



ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ

Авторы: О. А. Кубицкая

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ (Транссиб, Великий Сибирский путь, Сибирская ж. д.), железная дорога, соединившая Европ. часть России с Дальним Востоком, крупнейшая в мире ж.-д. магистраль (8,3 тыс. км в 1916). Первоначально одноколейная, с 1906 прокладывался второй путь. Проекты строительства разрабатывались с кон. 1850-х гг. Решение о постройке за счёт казны принято имп. Александром III [оформлено 10(22).12.1892]. Общее руководство строительством Т. м. и мероприятиями по развитию прилегающих к ней территорий в 1892–1905 осуществлял [Комитет Сибирской железной дороги](#) во главе с вел. кн. Николаем Александровичем (с 1894 имп. Николай II). Историч. часть (Миасс – Челябинск – Омск – Иркутск – Хабаровск – Владивосток) строилась с 1891 участками одновременно с двух сторон: Уссурийская ж. д. (1891–97), Западно-Сибирская ж. д. (1892–96), Забайкальская ж. д. (1895–1900), Кругобайкальская ж. д. (1899–1904, когда было открыто рабочее движение). Движение поездов на отд. линиях начато в 1901. Регулярное сообщение с Владивостоком (частично через территорию Китая) установлено от С.-Петербурга (1903) после ввода в строй [Китайско-Восточной железной дороги](#) (КВЖД), непрерывное ж.-д. рельсовое сообщение – в 1905 с принятием в постоянную эксплуатацию Кругобайкальской ж. д. (до этого использовалась паромная переправа через оз. Байкал). Сквозное движение на Т. м. по территории России обеспечила Амурская ж. д. (1916), построенная в связи с переходом юж. части КВЖД под управление Японии после рус.-япон. войны 1904–05. По темпам и объёмам работ (ежегодно прокладывалось по 500–600 км), трудным природным условиям Т. м. не имела аналогов в мире. Ряд сооружений на Т. м. были уникальными по тому времени. К ним, напр., относился ж.-д. мост через р. Енисей в Красноярске (инженеры – Е. К. Кнорре, Л. Д. Проскуряков, Гран-при на Всемирной выставке 1900 в Париже; действовал до 1999, разобран в 2007), первый в мировой

практике тоннель в вечномёрзлом грунте на Амурской ж. д. На Кругобайкальской ж. д., наиболее сложной в технич. отношении, был построен 41 тоннель, сооружены 19 виадуков и др. Строительство Т. м. сопровождалось геологич. и топографич. исследованиями (в частности, выявлением золотоносных районов), а также изучением природных условий, осуществлением межевых, гидротехнич. и гидрологич. работ, что содействовало колонизации обширных областей с суровыми природно-климатич. условиями. Т. м. с сетью обслуживавших её мастерских, депо и др. предприятий стала крупнейшим гос. холдингом в России (43 тыс. рабочих и служащих в 1913). Она обеспечила бурное социально-экономич. развитие Сибири в нач. 20 в. (напр., был налажен массовый экспорт сибирского хлеба и масла через порты Балт. моря в Данию и Великобританию), возникновение мн. новых городов (в т. ч. Новониколаевск, ныне Новосибирск), создала условия для крупномасштабного переселенчества при осуществлении столыпинской аграрной реформы. В дореволюц. период начальным пунктом Транссиба считался Моск. вокзал в С.-Петербурге, а начальными точками в Москве – Курско-Нижегородский (ныне Курский), затем до сер. 1920-х гг. – Рязанский (ныне Казанский) вокзалы. С 1956 гл. пассажирский ход Т. м. начинается на Ярославском вокзале в Москве (в 2001 там установлен километровый ж.-д. столб с нулевой отметкой и отметкой «9298»; во Владивостоке в 1996 – с отметкой «9288»). Электрификация дороги на всём её протяжении завершена в 2002. Ныне Т. м. является частью междунар. транспортного коридора «Транссиб» (TS): Центр. Европа – Москва – Екатеринбург – Красноярск – Хабаровск – Владивосток/Находка с системой ответвлений (на С.-Петербург, Киев, Новороссийск, в Казахстан, Монголию, Китай и Корею), который на территории России и сопредельных стран сопрягается с общеевропейскими коридорами № 2, 3 и 9. Участки Т. м. входят в Южно-Уральскую, Восточно-Сибирскую, Красноярскую, Западно-Сибирскую и Дальневосточную железные дороги.

Литература

Лит.: Сибирь и Великая Сибирская железная дорога. 2-е изд. СПб., 1896; Саблер С. В., Сосновский И. В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903; Борзунов В. Ф. Архивные материалы по истории строительства Сибирской железной дороги (1880–1905 гг.) // Исторический архив. 1960. № 5; Воронин М. И.

Великий Сибирский путь // Транспортное строительство. 1975. № 9; Калиничев В. П.
Великий Сибирский путь. М., 1991; Краткие сведения о развитии отечественных
железных дорог с 1838 по 1990 г. / Сост. Г. М. Афонина. М., 1996.