# Оглавление

[Введение 2](#_Toc249167318)

[1. Первые проекты строительства Транссибирской магистрали 4](#_Toc249167319)

[2. Строительство пути 5](#_Toc249167320)

3. [Политика и строительство транссибирской магистрали 8](#_Toc249167321)

[4. Окончание строительства 12](#_Toc249167322)

[Заключение 16](#_Toc249167323)

[Список использованной литературы 18](#_Toc249167324)

# Введение

Историю Великой Сибирской железной дороги начинают обычно с последней трети XIX века, когда стало ясно — пора тянуть рельсы за Урал и дальше, к самому Тихому океану. А между тем, как показывают новейшие изыскания профессора М. Воронина, идея Транссиба родилась много раньше — в те далекие времена, когда железных дорог в России еще не было.

В 1836 году ведомство путей сообщения снарядило экспедицию для отыскания лучшего направления «тележной дороги» от Иркутска до Троицко-Савинска (в четырех верстах от Кяхты), где находился пункт пограничной торговли. Ставший во главе экспедиции талантливый русский инженер Н. Богданов (кстати, автор проекта и строитель гранитных шлюзов в Шлиссельбурге) понимал свою задачу широко — создать надежный путь от далекой окраины в Центр страны. И он выдвинул революционную для своего времени идею: строить не продолжение колесного тракта, а железную дорогу - вначале всего лишь на расстояние 25 км, до Усть-Кяхты, затем на 72 км, до Самхалока, и далее по Кругобайкальскому и Московскому трактам в европейскую часть России.

Идея эта была исключительно дерзкой; ведь первая общественная железная дорога была построена лишь незадолго до той поры в Англии, в 1825 году (через пять лет примеру этой страны последовала Америка), а когда Богданов выдвинул идею Транссиба, первый русский паровоз только готовился к старту (в России железная дорога, соединявшая Петербург с Царским Селом с продолжением до Павловска, появилась в 1837 году).

Конечно, в те времена, когда рельсы не связали еще между собой даже главные центры страны, Петербург и Москву, идея строительства трансконтинентальной магистрали была преждевременной. Однако идея эта завладела умами российских инженеров, и, сооружая лишь самые первые у нас железные дороги, они предвидели, что рано или поздно рельсы должны шагнуть за Урал, в Сибирь, а может, и к Тихому океану.

Ников (руководитель, автор проекта и строительства железной дороги   
Петербург — Москва), намечая транспортные связи Москвы с Днепром и   
Волгой, предусмотрел, что одна из магистралей должна иметь выход на восток, а четыре года спустя он предложил проекты «островных», не связанных между собой дорог Пермь — Тюмень и Иркутск — Чита для соединения водных систем Амура и Волги.

В 1892 году рельсы от Сызрани протянулись уже до Челябинска. Дальше начиналась Сибирь. Не так-то просто было наметить трассу, «пересекавшую более половины Евразии, шедшую через столь неблагоприятные для строительства края. Согласившись, что дорога до Иркутска пройдёт примерно вдоль Московского тракта, разные группы проектировщиков расходились по вопросу, как вести трассу дальше. Одни предлагали повести ее через Маньчжурию. Но этот удобный, более короткий путь к Владивостоку был вначале отвергнут: стратегическую дорогу тогда решили вести по своей земле. Было отвергнуто и второе предложение: грузы из Иркутска доставлять до Шилки и Аргуни, оттуда по Амуру до Уссурийского шоссе, которое должны были соорудить от Амура до Владивостока. Принять его значило бы отказаться от железной дороги через всю Сибирь. 1 декабря 1890 года правительственная комиссия приняла решение приступить к строительству рельсового пути по трассе Челябинск - Иркутск — Иман — Владивосток, но разбить его сооружение на два этапа: вначале проложить магистрали между Челябинском и Иркутском, между Владивостоком и Иманом, а потом уже соединить рельсами Иман и Иркутск.

Ближайшей целью было установить водно-железнодорожное сообщение из центра страны до берега Тихого океана. Срок строительства определили в десять лет. 19 мая 1891 года во Владивостоке состоялась торжественная закладка Великой Сибирской железной дороги.

# 1. Первые проекты строительства Транссибирской магистрали

Первые проекты строительства Транссибирской магистрали появились в России в 50—70-х гг. XIX в. Но царское правительство долго не решалось приступить к реализации этого сложного и дорогостоящего плана. В конце концов было принято компромиссное решение — создать водно-железнодорожный путь в Сибирь.

В 1883-1887 гг. были проведены большие работы по сооружению Обско-Енисейской водной системы с расчисткой и спрямлением ряда русел небольших рек, устройством канала длиной 7,8 км, постройкой плотины и шлюзов. В результате появилась возможность перевозить грузы и пассажиров по водно-железнодорожному пути: от Петербурга по Волго-Бал-тийской водной системе до Перми, далее по островной железной дороге Пермь-Екатеринбург-Тюмень, затем по Обско-Енисейской и Селенгинской водным системам и далее по Амуру вплоть до Тихого океана. Протяженность этого пути составляла более 10 000 км, использование же его целиком зависело от погодных условий. Поэтому путешествие было продолжительным и трудным, а порой и рискованным. Только постройка железной дороги могла способствовать освоению Сибири.  
К обсуждению вопроса строительства Сибирского пути были привлечены министерства путей сообщения, военное, финансовое, морское, внутренних дел, земледелия и государственного имущества, императорского двора. 6 июня 1887 г. считается датой принятия правительственного решения о необходимости сооружения дороги. При этом предполагалось, что она будет не сплошной, а смешанной, водно-железнодорожной.

В феврале 1891 г. вышел указ о строительстве «сплошной через всю Сибирь железной дороги» от Челябинска до Владивостока. Сооружение ее объявлялось «великим народным делом». Магистраль делилась на семь дорог: Западно-Сибирскую, Средне-Сибирскую, Кругобайкальскую, Забайкальскую, Амурскую, Северо-Уссурийскую и Южно-Уссурийскую. Позднее появилась Китайско-Восточная железная дорога.  
19 мая 1891 г. во Владивостоке началось строительство Великого Сибирского пути.

Всеми делами стройки ведали Управление по сооружению сибирских железных дорог, Инженерный совет Министерства путей сообщения и Мостовая комиссия, подчинявшаяся Временному управлению казенных железных дорог, которое входило в Железнодорожный департамент МПС.  
В ноябре 1892 г. правительство выделило 150 млн руб. на первоочередные и 20 млн руб. на вспомогательные работы. Строительство предполагалось завершить в следующие сроки: Челябинск-Обь-Красноярск — в 1896 г.; Красноярск-Иркутск — к 1900 г.; линию Владивосток-Графская — к 1894-1895 гг. Предварительная стоимость была определена в 350 млн руб. золотом, или 44 тыс. руб. на км.

# 2. Строительство пути

С 1892 г. на всех дорогах, кроме Амурской, развернулись изыскательские и строительные работы.

Среди рабочих на строительстве железной дороги были завербованные в беднейших губерниях России и местные, страдавшие от неурожаев. Временные рабочие выполняли самые тяжелые земляные работы. Местные крестьяне рубили лес, подвозили землю, балласт и строительные материалы. Специальные вербовщики старались не напрасно: за каждого рабочего они получали от 40 до 80 рублей. Транссиб строили до 83 тыс. штатных рабочих и около 6 тыс. инженерно-технических работников. В общей сложности на стройке было занято одновременно более 100 тыс. человек. Работы выполнялись вручную. Основными орудиями труда были лопаты, ломы, топоры и пилы.

Широкий размах работ при принятом способе строительства (за счет государства) позволил целесообразно маневрировать рабочей силой. Это давало преимущество перед частным способом, когда строительство осуществляется разрозненными, конкурирующими акционерными обществами. Использование огромного количества людей на строительстве железных дорог от Урала до Тихого океана позволило постоянно наращивать темпы сооружения Транссиба. К зиме 1893 г. было построено 413 км, в 1894 г. — уже 891 км, а в 1895 г. — более 1340 км.

Весной 1891 г. началось строительство на Уссурийской линии, работы возглавил инженер О.П. Вяземский.

В 1893 г., с двухлетним опережением запланированного срока, правительство открыло финансирование строительства Средне-Сибирской дороги. Это было весьма своевременно, так как освободились рабочие и специалисты, завершившие в сентябре 1892 г. линию Златоуст-Челябинск, да и местное население страдало от неурожая и нуждалось в приработке.  
Важным событием стало строительство моста через Обь. Рядом с мостом возник поселок, превратившийся потом в город Новосибирск. Средне-Сибирская железная дорога начиналась от восточного устоя моста и завершалась в Иркутске. Она была удалена от транспортных коммуникаций, при строительстве ее не хватало рабочих, и поэтому часто применяли труд каторжников. Из Центральной России приходилось доставлять не только рабочих, но и оборудование и материалы.

Барьерными объектами были и другие крупные реки, через которые пришлось сооружать большие мосты, в том числе длиной 515 м через Томь и 950 м через Енисей.

Летом 1896 г. приступили к работе на участке от Иркутска до Байкала. В постоянную эксплуатацию эта часть Транссиба была принята в 1901 г. Из-за сложности рельефа, дальности подвоза и других причин перерасход средств при сооружении этого участка достиг 16 млн руб., и 1 км дороги обошелся в 90 тыс. руб. По озеру от пристани Лиственничная была налажена паромная переправа до пристани Мысовая. Дальше дорога шла на Верхнеудинск.

Подвижной состав перевозился мощными паромами-ледоколами «Байкал» и «Ангара», которые регулярно курсировали на 73-километровой переправе. Такой смешанный способ транспортировки оказался впоследствии недостаточно эффективным, что особенно проявилось в период передислокации войск и военной техники на Дальний Восток. Это заставило ускорить рассмотрение вопроса об окончательных изысканиях и строительстве Кругобайкальской железной дороги. Еще в 1891 г. рассматривались два варианта обхода озера Байкал — северный и южный. Северный был более простым. Экспедиция О.П. Вяземского установила, что южный вариант, несмотря на его сложность, все же предпочтительнее, так как местность здесь лучше обжита. Поэтому остановились на нем. Трасса проходила по скалистому берегу, огибая Байкал.

На Кругобайкальской железной дороге длиной в 260 км построили 39 тоннелей общей протяженностью 7,3 км, 14 км подпорных стен, 47 предохранительных галерей, виадуки, волнорезы, многочисленные мосты и трубы. Эта дорога уникальна по концентрации разнообразных искусственных сооружений. Она представляет собой как бы наглядную энциклопедию инженерно-строительного искусства. Объем земляных работ при сооружении дороги составил свыше 70 тыс. м3 на 1 км. Не случайно эту линию сооружали шесть лет. Самоотверженный труд строителей позволил в 1905 г. (на год раньше срока) начать регулярное движение поездов. В то же время паромная переправа просуществовала еще почти 20 лет. Для этого соорудили новую пристань Баранчук близ станции Байкал.

После Забайкальской дороги (Мысовая-Сретенск) вначале предполагалось строить Амурскую. В соответствии с этим в 1893—1894 гг. произвели изыскания от Сретенска до станицы Покровская на Амуре и далее до Хабаровска. Однако сложность условий, суровость климата, а главное, занятие Россией Порт-Артура заставили принять другое решение — вести железную дорогу к Порт-Артуру и Дальнему.

# 3. Политика и строительство транссибирской магистрали

В середине 90-х гг. между империалистическими державами началась жестокая борьба за право постройки железных дорог в Китае. Наиболее активно действовали финансовые группировки Англии, Франции и США. Каждую финансовую группу поддерживало свое правительство. Тут опять следует учитывать китайскую специфику. Концессии на строительство железной дороги в Китае предусматривали не только ассигнование средств, создание технического проекта железной дороги и получение дивиденда. В случае постройки дороги управляющий и технический персонал будет состоять в основном из граждан страны, которой передадут концессию, а для охраны железной дороги введут или иностранные войска, или китайскую охрану, вооруженную и контролируемую руководством железнодорожной компании.

Банковский синдикат США предложил китайскому правительству грандиозный проект железной дороги Кантон-Ханькоу-Пекин и далее, через Маньчжурию, до соединения с русской Транссибирской магистралью.  
Министру финансов Витте удалось склонить Николая II к поддержке русского проекта Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).  
В конце апреля 1896 г. в Россию прибыл китайский сановник Ли Хун-чжан. Формальным предлогом было, видимо, участие в коронации Николая II. 3 июня 1896 г. Ли подписал так называемый Московский договор о союзе России и Китая. Ли получил взятку в 4 млн руб., из которых 2 млн ему выдали немедленно, а еще 2 — в течение последующих лет. Кстати, Ли вскоре умер, сэкономив 2 млн руб. русской казне. По договору Китай давал согласие на строительство железной дороги через Северную Маньчжурию до Владивостока. Постройка и эксплуатация дороги должны были осуществляться Русско-Китайским банком.

Контракт на постройку и эксплуатацию КВЖД был подписан представителем китайского правительства и Русско-Китайским банком 8 сентября 1896 г. Для сооружения и эксплуатации этой дороги банк учредил Акционерное общество Китайско-Восточной железной дороги. Концессионный контракт устанавливал, что ширина колеи КВЖД должна быть такой же, как и на русских железных дорогах. Земли, принадлежавшие Обществу, а также его доходы освобождались от всяких пошлин и налогов. Обществу предоставлялось право самостоятельно устанавливать железнодорожные тарифы. Особое значение получало право Общества на «безусловное и исключительное управление своими землями», т.е. всей полосой отчуждения. Условия концессионного договора превращали эту полосу в нечто вроде большого, вытянутого русского сеттльмента. Общество КВЖД завело даже свою собственную вооруженную полицию. Через 80 лет железнодорожная линия должна была безвозмездно отойти к китайскому правительству. Через 36 лет оно приобретало право выкупа дороги. Практически Общество КВЖД существовало в значительной мере на средства русской казны.

Стоит отметить, что к концу 1898 г. Англия получила от Китая концессии на сооружение железной дороги общей протяженностью 2800 миль, Россия — 1530 миль, Германия — 720 миль, Франция — 420 миль, Бельгия — 650 миль, США — 300 миль.

Утром 16 августа 1897 г. жители пограничных сел и станиц Южно-Уссурийского края — Покровки, Константиновской и других — наблюдали интересную картину: двадцать две тройки одна за другой мчались по почтовому тракту в сторону китайской границы. В тройках ехали гости, приглашенные на церемонию официального открытия работ по постройке Китайско-Восточной железной дороги.

На противоположном, китайском, берегу реки Уши на возвышенности раскинулся большой круглый павильон в китайском стиле: с красными лакированными колоннами по периметру стен, с окнами, забранными резными деревянными решетками. По конькам и краям выгнутой черепичной крыши возвышались фигурки обезьян, собак, львов и драконов. Над павильоном развевался странный флаг: наполовину китайский, наполовину русский. По диагонали полотнище разделялось на два цвета — белый и желтый, на одной половине — солнце и дракон, на другой, в левом верхнем углу, — российский бело-сине-красный флаг. Это было знамя нового Общества КВЖД. Оно символизировало дружбу и сотрудничество России и Китая в постройке железной дороги.

По договоренности с китайскими властями КВЖД обязательно выкупала у частных владельцев отчуждаемые ею для нужд дороги земли. Ширина отчуждаемой земли на перегонах между станциями устанавливалась в 40 сажень (85,4 м) — по 20 сажень в каждую сторону, но фактически была меньше: по 15 сажень (32 м) с одной стороны и по 18 сажень (38,4 м) — с другой. Под большие станции отчуждалось по 50 десятин земли (54,5 га), под остальные станции и разъезды — до 30 десятин (32,7 га). Под Харбин первоначально было отчуждено 5650,03 десятины (6158,53 га) несколькими отдельными участками, а в 1902 г. площадь отчуждения увеличилась до 11 102,22 десятины (12 101,41 га). На правом берегу Сунгари (Харбин) отчуждалось 5701,21 десятины, на левом берегу (Затон) — 5401,01 десятины. Вся эта площадь была объединена общей границей.  
Строительство Южной линии было одной из первоочередных задач, поставленных русским правительством перед Обществом КВЖД. Забегая вперед, замечу, что 5 февраля и 29 июня 1899 г. правительство поручило Обществу устройство морского пароходства на Тихом океане. К 1903 г. КВЖД располагала 20 крупными океанскими пароходами. Они обеспечивали грузовое и пассажирское сообщение между портами Приморской области, портом Дальний и крупными портами Кореи, Китая и Японии, осуществляли транзит пассажиров из Западной Европы на Дальний Восток, но во время русско-японской войны флот КВЖД был полностью уничтожен.  
В Маньчжурии на КВЖД выросли новые города: Дальний, Маньчжурия и Харбин. Последний стал сердцем КВЖД. Ее 107 станций вскоре превратились в цветущие поселки. К 1903 г. Обществом КВЖД в них было выстроено 294 061м2 жилых помещений, а к 1910 г. — 606 587 м2, т.е. 467,9 м2 на 1 км главного пути. В 1903 г. общее число служащих дороги достигало 39 112 человек, из них русских было 18 123, а китайцев — 20 948, австрийцев, итальянцев, швейцарцев и турок было вместе 17 человек, еще 17 японцев и 9 корейцев.

Стоимость КВЖД, включая содержание порта и города Дальний, составляла к 1903 г. 318 640 236 руб. золотом. К 1906 г. она возросла до 375 млн руб. В последующие годы эта сумма приблизилась к 500 млн. Так сколько же стоила вся КВЖД? На этот вопрос дать точный ответ невозможно.

Для сокращения сроков постройки дороги администрация КВЖД решила создать крупный опорный пункт непосредственно на самой территории Маньчжурии, который бы отвечал одному, но главному требованию: сюда с наименьшими затратами должен быть обеспечен подвоз огромного количества строительных материалов, необходимых для сооружения этого гигантского транспортного предприятия. Этим пунктом было выбрано место пересечения железнодорожной магистралью реки Сунгари. И назван он был просто — Сунгари, или железнодорожный поселок Сунгари.

6 мая 1898 г. из Хабаровска вверх по Уссури в Харбин отправился первый пароход — «Благовещенск», арендованный у частного Амурского общества. На борту его находились руководители Строительного управления во главе с СВ. Игнациусом в сопровождении рабочих, служащих и казаков Охранной стражи. Плавание проходило трудно. Главным препятствием были многочисленные сунгарийские перекаты и мели. Вода в реке была низкая. Это вызвало недоумение у строителей, привыкших видеть реки Европейской России после таяния снегов наиболее полноводными. Но в Маньчжурии, где зимой снега почти не бывает, его таяние не вызывает повышения уровня воды в реках. Однако в период интенсивных и частых муссон-ных дождей — в июле и августе — вода в реках достигает своей наивысшей отметки.  
Из-за многочисленных задержек на мелях, когда приходилось сгружать с парохода наиболее тяжелые грузы, например, рельсы, и оставлять их на островках, это путешествие по Сунгари длилось более 20 дней.  
28 мая 1898 г. пароход «Благовещенск» прибыл в Харбин. Этот день многие авторы считают днем освоения города. Но следует заметить, что рейс «Благовещенска» получил такую известность из-за присутствия на его борту начальства. Фактически первым пароходом, отправившимся в Харбин, стал «Святой Иннокентий», привезший туда из Хабаровска рядовой персонал КВЖД.

# 4. Окончание строительства

Из Харбина строительство дороги велось одновременно по трем направлениям: к русской границе на запад и на восток, и на юг — на Дальний и Порт-Артур. Одновременно дорога строилась и с конечных пунктов: от Никольска-Уссурийского, со стороны Забайкалья и Порт-Артура, а также на отдельных отрезках между этими пунктами. Была поставлена задача как можно скорее сомкнуть пути, хотя бы на временной основе. Скорейшая организация движения стала главной целью.  
Дорога проектировалась однопутной. Расстояния между станциями на равнинных участках не должны были превышать 35 км, а на горных — 25 км. Путевые казармы строились на расстоянии 13-19 км одна от другой, а между ними были еще полуказармы. Расстояния между главными и оборотными депо составляли 100-170 км. Станциями с узловыми депо были назначены Пограничная, Ханьдаохэцзы, Бухэду и Маньчжурия. Пропускная способность была принята в десять пар паровозов с перспективой доведения ее в будущем до шестнадцати пар, т.е. почти до верхнего предела для однопутных железных дорог, который составлял восемнадцать пар поездов в сутки.

К лету 1901 г. укладка пути достигла Бухэду и стала подниматься к Хинганскому хребту. Подход к будущему тоннелю по крутым восточным склонам хребта инженер Н.Н. Бочаров спроектировал в виде полной петли радиусом 320 м, в которой нижний путь проходил в каменной трубе под верхним. Это было также обусловлено необходимостью уменьшить длину будущего тоннеля. Уже по проложенному пути на Хинган были доставлены необходимые для строительства машины, оборудование и строительные материалы. Петля и тоннель строились с марта 1901 г. по ноябрь 1903 г. А в это время железная дорога от Хингана ушла далеко на запад, и 21 октября 1901 г. у Унура произошла смычка Западной линии.

Путь от Харбина до Владивостока был соединен еще 5 февраля 1901 г. у станции Ханьдаохэцзы, а от Харбина до Дальнего — 5 июля того же года. Укладка пути на КВЖД была, таким образом, закончена на всем протяжении, и дорогу открыли для рабочего движения поездов.  
Осенью 1901 г. после прибытия необходимого оборудования начались интенсивные работы по пробивке тоннеля. До завершения работ по строительству тоннеля и петли поезда пропускались в обоих направлениях по системе временных тупиков, устроенных на восточном склоне Большого Хингана, и нижнему заезду петли. Рабочий поселок, выросший у восточного портала Хинганского тоннеля, получил название Петля.

В первую очередь прокладывалось железнодорожное полотно и устраивались тупики, с помощью которых Бочаров успешно решил задачу преодоления железной дорогой Хинганского хребта. Эти знаменитые бочаровские тупики начинались сразу же за станцией Петля. Строительство их было обусловлено необходимостью организации временного обходного железнодорожного сообщения для подвоза стройматериалов и оборудования для строившейся линии, а также для доставки пассажиров до тех пор, пока не будет готов тоннель. Для этого и служила система железнодорожных тупиков — отрезков пути по полкилометра длиной каждый, расположенных в три яруса в виде зигзага по склону хребта. Тупики позволяли поездам как спускаться с крутого восточного склона Большого Хингана, так и подниматься снизу на самую высшую точку перевала и обеспечивали, таким образом, возможность непрерывной железнодорожной связи в обход тоннеля еще задолго до ввода его в эксплуатацию.

Движение поездов по тупикам было разработано до мельчайших деталей. Еще в 1898 г. Харбин был соединен с Россией телеграфной линией, что существенно облегчило строительство дороги, и вместе с тем в первый период постройки передавалась масса смешных и пустячных телеграмм, которые шли по всем крупным станциям. Например, однажды со станции Пограничная Восточной линии оповестили всю дорогу о краже петуха и кур у помощника начальника станции. В телеграмме во всех подробностях передавались приметы украденных кур: «Петух красный, бесхвостый, стоимостью в 70 коп., и 5 кур, из них одна черная с белыми пятнами, одна с рябинами, одна желтая и две светло-желтые с рябинами, стоимостью по 70 коп. Прошу принять меры розыска».

Зимой 1903-1904 гг. между Москвой и портом Дальний еженедельно ходили четыре роскошно оборудованных пассажирских поезда. Они отправлялись из Москвы по понедельникам, средам, четвергам и субботам. В полдень на третьи сутки поезд прибывал в Челябинск, утром на восьмые сутки — в Иркутск. Затем была четырехчасовая переправа через Байкал на пароме (или езда по Кругобайкальской дороге после введения ее в эксплуатацию). В полдень на двенадцатые сутки поезд прибывал на станцию Маньчжурия, а еще через пять суток — в порт Дальний. Вся поездка занимала 16 суток вместо 35 на океанском корабле.

В 1904 г. Транссиб представлял собой комплекс железных дорог, протяженность которых приведена в табл. 1.

Таблица 1.

**Железные дороги Транссиба к 1904 г.**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Дорога** | **Граница дороги** | **Протяженность, км** | **Год завершения постройки** |
| Западно-Сибирская | Челябинск-Обь | 1418 | 1896 |
| Южно-Уссурийская | Владивосток-Графская | 408 |  |
| Северо-Уссурийская | Графская-Хабаровск | 361 | 1897 |
|  | Обь-Иркутск | 1818 | 1899 |
| Забайкальская | Иркутск-Сретспск (с паромной переправой через Байкал) | 1220 | 1900 |
| КВЖД | Китайский разъезд-Маньчжурия | 374 | 1900 |
|  | Маньчжурия-Никольское | 1520 | 1903 |
|  | Артур-Дальний | 1025 | Конец 1903 |
|  | Всего | 8144 |  |

Стоимость строительства дорог Транссиба составила около 1 млрд руб., средняя стоимость 1 км пути доходила до 120 тыс. руб.  
С началом строительства Транссибирской магистрали встал вопрос о дополнительных железнодорожных подходах к ней из европейской части России. Для этого в 1896 г. построили линию от Екатеринбурга до Челябинска длиной 252 км, а к 1899 г. — от Перми до Котласа через Вятку длиной 866 км. Таким образом, появился выход на Северную Двину, по которой далее грузы попадали в Архангельск, и новый подход к Транссибу.  
Для обеспечения кратчайшего выхода к Великому Сибирскому пути с северо-запада решили провести линию Петербург-Вологда-Вятка. Царский указ о ее строительстве вышел в 1902, г. Для предпостроечных изысканий и последующего сооружения линию разделили на две части: Петербург-Вологда протяженностью 599 км и Вологда-Вятка протяженностью 642 км.

# Заключение

Еще в то время, когда только-только прозвучало в мире известие о начале Транссиба, известный английский экономист Арчибальд Колькхун, сумевший сразу оценить его огромное значение, предрек: «Эта дорога не только сделается одним из величайших торговых путей, какие когда-либо знал мир, и в корне подорвет английскую морскую торговлю, но станет в руках России политическим орудием, силу и значение которого даже трудно угадать. Сибирь — далеко не та бесплодная равнина, унылое место изгнания, какими обыкновенно рисуют ее европейцы. Напротив, это богатейшая страна, с многими сотнями тысяч акров плодороднейшей земли, с громадным минеральным фондом, — страна, полное промышленное развитие которой может со временем положить начало новой экономической эры. Но не в этом, пока еще отдаленном результате заключается главное значение Сибирской железной дороги, а в том, что она сделает Россию самодовлеющим государством, для которого ни Дарданеллы, ни Суэц уже более не будут играть никакой роли, и даст ей экономическую самостоятель­ность, благодаря чему она достигнет преимущества, подобного которому не снилось еще ни одному государству».

Как нельзя автора этих слов заподозрить в неискренности, так нельзя заподозрить его и в преувеличениях. Над однобоким и незаконченным строением России Транссиб сразу возвысился в государственный механизм первой величины, который потребовал активности всех его частей. С первым же ходом Транссиба Россия сразу принималась за решение двух неотложных задач: наконец-то твердою, петровскою ногою вставала на востоке, подперев надежным плечом дальние окраины и подводя к ним животворный кровоток, и, во-вторых, населяла эти пустынные пространства энергичным народом, садившимся на не знавшие плуга залежные земли. До Транссиба Россия владела Сибирью слепо, и сотой доли не видя, чем она владеет: что-то там, на востоке, лежит, огромное, сырое, необработанное и неподъемное, кажется, богатое до того, что богатство это под летним жарким солнцем сочится, как смола из дерева, из недр земных, но так это далеко, так тряско и долго туда добираться, что не приведи Господь, мы и ближним вполне удовлетворимся. Теперь же, пробуждая к жизни эти немереные пространства, измерив их и испробовав, старая Россия и сама протирала глаза: бедная, нищая, какой она показывала себя, с постоянными недородами и измученными пашнями, лежит она, оказывается, на пороге тучного края.

Укладка пути на Амурской дороге, на самом последнем прогоне русского Транссиба, закончена была в 1915 году. История строительства Транссиба закончилась, начиналась история его эксплуатации. Начиналось “хождение по мукам” гражданской войны, когда калечили и взрывали дорогу поочередно то белые, то красные, восстанавливали и снова калечили, чтобы не досталась врагу. Все перемогла она вместе с народом, с тем самым народом, который, как судьбу свою, как памятник своему мужеству и терпению, как “вечный двигатель”, пронес ее на руках через всю начертанную ей для службы земную обитель и бережно уложил: работай, матушка!

С той поры и работает. Дала от себя многочисленные побеги к северу и югу, окрепла и возмужала, налилась соками, похорошела, раскинула объятия свои на весь мах сибирских далей. Вместе с народом воевала и вместе строила, выстояла в смуту 90-х годов минувшего столетия, не потеряв достоинства и не отдавшись в чужие руки, нигде и ни в чем не нарушив присягу Отечеству...

# Список использованной литературы

1. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994
2. Железные дороги России общий курс. – СПб: Информационный центр «Выбор», 2002
3. Распутин В.В. Транссиб. Повесть о дороге. М., 1999
4. Транспорт России. Анализ. Проблемы. Перспективы.- М.: Центр стратегических программ, 2003
5. Широкорад А.Б. Падение Порт-Артура, М., 2003
6. http://history.rzd.ru/