

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. ЭХ-161
В.Д. Джимиев
Проверил: преподаватель
М.Б. Перепелица

История Западно-сибирской железной дороги



Стальные магистрали в России появились в тридцатые годы XIX века. Сразу же разговор пошел и о строительстве железной дороги в Сибири. Всем известно изречение М.В. Ломоносова: «Могущество России прирастать будет Сибирью».

Цель исследования:

Раскрыть основные этапы истории
Западно - Сибирской железной дороги в XX веке



Проектировщики имели в своем распоряжении два плана. Николай Меженинов составил план Колывань-Томского переезда через реку Обь. Предложение было отклонено. Гарин-Михайловский спроектировал мост около поселка Новониколаевска. Новониколаевск позже переименовали в Новосибирск, а город оплатил планировщику тем, что назвал станцию метро в честь него: «Станция Гарина-Михайловского».



Меженинов Николай Павлович(1838-1901г.г) -
Начальник экспедиции по проведению изысканий и начальник строительства Средне-Сибирской железной дороги Великого Сибирского пути.



Николай Георгиевич Гарин-Михайловский (1852–1906 гг.)
– знаменитый русский писатель, путешественник и инженер. Принимал участие в строительстве моста около поселка Новониколаевска . Также внес свой вклад в литературу.

17 марта 1891 года – значимая дата для дороги дата. Именно тогда Царь Александр издал закон о начале строительства сибирских рельсов.

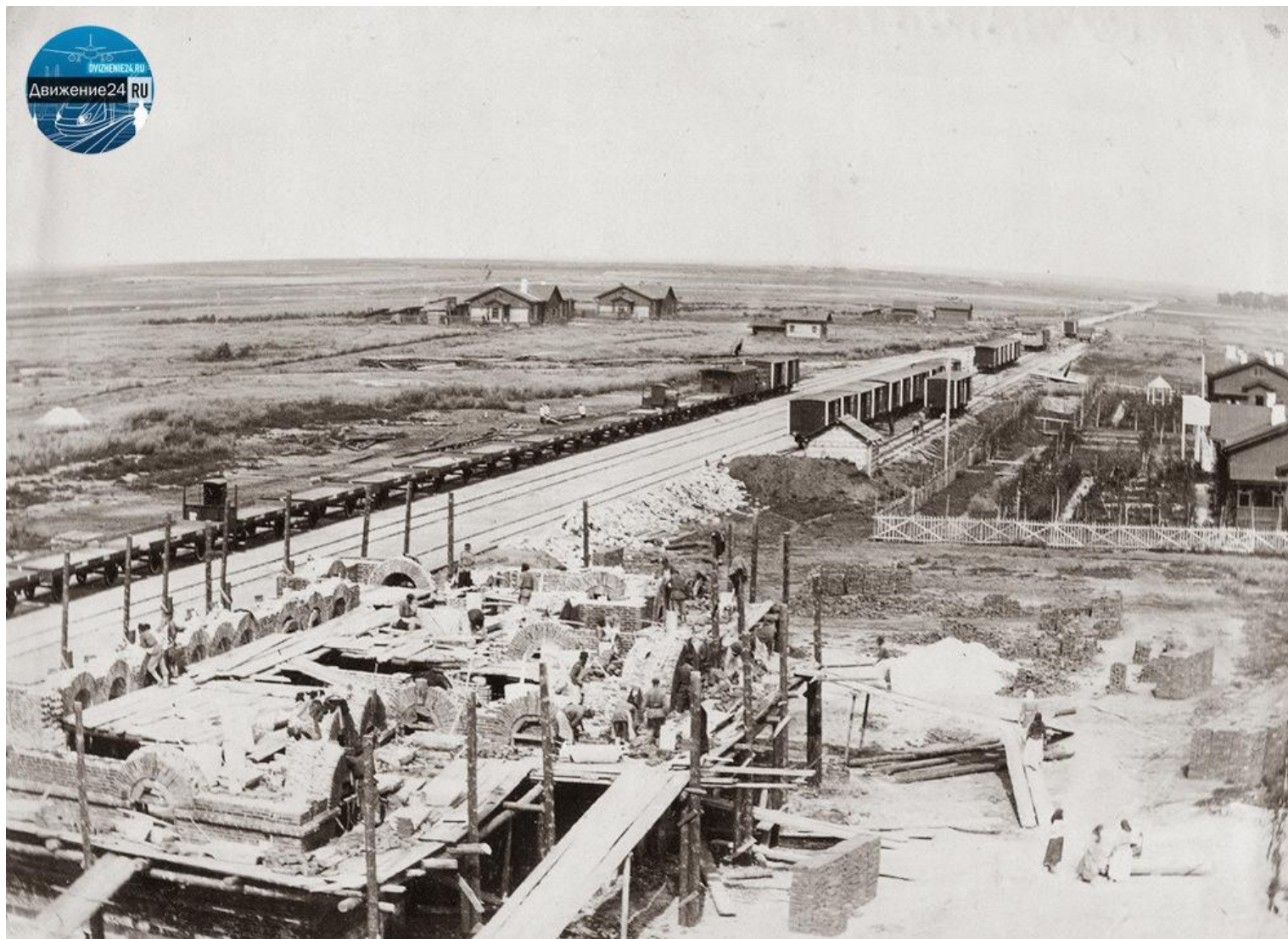
Уже в 1994 году были построены больше полутора тысяч километров пути по широкой Сибири.

Название «Западно-сибирская дорога» пришло от открытия и начала использования маршрута от Челябинска (Россия) до Кривощёково (Казахстан).

Дорога связала множество судеб, подарила более 60 населенным пунктам статус городов.

Она основала развитую на то время жизнь в Сибири.

1994 год. «Западно-Сибирская железная дорога»



В период революций и Гражданской войны

Самое тяжелое время для железной дороги – подорвана экономика страны, отсутствует законное правительство...

Люди, некогда работавшие на железной дороге, теперь явно проявляли свои политические взгляды активно участвовали в революционных событиях.

К концу революции дорогу уже не узнать: рельсы разворочены, земля под ними раздроблена.

Были взорваны около полутора сотен мостов, вагоны лежали на боках. Многие еще 5 лет назад и не думали, что такое может быть.

Железная дорога в 1918-1920 годах



После революции

Были организованы железнодорожные субботники. В такие дни рабочие приходили в указанное место и носили брус, шпалы, забивали гвозди и заклепки. Восстанавливали мосты и станции. Они делали все, чтобы железная дорога вновь могла включиться в работу.

Железнодорожные субботники после революции

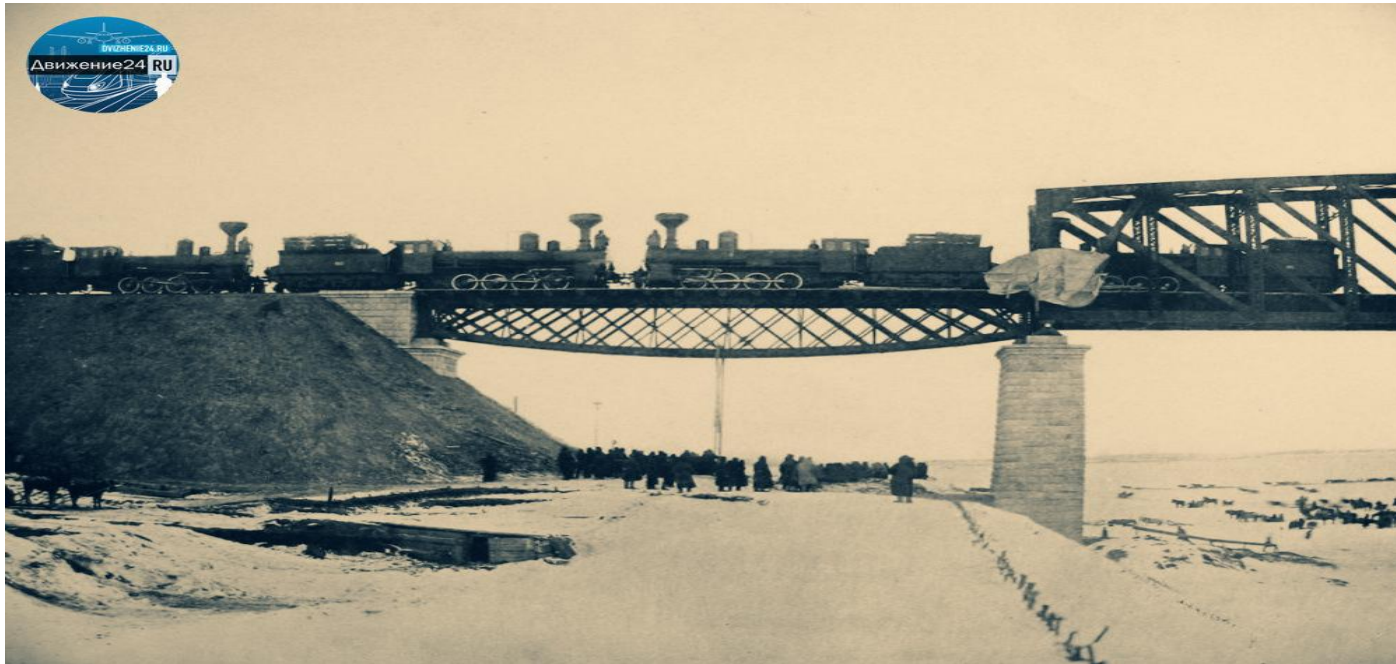


1930-е годы

Кузбас стал важнейшим экономическим объектом Сибири. Уголь был нужен для населения и промышленных предприятий. Заказы на железнодорожные поставки росли с каждым днём. Нужно было совершенствоваться. Тогда движение по железной дороге за несколько лет было увеличено больше чем в 10 раз. Поезда стали иметь рекордные скорости, строились новые депо и части, новые мосты и тоннели.

Война

В Сибирь эвакуируется множество промышленных предприятий из Центральной России и западных республик. Для нужд фронта строятся бронированные поезда. Нехватка железнодорожников потребовала привлечения труда женщин и подростков. Тогда появились первые женщины-машинисты паровозов.



Электронные издания (электронные ресурсы)

1. <https://dvizhenie24-ru.turbopages.org/dvizhenie24.ru/s/railway/istoriya-zapadno-sibirskoj-zheleznoj-dorogi-2/>
2. https://zszd.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=32
3. <http://www.bsk.nios.ru/content/zapadno-sibirskaya-zheleznaya-doroga>
4. <https://elibrary.ngonb.ru/catalog/535/>