

К 130-летию Свердловской железной дороги

НОУ "СОШ № 44 ОАО "РЖД"



Свердловская железнодорожная магистраль



Цель:



Содержание

1. Тагильские самоучки.
2. Горнозаводская линия.
3. Железнодорожники-революционеры.
4. Власть советам.
5. На крыльях пятилеток.
6. Железная дорога в годы войны.
7. На мирные рельсы.
8. Труд по-уральски.
9. Свердловская магистраль сегодня.
10. Литература.
11. Авторство.

Тагильские самоучки

Русские железные дороги начинались, как известно, на Урале крепостными самоучками- Ефимом Алексеевичем и Миронем Ефимовичем Черепановыми. В «Сведениях Выйской конторы» Демидовых за две седмицы- с 5 по 19 августа 1834 года - сохранилась запись: «...пароходный делижанец отстройкою совершенно окончен, и для ходу оногo строится чугунная дорога, и для сохранения делижанца отстраивается деревянный сарай...»

За постройку рудовозной дороги Ефиму и Мирону Черепановым дали вольную, оставив, однако, семьи в крепостном состоянии.



Первый русский паровоз, сконструированный и построенный братьями Черепановыми 1834 году



Памятник Черепановым в Нижнем Тагиле



Горнозаводская линия

В феврале 1870 года Комитет железных дорог по представлению министра путей сообщения постановил признать Уральскую железную дорогу «совершенно необходимой и включить в число дорог самонужнейших».

В июне 1871 года развернулось изыскание трассы. Летом 1875 года началось строительство.

Работы вело акционерное «Общество горнозаводской железной дороги». На должность инженера стройки правление пригласило талантливого специалиста, известного уже в железнодорожном деле, Голубева.

Укладка рельсов в Уральских горах потребовала колоссальной затраты сил. В частности, длина одних выемок в сплошном скальном грунте достигала 12 вёрст, глубина – 5 сажен, а на Луньевской ветке – даже 12 сажен.

27 февраля 1878 года по всей линии от Перми до Екатеринбурга прошёл первый рабочий поезд. 1 октября (14 октября по новому стилю) 1878 года по ней открылось регулярное движение.

Единственная железная дорога длиной 669 вёрст не могла полностью решить транспортную проблему края. Поэтому, в конце 1885 года на средства казны было завершено строительство линии Екатеринбург – Тюмень.



**Паровозное депо в
Екатеринбурге. 1878 год**



**Екатеринбургский
вокзал. 1878 год**



Сооружались линии железных дорог Урала по тем временам очень быстро, на каждой стройке работало по несколько десятков тысяч человек. Труд железнодорожников-первопроходцев был тяжёлым и низкооплачиваемым. Например, на горнозаводской линии землекопу высокого разряда полагалось на хозяйских харчах всего 18 рублей в месяц, на Пермь –Котласской – 16,5 рубля. Низкая зарплата, тяжёлые условия труда и быта влекли за собой заболевания и большую смертность рабочих. В 1877 году болел каждый третий рабочий. Печать того времени сообщала: «На резервах дороги под их ветвями в уборке холодной зимы чернеют кресты над могилами рабочих. Многие из них обрели здесь последнее пристанище...». Великий русский поэт Н.А. Некрасов писал в стихотворении «Железная дорога»:

**Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты,
А по бокам-то всё косточки русские...**

Это можно было сказать и о строителях уральских железнодорожных линий.



**Строительство
перегона Пермь - Зимка**



**Строительство перегона
Алапаевск - Синячиха**



Железнодорожники-революционеры

«Конфиденциально»

Господину начальнику Управления железных дорог

...После возникновения забастовки были, как указано выше, арестованы Губернской Жандармской полицией: в Перми – члены «Центрального комитета»....

Начальник дороги

(Подпись)»

(рапорт начальника Пермской железной дороги от 23 января 1906 года)

Строители железной дороги постоянно боролись за лучшие условия труда и быта. Железнодорожные стройки превращались в очаги острейших классовых конфликтов на Урале. В возникавших стачках и волнениях участвовали сотни и тысячи рабочих. Так, в июле 1877 года на горнозаводской линии забастовало около 600 рабочих. В майской стачке того же года на Пермь-котласской линии участвовало около 500 строителей из крестьян вятской губернии. Причём обе стачки отличались немалой организованностью и стойкостью бастующих.

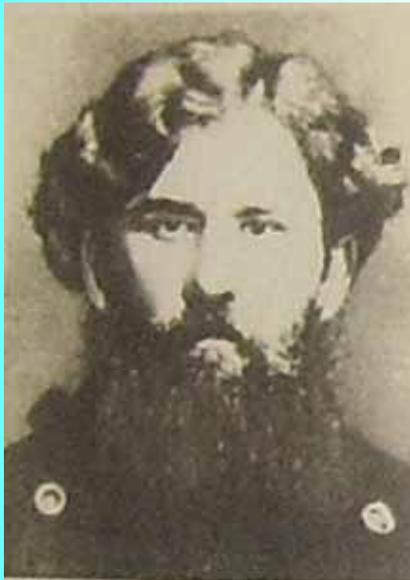


Фельдшер Пермской дороги член РСДРП И. П. Ладыжников (крайний слева) на встрече с В.И. Лениным и А. М. Горьким на острове Капри. 1902 год



Уральские железнодорожники быстро превратились в серьёзную политическую силу. Начали народники.

В 1878 году существовал кружок народников на станции Пермь. Им руководил помощник начальника станции Е.Т. Вольсов. Другой кружок, которым руководил делопроизводитель А.К. Маликов, действовал при управлении дороги. Члены другого нелегального кружка железнодорожников А.П. Безукладников, Н.А. Федотов, А.Я. Деменев, Ф. А. Грохов, П.И. Висетин и другие под руководством чертёжника А.И. Бахарева изучали и распространяли народническую и западноевропейскую социалистическую литературу среди рабочих. Нелегальные кружки были разгромлены. Однако, зарождавшийся в сердцах железнодорожников гнев это не остановило. Стачки возникали повсюду, на всех линиях Уральской железной дороги. Рабочие требовали: сокращение рабочего дня, повышения заработной платы, улучшения условий труда, освобождения политических заключённых и других политических свобод.



Член революционного кружка при управлении Пермской дороги, письмоводитель стола статистики управления В. Г. Короленко



Е. В. Савельева – библиотекарь Пермской железной дороги. В библиотеке хранилась первая в Перми нелегальная литература



Власть советам

Самодержавие свергнуто. Железнодорожники Екатеринбурга на митинге в мае 1917 года потребовали передачи власти Советам.

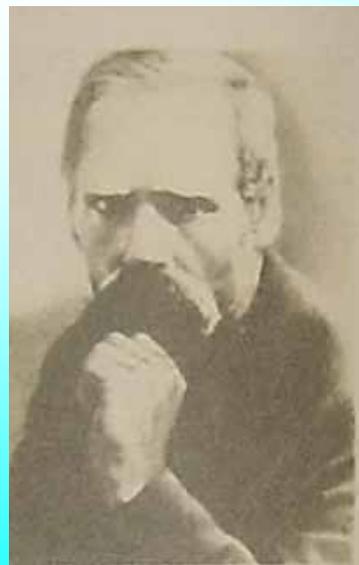
К октябрю 1917 года Уральская партийная организация по численности занимала уже третье место после Москвы и Петрограда, а ней одним из наиболее передовых отрядов рабочего класса были железнодорожники.

Пламя гражданской войны охватило прежде всего железнодорожные магистрали, узлы и станции. Боевые действия велись главным образом вдоль железных дорог. Пермская и Северо-Восточная Уральская железные дороги были объявлены на военном положении. Все рабочие и служащие в возрасте от 18 до 45 лет считались мобилизованными. В свободное, от работы, время они изучали военное дело.

По мере расширения масштабов вооружённой борьбы назревала необходимость применения и специальных технических подразделений – железнодорожных войск. Осенью 1918 года, впервые в истории Советских Вооружённых сил, в районе Кушвы и станции Гороблагодатская был за короткие сроки создан Первый Уральский коммунистический железнодорожный батальон.



**Организатор первой
большевистской
группы при Кунгурском
паровозном депо А.С.
Попков.**



**Депутат II
Государственной
думы, слесарь
Пермских
железнодорожных
мастерских, большевик
А.А. Шпагин.**



В боях с колчаковцами на подступах к Перми значительную роль сыграли бронепоезда. Под их охраной осуществлялась переброска войск и наиболее важных грузов. Бронепоезда также надёжно защищали санитарные составы.

За годы гражданской войны железнодорожное полотно Уральской железной дороги было изрядно разрушено. По оценке специалистов железнодорожная линия Пермь – Гороблагодатская являлась одной из наиболее пострадавших в период гражданской войны.

В августе 1919 года части Красной Армии полностью освободили Урал от белогвардейцев.

На Уральской железной дороге начались восстановительные работы. Время было трудное. В стране бушевал голод и разруха, тоже было и на Уральской железнодорожной магистрали. Предстояло восстановить 226 мостов, в том числе 134 железных, 74 деревянных, 16 железобетонных и 2 каменных. Большой ущерб был нанесён подвижному составу.

Дорога трудно и медленными темпами выходила из разрухи. В это тяжёлое время многие железнодорожники жили с семьями в землянках и вагонах. Остро стоял вопрос о строительстве жилья для железнодорожников. В Екатеринбурге, Егоршино, Перми, Чусовской учредили жилищно-строительные кооперативы. В 1924 -1925 годах на дороге было построено 2140 квадратных саженей новой жилой площади.

Много внимания уделялось ликвидации неграмотности. В 1924 году на дороге работало 36 школ ликбеза, в которых обучалось 813 рабочих-железнодорожников.



Бронепоезд 29-й Уральской дивизии. 1919 год



Восстановление Пермского железнодорожного моста через Каму. 1919 год



Группа бойцов 1-го Уральского железнодорожного батальона. 1919 год



На крыльях пятилеток

С каждым годом Пермская дорога крепла. Возрос объём перевозимых грузов, больше порядка стало в перевозке пассажиров. В 1928 году в Свердловске было закончено строительство нового здания управления дороги (архитектор К. Т. Бабыкин). Оно и сейчас является украшением города.

XV съезд партии дал установку на составление первого пятилетнего плана невиданного ранее строительства новых промышленных предприятий и перевода сельского хозяйства на социалистическую основу. Среди движенцев, локомотивщиков, путейцев, работников других служб были организованы тысячи ударных бригад.

23 августа 1933 года машинист М.М. Костромин провёл первый электровоз на участке Кизел – Чусовская, электрифицированном по плану ГОЭЛРО. Всего за вторую пятилетку на Уральской дороге было электрифицировано 490 километров главного пути и 175 километров станционных. По этому показателю дорога вышла на первое место в Советском Союзе и **Европе**.

Десятки тысяч железнодорожников соревновались за перевыполнение производственных заданий. Партийные и профсоюзные организации вовлекли свои коллективы в соревнование за лучшую станцию, лучшее депо, передовую дистанцию пути. За успехи, достигнутые дорогой, 37 её работников были награждены орденами и медалями. Среди них известные машинисты А. Т. Игошин и А. М. Седов, комсомольцы К. Шакурский и Е. Рушенцева и многие другие.



**Участники
всеуральского
субботника
железнодорожников в
Екатеринбурге.
1920 год**



**Подписание
первого договора о
социалистическом
соревновании
между рабочими
паровозных депо
Кунгур и
Красноуфимск.
1929 год**



1935 год особенно богат событиями в жизни железнодорожников. Соревновались за увеличение технической скорости паровозов, повышение весовых норм поездов.

Немалый вклад в общее дело подъёма работы дороги внесли женщины: А.Е. Смирнова – первая на дороге женщина начальник станции Хрустальная. Надя Морозова из Чусовского депо – первая из женщин дороги стала машинистом электровоза, Г.Я. Истомина – машинист депо Пермь II.

XVIII съезд ВКП(б) одобрил проект третьего пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР на 1938 - 1942 годы. Важное место в плане отводилось развитию железнодорожного транспорта, который должен был обеспечить стройки восточных районов страны, богатых полезными ископаемыми и энергетическими ресурсами, перевозками.



Машинист Пермского депо А. Т. Игошин первым на дороге стал водить поезда по-кривоносовки. 1935 год



Г.Г. Истомина – первая на дороге женщина-машинист. Депо Пермь. 1939 год



Железная дорога в годы войны

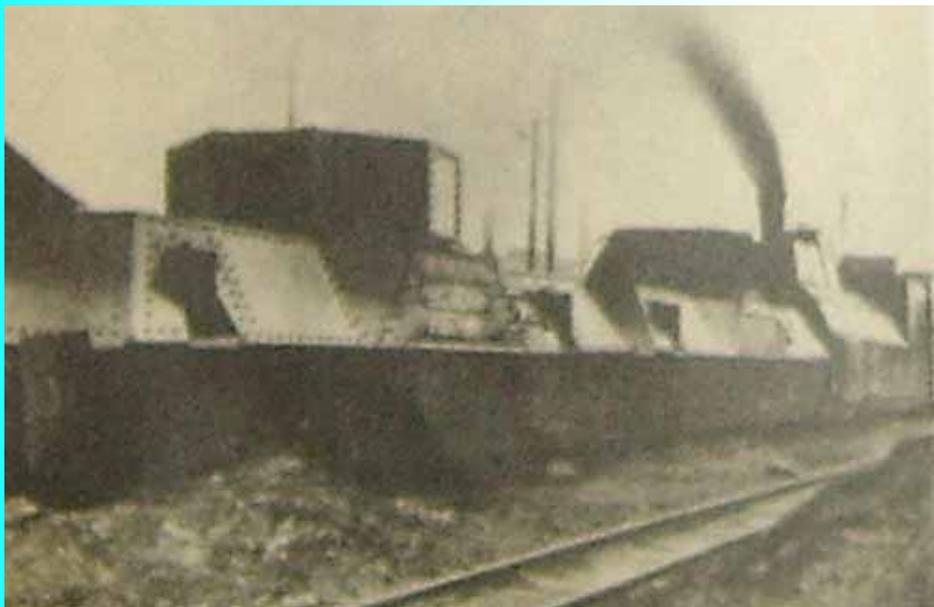
22 июня 1941 года войска гитлеровской Германии без объявлений напали на Советский Союз.

«Клянёмся с честью стоять на своих постах, быстро и оперативно продвигать поезда, работать по-военному - столько, сколько требует от нас Родина», - писали в резолюции работники Свердловского узла.

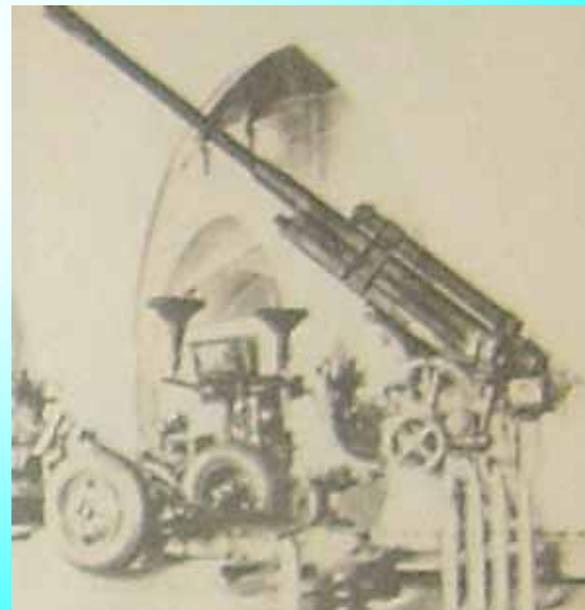
Тысячи железнодорожников Свердловской и Пермской дорог ушли добровольно на фронт.

Перестройка работы транспорта началась с первого дня войны. 24 июня обе дороги были переведены на военный режим. Новый график предусматривал первоочерёдное продвижение поездов с войсками и военными грузами, ограничивал пассажирские перевозки.

Объём перевозок резко возрос. На фронт шли эшелоны с войсками и военной техникой, на восток - эвакуированными предприятиями и населением. Эти два гигантских встречных потока требовали от железнодорожников исключительной организованности и точности в работе.



Бронепоезд «Чусовской рабочий». 1941 год



85-миллиметровая пушка, переданная фронтowymi работниками станции Свердловск - Сортировочный



В августе 1942 года на Северном Урале была построена ветка Издель-Полуночное. Она позволила обеспечить металлургию Урала марганцевой рудой из новых месторождений взамен оккупированных врагом.

В гигантском трудовом подвиге трудящихся Урала в годы войны большую сыгнали свердловские и пермские железнодорожники.

За успешное выполнение заданий правительства и военного командования по перевозкам оборонных и народохозяйственных грузов за 1945 год сотни лучших работников обеих дорог были награждены орденами и медалями, в том числе 6 человек орденом Ленина.

Работник станции Каменск - Уральский Герой Советского Союза Г.П.Кунавин является почётным гражданином деревни Герасимович в Польше.

Орденами славы всех трёх степеней был награждён К.Г.Корепанов, и сейчас работающий слесарем в Егоршинском депо.

Свято чтут железнодорожники Урала память о тех, кто не вернулся с полей сражений.



Весовщица станции Шарташ, в годы войны смелая партизанка из партизанской бригады имени К.Калиновского – Е.И. Ляхова - Поваляева



Работницы депо Свердловск – Сортировочный, первыми освоившие в 1941 году профессию машиниста электровоза(слева на право): М.А. Бармина, В.В. Чудинова и А.И. Спирина



Железнодорожники - Герои Советского Союза



М. Д. Саначев



И. И. Мозэжаров



К. Ф. Пылаев



М. П. Понаморёв



М. Е. Жбанов



К. Г. Стриганов



С. А. Черных



Г. И. Глазунов

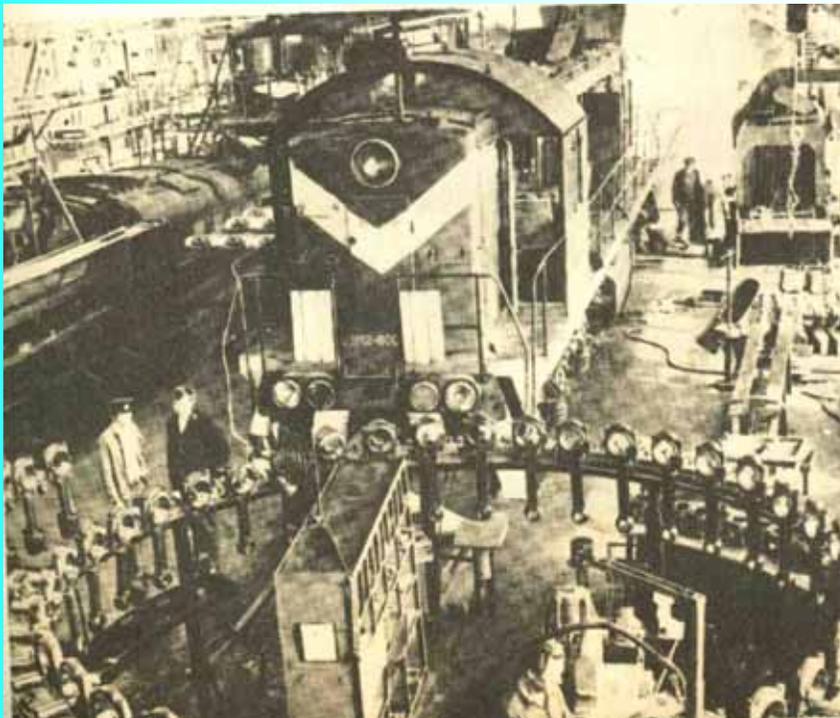


На мирные рельсы

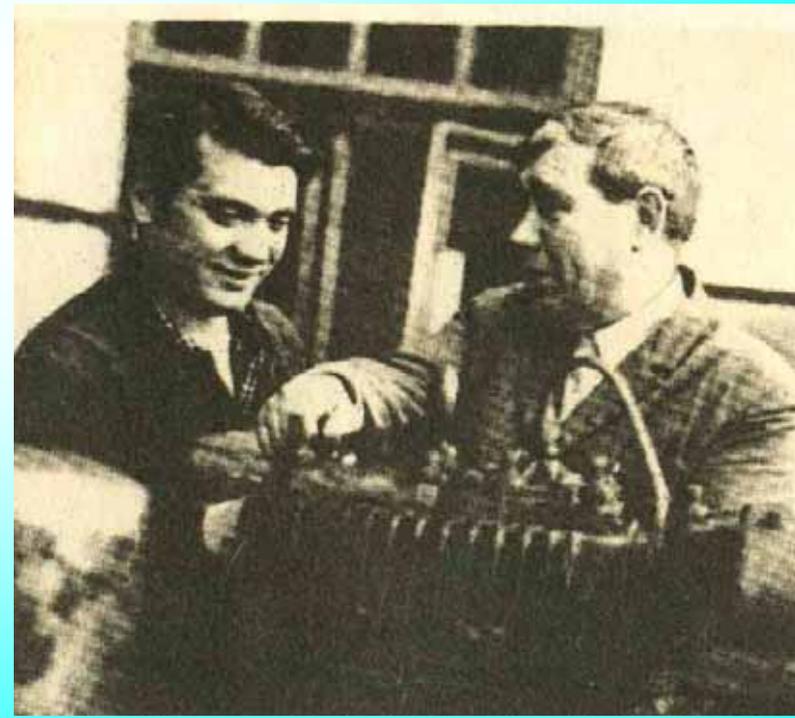
В марте 1946 года сессия Верховного Совета СССР приняла «Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства на 1946-1950 годы»

Сделать предстояло много. Около трети рельсов в верхнем строении пути к концу войны имели срок службы уже 20 лет. Огромное количество рельсов были дефектными и требовали замены. Земляное полотно во многих местах не соответствовало техническим требованиям. Пришли в негодность четверть кюветов, большие трети всех водостоков, канав и лотков.

В первый же послевоенный год была реконструирована и усилена линия Надеждинск - Богословск, закончилось развитие Нижнетагильского узла и модернизации оборудования на станциях Поклевская и Алапаевск, началась эксплуатация ряда объектов на станции Тюмень.



**Локомотивное депо Свердловск –
Сортировочный. Цех ремонта тепловозов**

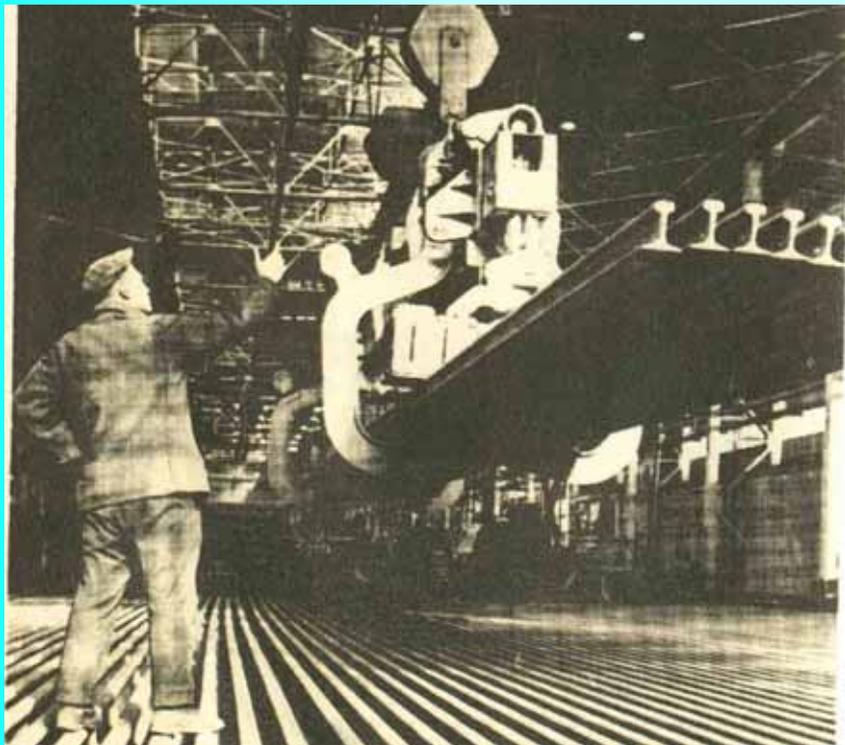


**Наставник и ученик. Мастер автоматного
цеха Ишимского локомотивного депо Н.Н
Кошкароев и слесарь В. Тюковин**



Росло и развивалось вагонное хозяйство. С 1951 года вагонный парк начал пополняться комфортабельными цельнометаллическими пассажирскими вагонами, обеспечивающими максимальные удобства людям. Первым из новых вагонов был сформирован скорый поезд Свердловск-Москва.

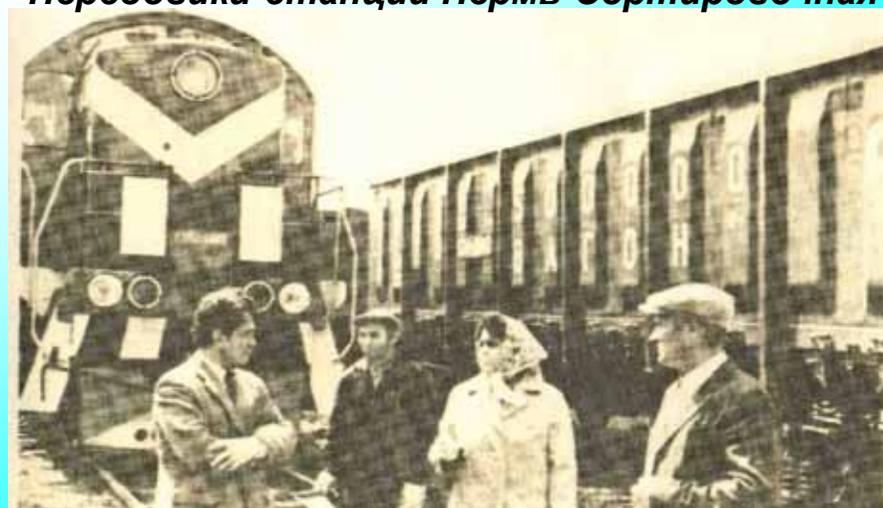
Новая техника потребовала пополнения дороги кадрами. Во всех службах больше стало работать инженеров и техников. Были приняты меры для улучшения подготовки рабочих массовых специальностей: руководство дороги укрепило базу дорожных технических школ, пополнило преподавательский состав.



Тагильские рельсы



Передовики станции Пермь-Сортировочная



Пятисоттысячный вагон Уралвагон-завода на путях станции нижний Тагил



Труд по-уральски

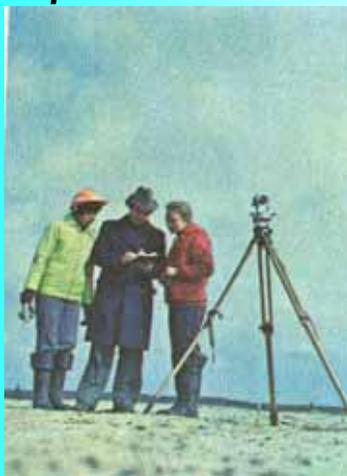
Многообразна творческая жизнь рабочих, инженеров, техников и служащих Свердловской дороги, огромен объём перевозок .невозможно рассказать о всех событиях, волновавших коллективы её предприятий и всей дороги в целом. Но во все годы – и в трудные военные, и в мирные после войны – труд каждого рабочего в отдельности и коллектива дороги в целом отличает одна главная особенность: перевыполнение плана.

Много рабочих династий на дороге. Это умелые , грамотные железнодорожники, которые из поколения в поколение , от отца к сыну , от сына к внукам передают любовь к труду, уважение к избранной профессии, высокие личные моральные качества.

На нижнетагильском отделении насчитывается тридцать рабочих династий. Глава одной из них – Першин Михаил Петрович проработал в депо 58 лет.

На станции Свердловск – Сортировочный трудится династия старшего диспетчера Ильи Никоноровича Решетникова – целых шестнадцать человек!

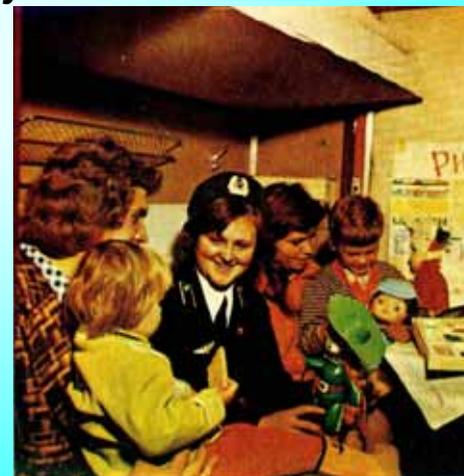
В депо Свердловск – Пассажирский известна династия Слаутовых. Более сорока лет водил пассажирские поезда её родоначальник Михаил Феофилович Слаутов.



С этого начинается любая дорога



Здесь пройдёт железная дорога



Проводницы поезда «Урал» с маленькими пассажирами



Свердловская магистраль сегодня

Свердловская магистраль сегодня является основой экономического развития Урала и важным звеном Транссибирской магистрали. Дорога награждена орденом Ленина (1978), орденом Октябрьской революции (1989).

Она обеспечивает внешние и внутренние хозяйственные и культурные связи, устойчивое транспортное обслуживание крупнейших промышленных комплексов Пермской, Свердловской и Тюменской областей. Это крупнейшие в стране среднеуральские рудно-металлургические и машиностроительные комплексы, предприятия по производству минерально-строительного сырья, Березниково-Соликамский промышленный район по производству калийных удобрений, соды и других видов химической продукции, территориально-промышленный комплекс севера Тюменской области по добыче и переработке нефти и газа и др.



**С 13 апреля 2007 года
руководит Свердловской
железной дорогой Супрун
Владимир Николаевич.**



Здание Управления Свердловской железной дорогой



Сегодня Свердловская железная дорога среди дорог России занимает 2-е место по погрузке, 2-е место по грузообороту, 3-е место по пассажирообороту. Свыше 80% грузов на Свердловской железной дороге - это каменный уголь, руда, нефтегрузы, черные и цветные металлы, удобрения, лес, минерально-строительные грузы. По основным показателям работы Свердловская магистраль входит в первую тройку дорог России. Общая эксплуатационная длина магистрали - более 7 тыс. км. Дорога находится в 3 часовых поясах, 4 почвенно-климатических зонах. Значительны объемы пассажирских перевозок. Ежедневно курсирует около 130 пассажирских и более 600 пригородных поездов. Транспортный процесс обеспечивают около 100 тысяч рабочих и специалистов.



***Центр управления перевозками
Свердловской железной дороги.***



Здание вокзала в Екатеринбурге



Лучшим фирменным составом отечественных дорог признан «Демидовский экспресс», который начал курсировать 20 мая 2003 года. Его запуск был приурочен сразу к трем юбилеям - 300-летию Санкт-Петербурга, 280-летию столицы Среднего Урала и 125-летию Свердловской железной дороги. Это - единственный фирменный поезд РЖД, удостоенный диплома Международного демидовского фонда за возрождение и сохранение индустриального, духовного и культурного наследия России.



Фирменный поезд «Демидовский экспресс»



Проводница фирменного поезда «Демидовский экспресс»

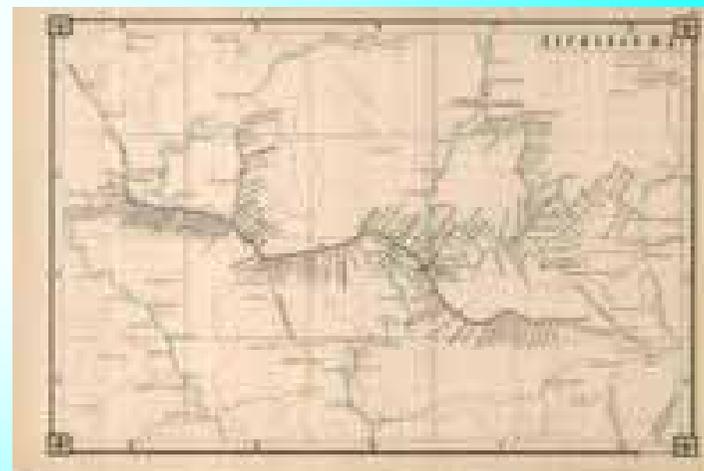
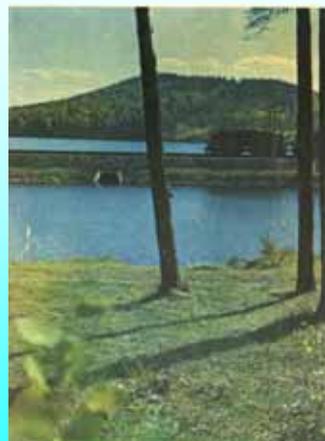


Убранство купе в фирменном поезде «Демидовский экспресс»



Литература

1. **Свердловская магистраль. Свердловск. Средне-Уральское книжное издательство. 1978 .**
2. <http://www.nr2.ru/tourism/127602.html>
3. [http:// ru.wikipedia.org/wiki/](http://ru.wikipedia.org/wiki/)



Над проектом работала:



**ученица 7б класса
Инишева Кристина**

**Руководитель:
Коновалова Галина
Владимировна**

2007

