

Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта

Кафедра “История Узбекистана, право и экономическая теория”

Хакимджанова Ш.М.

История железнодорожного транспорта

Каждый из нас хоть раз ездил по железной дороге или метро. Однако привычные теперь нашему глазу вагоны и поезда появились пару десятилетий назад, хотя история железнодорожного транспорта насчитывает минимум 2 века.

Железнодорожный транспорт (железная дорога) — наземный вид рельсового транспорта.

Две главные составляющие железнодорожного транспорта — это материальная (железнодорожный путь и искусственные сооружения, тяговый и нетяговый подвижной состав, устройства СЦБ, контактная сеть и т. д.) и эксплуатационная (диспетчерское руководство (на уровнях от дежурного по станции до старшего дорожного диспетчера), разработка оптимальных приемов управления перевозочным процессом).

Собственно слово «**Железная дорога**» обозначает железнодорожную инфраструктуру, т.е. железнодорожный путь и сигнализацию.

В 60 - 80-х годах XVIII века сначала в Англии, а затем и в других странах начался промышленный подъем. Вместо ручного труда появилось машинное производство, вместо ремесленных мастерских и мануфактур - крупные промышленные предприятия.

В 1763 г. русский инженер И. И. Ползунов представил проект парового двигателя для подачи воздуха в плавильные печи. Машина Ползунова имела удивительную по тем временам мощность - 40 лошадиных сил.

Зарождение и развитие железных дорог

В Древнем Египте, Греции и Риме существовали колейные дороги, предназначенные для перевозки по ним тяжелых грузов. Устроены они были следующим образом: по выложенной камнем дороге проходили две параллельные глубокие борозды, по которым катились колеса повозок. В средневековых рудниках существовали дороги, состоящие из деревянных рельсов, по которым передвигали деревянные вагоны. Есть версия, что отсюда пошло название "трамвай", т. е. "бревенчатая дорога".



Примерно в 1738 г. быстро изнашивавшиеся деревянные рудничные дороги были заменены металлическими.

В 1803 г. Тревитик решил использовать свой автомобиль для замены конной тяги на рельсовых путях. Но конструкцию машины Тревитик изменил - он сделал паровоз. На двухосной раме с четырьмя колесами находился паровой котел с одной паровой трубой внутри. В котле над паровой трубой горизонтально размещался рабочий цилиндр. Шток поршня

далеко выдавался вперед и поддерживался кронштейном. Движение поршня передавалось колесам при помощи кривошипа и зубчатых колес. Имелось и маховое колесо. Этот

паровоз короткое время работал на одной из рудничных дорог. Чугунные рельсы быстро выходили из строя под тяжестью паровоза.

Второй паровоз был создан в 1815 г. Стефенсон заменил зубчатую передачу непосредственным соединением кривошипным механизмом поршней цилиндров с движущимися осями и спарил колеса с помощью жестких дышел. Стефенсон был первым паровозостроителем, который обратил внимание на путь и на взаимодействие локомотива и пути. Он изменил соединение рельсов, смягчив толчки, снабдил паровоз подвесными рессорами.

Первая паровая железная дорога Ливерпуль - Манчестер была открыта в 1825 г. С этого времени началось быстрое развитие железнодорожного транспорта. В том же 1825 г. первая железная дорога была построена в Америке между Чарльстоном и Огюста протяжением 64 км. Паровозы сюда были доставлены из Англии. Затем железнодорожное строительство начали одна за другой европейские страны.

Железные дороги, зародившись в Англии, распространились по всему миру. Всего до 1860 г. было построено примерно 100 тыс. км железных дорог, из них почти 50 тыс. в США, 16,8 тыс. - в Великобритании, 11,6 тыс. - в Германии и 9,5 тыс. км - во Франции. Из других стран, где в этот период разворачивалось железнодорожное строительство, следует отметить Бельгию, где до 1860 г. было построено 1,8 тыс. км железных дорог, Испанию - 1,9 тыс., Италию - 1,8 тыс., Австро-Венгрию - 4,5 тыс. км. В России в 1851 г. было завершено строительство важной для страны линии Ст. Петербург - Москва длиной 650 км.

В 70 - 80-е годы XIX века объемы железнодорожного строительства продолжали возрастать. В 1880 г. наибольшую протяженность железных дорог в Европе имела Германия - 33 838 км, за ней шла Великобритания - 28 854, затем Франция - 26 189, европейская часть России (с Финляндией) - 23 429 и Австро-Венгрия - 19 512 км.

Период между первой и второй мировыми войнами имеет ряд характерных особенностей.

В ряде стран Европы наблюдается фактическая остановка развития железнодорожной сети. В Великобритании строительство новых железных дорог практически не велось. То же самое можно сказать о Чехословакии, Румынии и некоторых других странах. Однако это не относится ко всем странам Европы. В этот период сеть железных дорог Германии увеличилась примерно на 10 тыс. км.

Почти настолько же возросла длина сети во Франции. В СССР сеть увеличилась почти на 30 тыс. км. В Бельгии длина сети возросла на 1,5 тыс., в Швеции - почти на 3 тыс., в Испании - на 2 тыс. км. В Европе с 1913 по 1939 г. протяженность сети возросла на 89 тыс. км.

К началу второй мировой войны примерно половина мировой железнодорожной сети приходилась на семь государств - США, СССР, Великобританию, Францию, Германию, Италию, Японию. В этих странах (кроме СССР и Италии) была достигнута очень высокая густота сети, во много раз превосходящая густоту сети стран Африки или Азии. В Европе наибольшую густоту железнодорожной сети имели Великобритания, Франция, Бельгия, Голландия, Дания, Германия, Чехословакия, Австрия, Швейцария. Менее развитая сеть была в СССР, Италии, Польше, Венгрии, Румынии, балканских и скандинавских странах. Железнодорожные линии сосредоточивались в промышленных районах.

Железнодорожная сеть СССР на 1 января 1938 г. по протяженности занимала второе место в мире и составляла 85,1 тыс. км. Основные железнодорожные линии меридионального направления связали Донбасс, Кавказ и Нижнее Поволжье с Москвой, Ленинградом и северными районами страны. В широтном направлении важная роль принадлежала железнодорожным линиям, идущим из Москвы, Ленинграда и Донбасса на Урал и в Среднюю Азию. Большое значение имела Транссибирская магистраль, связавшая районы Урала, Сибири и Дальнего Востока. Турксиб обеспечил кратчайший путь из Средней Азии в Сибирь и на Дальний Восток. Но густота сети СССР была невелика.

После второй мировой войны железнодорожная сеть СССР стала восстанавливаться, а затем и возрастать. На 1989 г. ее общая длина составила 1234,9 тыс км. Но это уже новейшая история...

Железные дороги в военное время

В мирное время железнодорожный транспорт используется для перевозок войск, например на маневры, для доставки боевой техники с заводов в армейские гарнизоны, при различных передислокациях войск внутри страны и других подобных целей.

В военное время использование железных дорог позволяет быстро сосредоточивать войска для проведения крупных военных операций, наступательных и оборонительных, обеспечивать снабжение войск и т. п.

В развитии сети железных дорог военный фактор стал учитываться в начале второй половины XIX века. В районах, прилегающих к границам, по требованиям военных строилась более густая сеть железных дорог. Сооружались специальные рокадные линии, приспособленные для переброски войск с одних участков приграничной полосы к другим.

Первые случаи чисто военного использования железных дорог имели место уже в 50 - 60-е годы XIX века.

Во время франко-итало-австрийской войны 1859 г. впервые по железной дороге были оперативно переброшены крупные войсковые подразделения (железнодорожный маневр). Это способствовало успешному наступлению войск.

Ташкентская железная дорога

Казённая железная дорога, построенная в 1877-1906. Проходила по территории Оренбургской, Самарской губерний, Сырдарьинской, Уральской, Тургайской областей. Связывала центр России с Казахстаном и Средней Азией. Способствовала экономическому развитию Средней Азии, росту переселенческого движения; дала возможность вывоза хлеба в Среднюю Азию, Основные линии: Кинель - Оренбург (движение открыто в 1877), Оренбург - Кубек (1905), Кубек - Ташкент (1906). Строительство северного участка дороги возглавлял А. И. Урсаги, южного - О. П. Вяземский. Протяженность (1913) - 2094 версты (одноколейная). В подвижном составе 552 паровоза, 7853 товарных и 655 пассажирских вагонов. На дороге построены железнодорожные мастерские (в Оренбурге, Актюбинске, Ташкенте). На Ташкентской железной дороге были построены зернохранилища (ст. Новосергиевская, Платовка), элеватор в Оренбурге (на 200 тыс. пудов); открыто 13 железнодорожных училищ, библиотеки. Чистый доход - в пределах 5% от осн капитала (184,2 млн. руб. в 1913).

Ташкентская железная дорога образована при соединении казённой линии Оренбург - Ташкент и Оренбургской железной дороги, построенной акционерным обществом Оренбургской железной дороги (устав утверждён в 1874). В 1893 дорога передана в казну и присоединена к казённой Самаро-Златоустовской железной дороге, с 1905 получила название Ташкентской. Находилась в ведении МПС; управление в Оренбурге. В мае 1918 дорога передана НКПС. По состоянию на начало 1991 линии Ташкентская железная дорога входит в состав Южно-Уральской железной дороги, Среднеазиатской железной дороги и Западно-Казахстанской железной дороги.

Историческая справка о железной дороге Узбекистана

История развития железных дорог на территории Узбекистана берет свое начало с 1874 года, когда специальная комиссия признала необходимым постройку железнодорожной ветки Оренбург-Ташкент. Однако позже решение было изменено - первая стальная магистраль должна была соединить Ташкент с восточным побережьем Каспийского моря. Строительство Закаспийской железной дороги было начато в ноябре 1880 года. Через пять лет строители достигли Ашхабада, а в 1886 году - Чарджоу. В мае 1888 года, когда был возведен деревянный мост через Амударью, открылось движение до Самарканда. В 1899 году дорога достигла Ташкента. Одновременно был построен и участок от станции Урсатьевская в Ферганскую долину.

В конце прошлого столетия вновь встал вопрос о строительстве дороги от Ташкента до Оренбурга, к сооружению которой приступили осенью 1900 года одновременно из Ташкента и Оренбурга. В январе 1906 года дорога Ташкент-Оренбург вступила в строй, открыв для Средней Азии прямой выход Центральною Россию.

Особую роль дорога сыграла в годы Великой Отечественной войны, обеспечивая связь Кавказа с центральной частью страны. Были приняты меры по значительному увеличению пропускной способности дороги. В короткий срок было построено девять чугунолитейных и три сталелитейных цеха для производства на месте дефицитных материалов и запасных частей. В годы войны построена линия Ташкент-Ангрен.

В послевоенные годы железнодорожники Узбекистана принимали активное участие в восстановлении народного хозяйства страны. В 1970-х годах важнейшим событием стало строительство железнодорожной линии Чарджоу-Кунград-Бейнеу протяженностью 1025 километров, которая была введена в эксплуатацию в 1972 году, открыв жизненно важный второй выход в Европейскую часть страны.