ET RETOUR A MOSCOU.

5 Août 24 Août 1898



Реклама «Сибирского экспресса», отправившегося в первый рейс 28 августа 1898 г., помещенная во многих европейских газетах. Даже при очень низких ценах на билеты пассажиров первого рейса было немного: Сибирь тех лет рождала не столько мечты, сколько страхи...

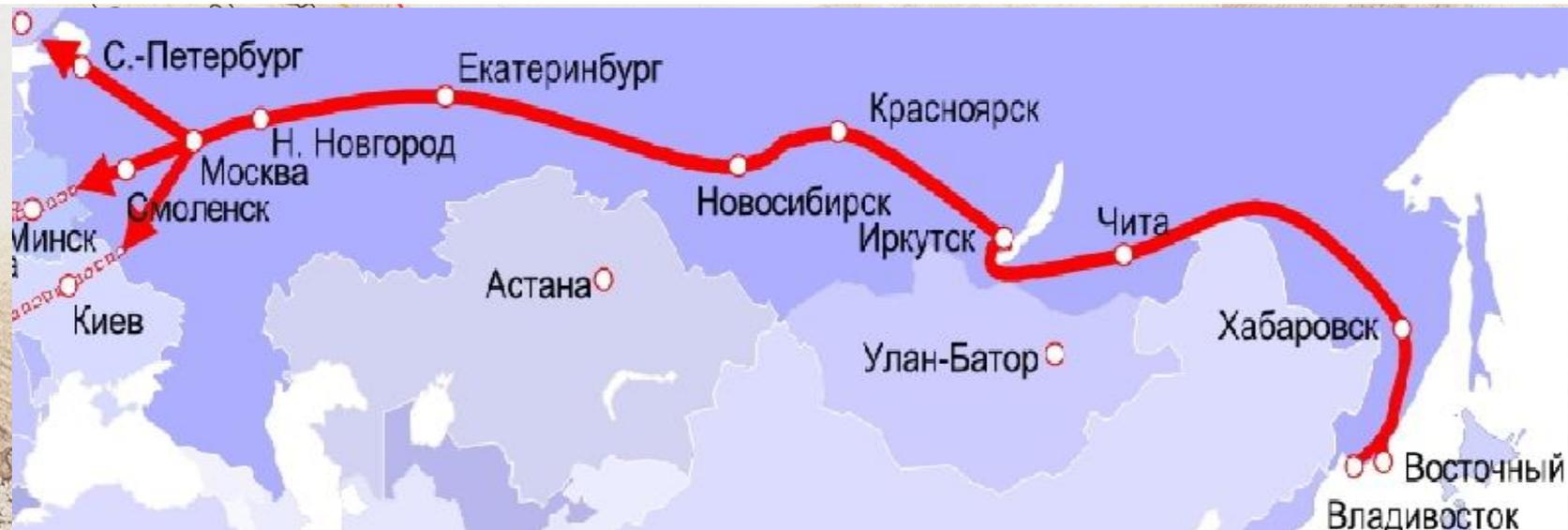


Закладка первого камня моста через Енисей в Красноярске 1 августа 1896 г. Справа - разукрашенный по этому случаю пароход «Россия» с публикой, приглашенной контрагентом Е. К. Кнорре для прогулки по Енисею перед закладкой моста.

Железнодорожный мост через Енисей стал единственным инженерным сооружением Великого Сибирского пути, наряду с Эйфелевой башней удостоенным Гран-при и Большой золотой медали Всемирной выставки в Париже «за архитектурное совершенство и великолепное техническое исполнение». Позднее ученые ЮНЕСКО назвали красноярский железнодорожный мост «вершиной человеческой инженерной мысли».

Завершающий из участков Транссиба – Амурскую железную дорогу - начали возводить в 1907 г. Решение о финансировании позволило развернуть работы на западном участке от Куэнги до Урюма. И завершить их в 1913 г. В 1914 г. вступил в строй средний участок Амурской дороги. Восточный участок протяженностью 497 км был сложен в проходке. Пришлось соорудить восемь тоннелей. Замедлила темпы строительства начавшаяся первая мировая война. Укладка рельсового пути на восточном участке завершилась в 1915 г., и был открыт сквозной путь от Петрограда до Владивостока.

Стоимость Великой Сибирской и Китайской Восточной дорог со всеми ветвями и ремонтными предприятиями составила более 780 млн. руб. (в ценах 1900 г.). Район тяготения железной дороги превысил 2 млн. кв. км.



В период строительства Транссиба резко возрос вывоз хлеба, масла, мяса, чая (из Китая). Увеличилась добыча золота, угля, руды. Интенсифицировалась миграция населения в Сибирь и на Дальний Восток. К 1910 г. население в этих регионах достигло почти 20 млн. человек. По скорости строительства магистраль не имела себе равных. Она была построена быстрее, чем Канадская железная дорога, имевшая по многим характеристикам много общего. Канадская железная дорога протяженностью 4673 км строилась более 10 лет.



Большой салон вагона № 724 «Сибирского экспресса», который был продемонстрирован на Всемирной выставке в Париже в 1900 г. Вагон был оборудован ванной, инкрустированной зеленым деревом платана, и помещением для спортивных упражнений, в котором находились велосипед, гири и другие спортивные приспособления.



Великий Сибирский Путь (историческое название) – железная дорога через Евразию, соединяющая Москву с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами России. Длина магистрали 9288,2 км, это самая длинная железная дорога в мире. Движение поездов по Транссибу началось 21 октября (3 ноября) 1901 года.



Общая стоимость строительства Транссиба с 1891 по 1916 год составила до 1,5 миллиарда рублей. Движение поездов по Транссибу началось 21 октября (3 ноября) 1901 года, после того, как было уложено «золотое звено» на последнем участке строительства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

Литература

1. Инженеры путей сообщения - М. : Т.3 : Магистраль Санкт-Петербург - Москва. Великий Сибирский путь / В. Н. Сазонов и др. 2001. - 253 с.
2. Державный путь: Сб. очерков, стихов, интервью участников юбил. поездки "100 лет Транссибу": Москва - Владивосток - Москва 9-25 июля 2001г. / сост.: Т. Пашкова, Г. Иванов. - М. : Вече, 2002. - 319 с.
3. Создание Великого Сибирского пути / ред. Ю. Л. Ильин. - СПб. : Евросиб. - Т. 1 / Ю. Л. Ильин, А. В. Колесов, В. П. Лукьянин. - 2005. - 295 с. : ил.
4. Кондратенко, В. Т. Великий Сибирский железнодорожный путь [Рукопись] / В. Т. Кондратенко. - Л. : [ЛИИЖТ], 1988. - 27 л., [1] л. карта.
5. Кристиан Волмар. Транссибирская магистраль. История создания железнодорожной сети России/Пер. с англ. О. И. Сергеевой. – м.: Кучково поле, журнал «Русская история». 2006. – 270 с.; 16 л. Ил.
6. Крейнис З. Л. Великий Транссиб. Трудные годы строительства (1893 – 1916). – М.: ООО. «Издательский дом «Автограф», 2016. – 256 с.

