

Железные дороги России

ПЕРВЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ



КОНЕЦ XVIII
ПЕРВЫЕ ЛЕЖНЕВЫЕ ДОРОГИ



1810
ПЕРВАЯ РЕЛЬСОВАЯ ЧУГУННАЯ
ЗМЕИНОГОРСКАЯ ДОРОГА
ФРОЛОВА НА АЛТАЕ

1,8 KM ПРОТЯЖЕННОСТЬ
ПУТЕЙ
1067 MM ШИРИНА
КОЛЕИ



«ПОЕЗД» СОСТАВЛЯЛИ
3 НАГРУЖЕННЫХ ПОВОЗКИ
С ЛОШАДЬЮ



1834 ЗАВОД ДЕМИДОВЫХ
И ЧЕРЕПАНОВЫХ
ПЕРВЫЙ РУССКИЙ ПАРОВОЗ

15 ВЕРСТ/ЧАС
МАКСИМАЛЬНАЯ
СКОРОСТЬ

3,3 ТОННЫ
ВЕС СОСТАВА

26,3 KM ПРОТЯЖЕННОСТЬ
ПУТЕЙ
1829 MM ШИРИНА
КОЛЕИ



30.10.1837
ОТКРЫТИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ-
ЦАРСКОЕ СЕЛО

2,5 MLN ПАССАЖИРОВ ПЕРЕВЕЗЕНО
В ПЕРИОД С 1837 ПО 1841

НАЧАЛО
СТРОИТЕЛЬСТВА
СЕТИ ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

1838 ЗАВОД
СТЕФЕНСОНА
ПАРОВОЗ «ПРОВОРНЫЙ»
60 KM/Ч
МАКСИМАЛЬНАЯ
СКОРОСТЬ

17,6 ТОНН
ВЕС СОСТАВА



01.02.1842
УКАЗ НИКОЛАЯ I О СООРУЖЕНИИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МАГИСТРАЛИ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – МОСКВА

8 ТЯГОВЫХ
УЧАСТКОВ

190 БОЛЬШИХ И МАЛЫХ
МОСТОВ

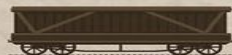
1524 MM ШИРИНА
КОЛЕИ

34 НОВЫЕ
СТАНЦИИ



01.11.1851
ОТКРЫТИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ
ДОРОГИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ-
МОСКВА

ПРОТЯЖЕННОСТЬ
ПУТЕЙ К 1860 ГОДУ **1590 KM**



1846
ПЕРВЫЕ СЕРИЙНЫЕ
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ
ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ



1850–1854
ПЕРВЫЕ СЕРИЙНЫЕ
ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ
ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ

Царскосельская железная дорога

- Царскосельская железная дорога — первая железная дорога общественного пользования в России (до открытия в 1840 году Варшаво-Венской железной дороги — единственная в стране, 6-я в мире). Построена для обеспечения железнодорожного сообщения между Царскосельским вокзалом Санкт-Петербурга, Царским Селом и Павловском
- Указ императора Николая I о сооружении Царскосельской железной дороги был обнародован 15 апреля 1836 года. Строительство началось 1 мая 1836. Открыта дорога 30 октября 1837 года.



- Вначале поезда ходили на конной тяге и только по воскресеньям — на паровой. Полностью на паровую тягу дорога переведена 4 апреля 1838 года.
- Движение на участке Царское Село— Павловск открыто 22 мая 1838 года. На вокзале в Павловске был открыт специальный концертный зал, где с большим успехом выступал Иоганн Штраус.



Памятная медаль в честь открытия Царскосельской железной дороги

MONETAMIR.RU





Петербург-Московская
железная дорога 1851 год

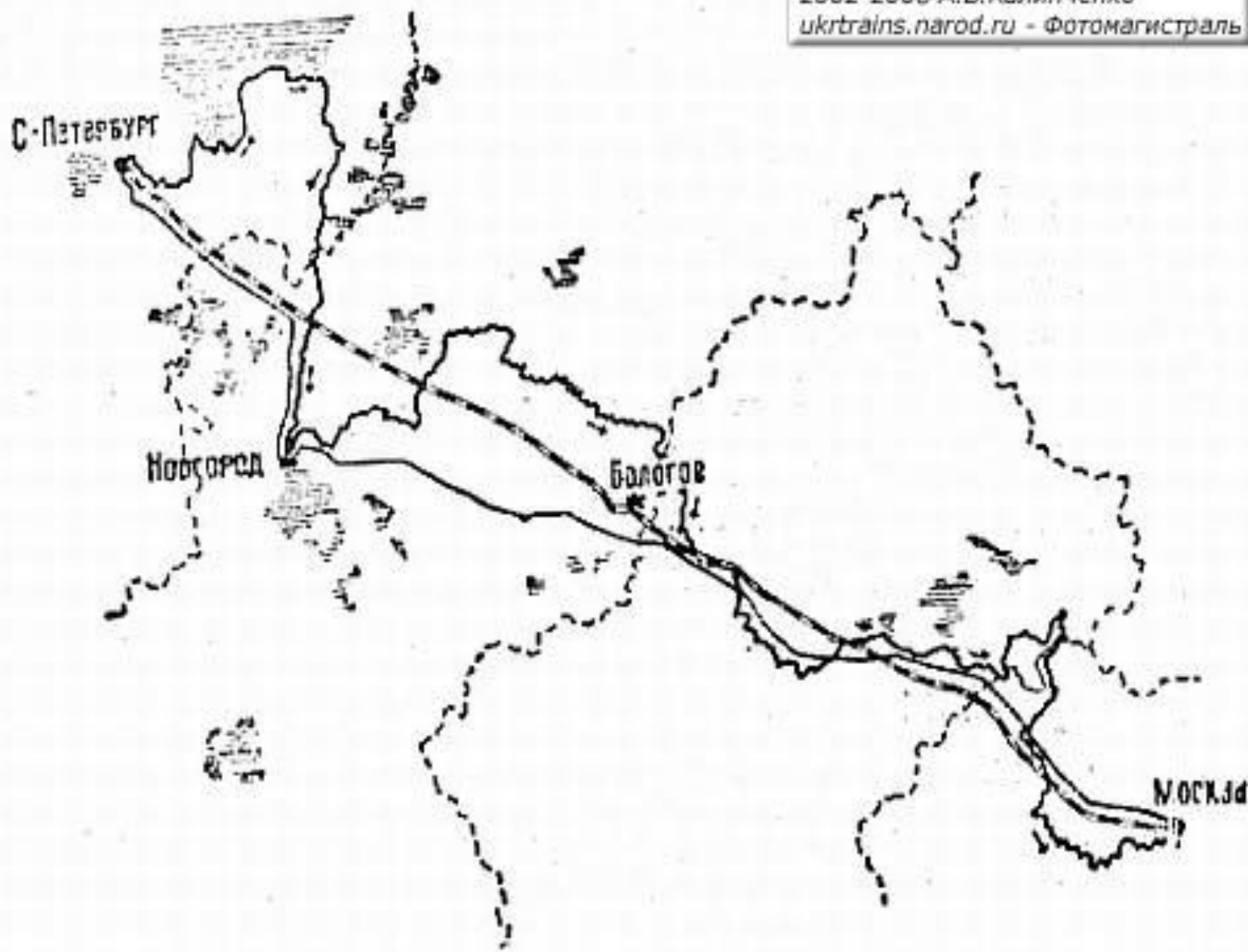


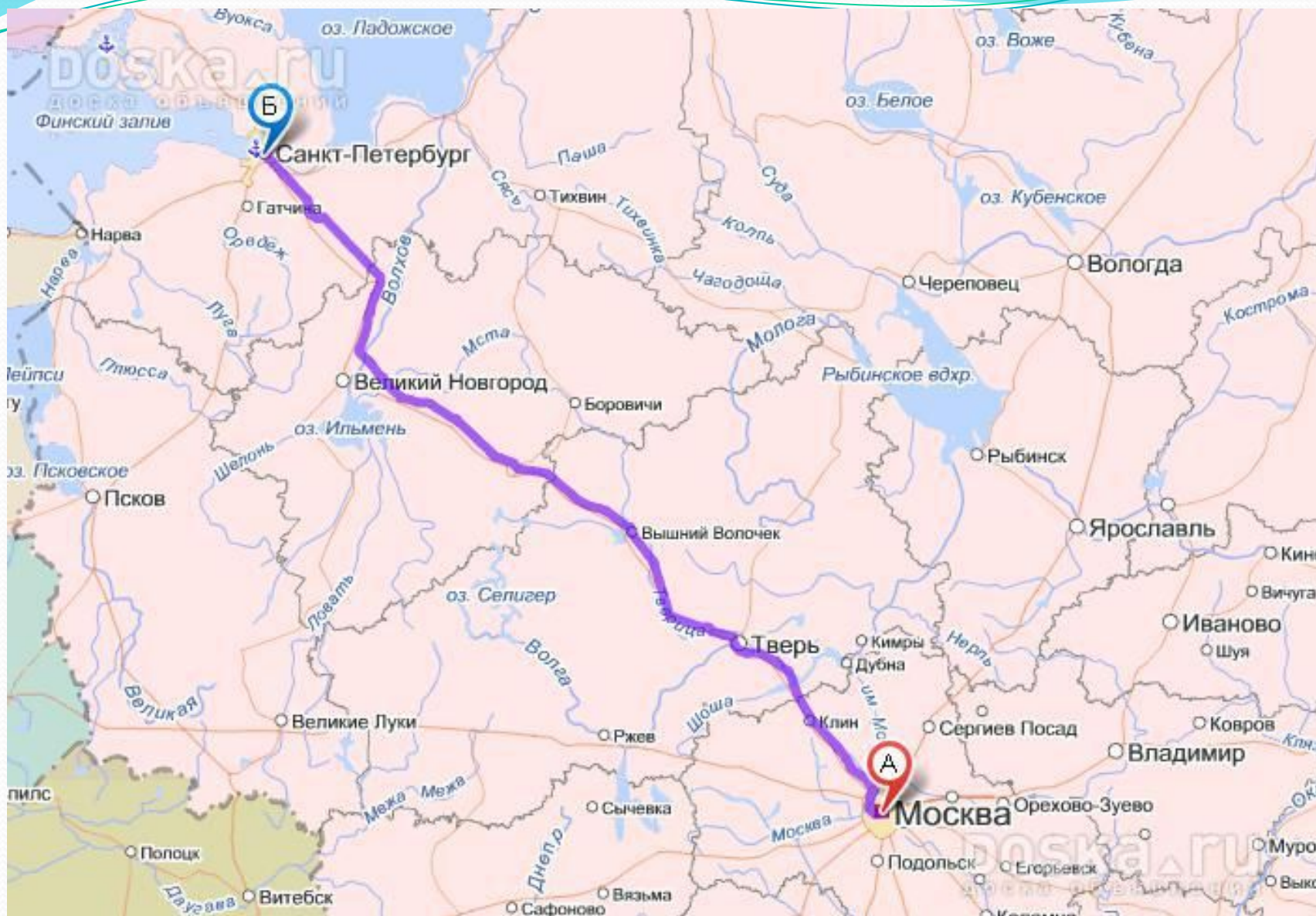
Николаевская железная дорога
1881 год



Николаевская железная дорога

- Николаевская железная дорога (до 1855 года — Петербурго-Московская, с 1923 года переименована в Октябрьскую) — построена в середине XIX века для обеспечения железнодорожного сообщения между Санкт-Петербургом и Москвой. Движение открыто в 1851 году.
- Николаевская дорога стала первой двухпутной казённой железной дорогой в Российской Империи и положила начало созданию в государстве железнодорожной сети общегосударственного значения.





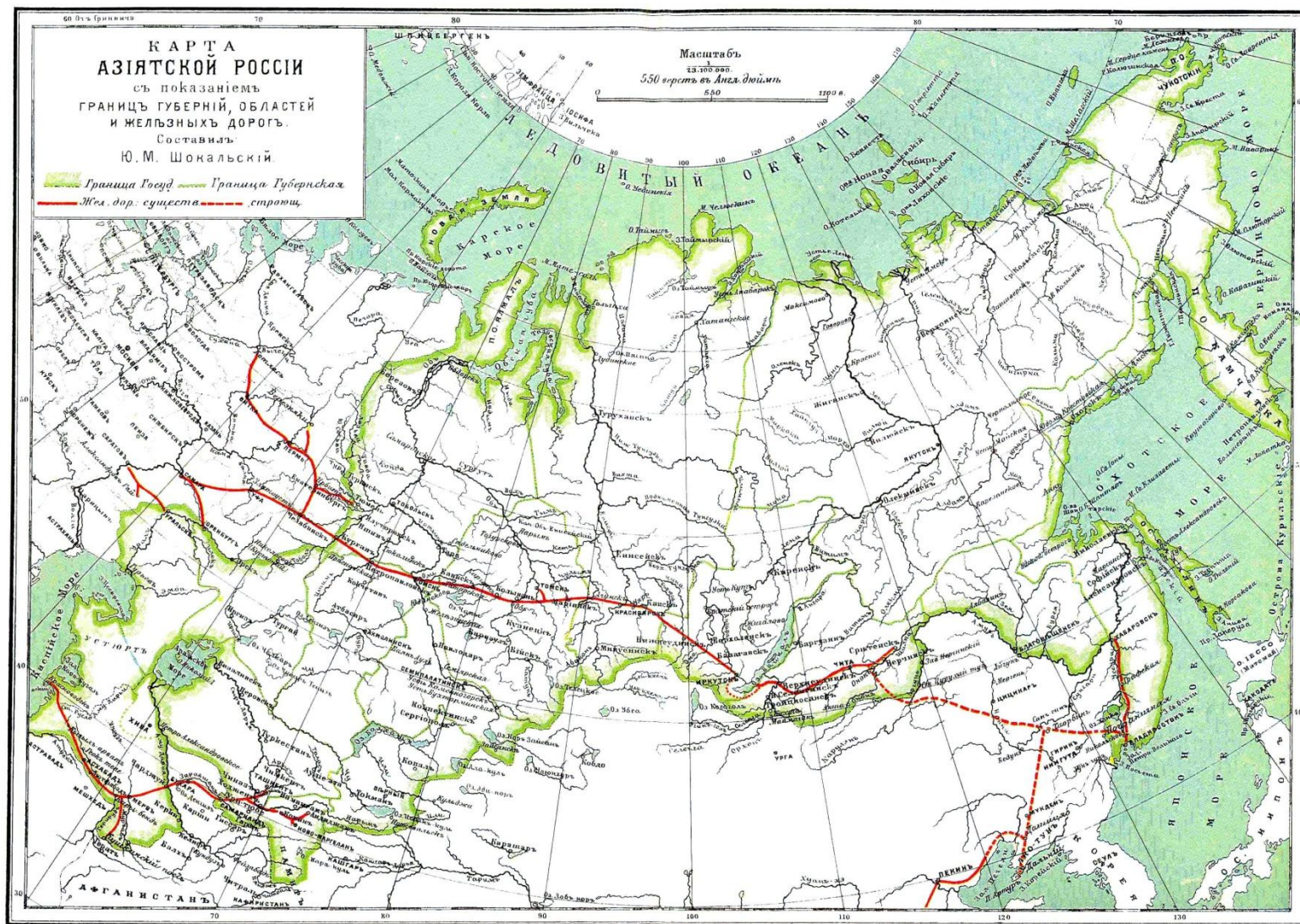
Транссиб

- Исторически Транссибом является лишь восточная часть магистрали, от Миасса (Южный Урал, Челябинская область) до Владивостока. Её длина — около 7 тыс. км. Именно этот участок был построен с 1891 по 1916 годы.



Этапы строительства

- Официально строительство началось 19 мая 1891 года в районе близ Владивостока (Куперовская падь). На церемонии закладки цесаревич Николай Александрович, будущий император Николай II собственноручно отвез тачку земли на полотно дороги.
- Одним из руководителей строительства участка был инженер Николай Сергеевич Свиягин, в честь которого названа станция Свиягино.
- 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.
- Регулярное сообщение между столицей империи — Санкт-Петербургом и тихоокеанскими портами России — Владивостоком и Порт-Артуром по железной дороге было установлено в июле 1903 года.



Направления Транссиба

- Северное
- Новое
- Историческое

Китайско-Восточная железная дорога

- **Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД)** (до 1917 года — **Маньчжурская дорога**, с августа 1945 года — **Китайская Чанчуньская железная дорога**, с 1953 — **Харбинская железная дорога**) — железнодорожная магистраль, проходившая по территории Маньчжурии и соединявшая Читу с Владивостоком и Порт-Артуром. Дорога построена в 1897—1903 гг., как южная ветка Транссибирской магистрали. Принадлежала России и обслуживалась её подданными. Строительство дороги было шагом по увеличению влияния Российской империи на Дальнем Востоке, укреплению российского военного присутствия на берегах Жёлтого моря. Однако поражение в войне с Японией поставило крест на всех этих усилиях и надеждах.
- 22 октября 1928 из Китая были высланы все советские служащие КВЖД.
- 12 октября — 22 декабря 1929 — разразились боевые действия между Китаем и СССР.
- 21 августа 1937 был подписан советско-китайский договор о ненападении.
- Дорога была передана Китаю 31 декабря 1952.



and main others Russian transit railways

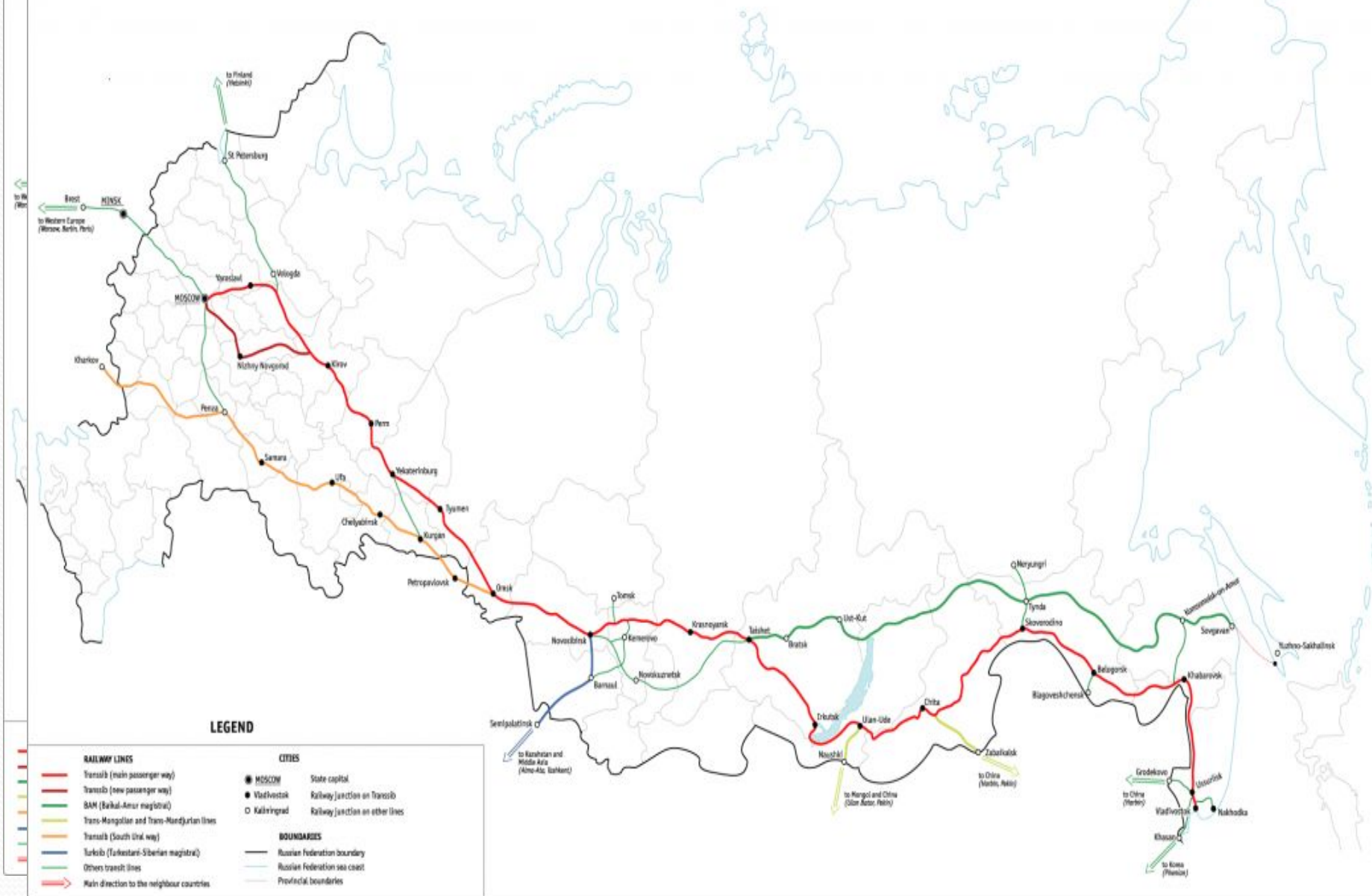




Схема Китайско-Восточной железной дороги

Амурская железная дорога

- **Амурская железная дорога** — железная дорога, конечный участок Транссибирской магистрали.
- Дорога была построена с 1907 по 1916 год. Проходила по территории Забайкальской и Амурской губерний Российской империи.
- Управление дороги на этапах строительства (с 1908 по 1916) находилось в зависимости от участков:
- — Западно-Амурская (в Нерчинске, Чите); — Средне-Амурская (в Благовещенске); — Восточно-Амурская (в Хабаровске).

Байкало-Амурская магистраль

- Байка́ло-Аму́рская ма́гистра́ль (БАМ) — железная дорога в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке.
- Одна из крупнейших железнодорожных магистралей в мире. Основной путь Тайшет — Советская Гавань строился с большими перерывами с 1938 года по 1984 год.

- В апреле 1974 года БАМ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, сюда приезжали массы молодых людей.
- На 17-м съезде ВЛКСМ (апрель 1974 года) также принимается решение о создании штаба строительства БАМа.
- Руководителем штаба становится секретарь ЦК ВЛКСМ Дмитрий Филиппов.
- В 1977 году была сдана в постоянную эксплуатацию линия Бам — Тында, а в 1979 году линия Тында — Беркакит. Основная часть дороги строилась более 12 лет — с 5 апреля 1972 года по 27 октября 1984 года, а 1 ноября 1989 года весь новый трёхтысячекилометровый участок магистрали был сдан в постоянную эксплуатацию в объёме пускового комплекса. 29 сентября 1984 года состоялась встреча бригад Александра Бондаря и Ивана Варшавского на разъезде Балбухта, а 1 октября на станции Куанда было торжественно уложено «золотое» звено; обе части дороги соединены в единое целое.

















