



# Так создавали Транссиб

*К 100-летию завершения строительства  
Транссибирской магистрали*

□ Впервые мысль о необходимости сооружения в Сибири железной дороги, которая обеспечила бы более быстрое заселение этого региона, разработку естественных богатств, развитие промышленности и торговли, высказана в 1830-е гг. видным русским инженером путей сообщения Н. И. Богдановым, проводившим изыскания Кругобайкальского грунтового тракта от Иркутска на Кяхту, по которому шла русско-китайская торговля. Но вопрос скоро не решался. Дело сдвинулось с мертвой точки, как отмечалось в «Историческом очерке развития железных дорог в России», когда в 1886 г. на отчете генерал-губернатора Восточной Сибири графа А.П. Игнатьева император Александр III собственноручно написал: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края! А пора, давно пора». Так была решена судьба Транссиба

□ 17 марта 1891 года император Александр III подписал высочайший рескрипт на имя наследника престола царевича Николая Александровича, в котором поручил сыну объявить о строительстве железной дороги.

□ 19 мая 1891 года в присутствии царевича во Владивостоке состоялись торжества по случаю закладки Уссурийского рельсового пути и железнодорожного вокзала. Стальная магистраль послужила быстрому экономическому развитию территории за Уралом, росту сибирских и дальневосточных городов.

❑ 16 августа 1898 года первый пассажирский поезд пришел в Иркутск.

❑ 30 августа 1908 г. В Иркутске в благодарность императору Александру III за принятое им решение о строительстве Великой транссибирской железнодорожной магистрали был открыт памятник, постамент которого украшала фигура двуглавого орла, держащего в лапах бронзовый свиток с текстом рескрипта, данного на имя наследника цесаревича Николая Александровича 14 января 1893 г. о строительстве «сплошного Сибирского железнодорожного пути» и назначении наследника Председателем комитета Сибирской железной дороги.

❑ Первоначально стальной путь до Владивостока лег через китайскую Маньчжурию. Но Русско-японская война преподала горький урок: главная магистраль страны должна проходить по всей территории. И перед изыскателями, проектировщиками и строителями встал главный вопрос: как построить мост через Амур – могучую реку с тяжелым характером, шириной у Хабаровска под 3 километра, глубиной до 14 метров.

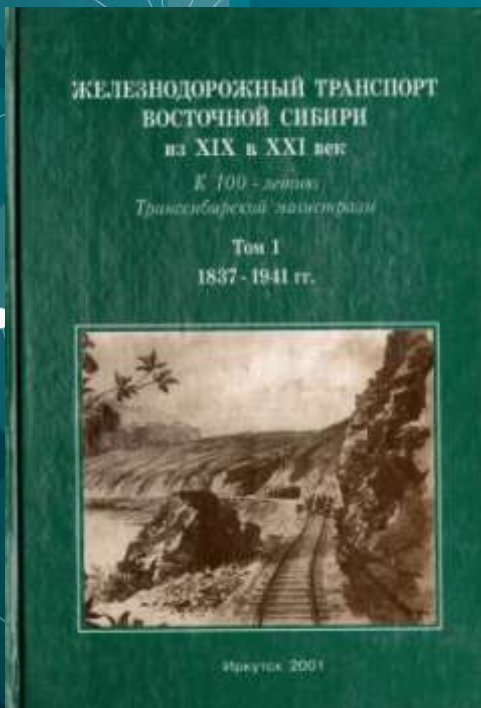
❑ Амурский мост длиной 2600 метров, ставший последним звеном Транссиба был построен в рекордно короткий срок: 3 года и 3 месяца.

❑ 5 октября 1916 года первый поезд пересек Амур по крупнейшему в Евразии стальному переходу, открыв сквозное движение от Москвы до Владивостока.

Железнодорожный транспорт Восточной Сибири из XIX в XXI век : к 100-летию Транссибирской магистрали : в 2 томах / В. Г. Третьяков [и др.] ; М-во путей сообщ. Рос. Федер., Вост.-Сиб. железной дороги, Иркут. ин-т инженеров ж.-д. трансп. - Иркутск : Облмашинформ, 2001 - .

Т. 1 : 1837 - 1941 гг. - 2001. - 416 с. - Библиогр.: с. 399-404.

Т. 2 : 1941-2001 гг. - 2001. - 476 с. - Библиогр. : с. 452-475.



*В первом томе книги кратко освещена история возникновения железнодорожного транспорта в России, указаны предпосылки для начала работ по сооружению Транссиба. В центре внимания авторов ход борьбы за выбор направления будущей магистрали, проблемы изыскательских, проектных и строительных работ в районах Средне-Сибирской, Забайкальской и Кругобайкальской дорог.*

*Рассматриваются вопросы работы железнодорожного транспорта региона в годы русско-японской войны, гражданской войны, в восстановительный период. Читатель также найдет материал по деятельности таких участков Транссиба, как Байкальская железнодорожная переправа и Кругобайкальская железная дорога.*

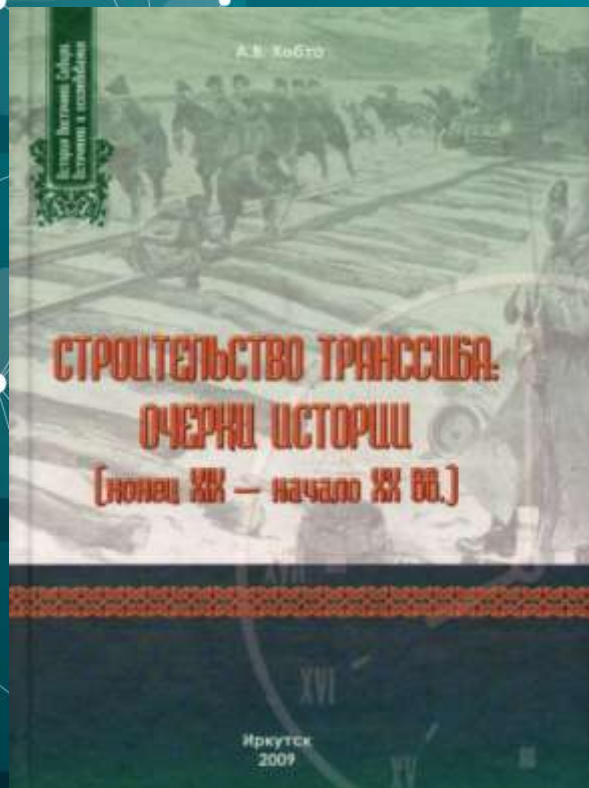


*Второй том начинается с анализа деятельности восточносибирских железнодорожников в условиях военного времени 1941-1945 гг. На большом фактическом материале раскрывается самоотверженный труд железнодорожников региона, сделавших все возможное для достижения победы над врагом.*

*В книге прослеживается, как в послевоенные годы для железнодорожников центральной проблемой стало укрепление материально-технической базы всех предприятий отрасли в Восточно-Сибирском регионе. Внимание читателей акцентируется на конкретных методах внедрения на Восточно-Сибирских дорогах современных достижений в области транспорта, на проблемах подготовки и переподготовки кадров всех уровней, распространения новых форм организации труда.*

*Авторы стремятся увязать анализ производственно-технических процессов на предприятиях дороги с социально-политическими и культурно-бытовыми вопросами жизни коллективов железнодорожников.*

Хобта, А. В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец XIX - начало XX вв.) / А. В. Хобта. - Иркутск : НПФ Земля Иркутская, 2009. - 383 с. : фото, факс. - (История Восточной Сибири. Источники и исследования).



*Александр Викторович Хобта рассмотрел мало изученные в научной литературе вопросы, связанные с созданием Великого Сибирского пути: изыскания для железной дороги в Средней Сибири (на участке Красноярск – Иркутск – Верхнеудинск); использование труда предпринимателей на строительстве Транссиба; использование труда иностранных подданных в период строительства и эксплуатации Сибирской железной дороги; применение труда арестантов на сооружении Транссиба; исторические факты, связанные с продажей и употреблением алкоголя на строительстве Кругобайкальского участка Транссиба в начале XX века.*

*В приложениях к книге приведены биографические сведения инженеров-изыскателей, инженеров-создателей и первых руководителей Восточно-Сибирской железной дороги, уникальные фотографии различных этапов строительства этой особой дороги в российской железнодорожной истории.*

*Автор включил в сборник как ранее публиковавшиеся, но со значительными добавлениями, так и новые статьи.*

Пролегли пути вокруг Байкала. Станции Восточно-Сибирской железной дороги. История и современность : путеводитель / сост. А. Н. Гаращенко ; ред. совет А. А. Скачков [и др.]. - Иркутск : Земля Иркутская, 2009. – 2 изд. испр. и доп. - 274 с. : ил.



*В сборнике описывается история и современное состояние станций Тайшетского, Иркутского, Улан-Удэнского, Северобайкальского отделений Восточно-Сибирской железной дороги.*



*Станция Зима. Железнодорожное училище*

Хобта, А. В. Иркутск: Управление дороги, станция, город (XVII в. - первая треть XX в.) / А. В. Хобта, Н. В. Никифорова ; Вост.-Сиб. ж. д., Вост.-Сиб. центр науч.-техн. информ. и б-к, Музей истории ВСЖД. - Иркутск : Репроцентр А 1, 2016. - 568 с. : ил. - (История станций ВСЖД).



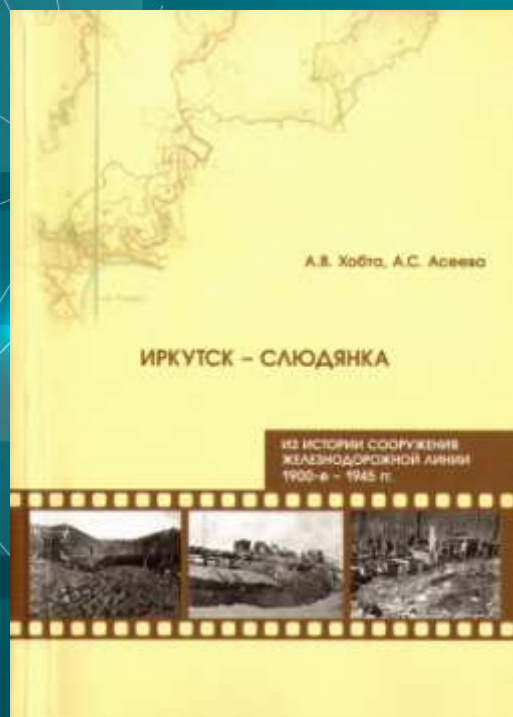
*Седьмой по счету, выпуск серии «Станции Восточно-Сибирской железной дороги» посвящен истории образования на Транссибе станции Иркутск. В издании также даны краткие сведения из истории города, Глазковского предместья и населенных мест, находившихся в непосредственной близости от станции. Приводится история сооружения станции Иркутск и пристанционного поселка, описываются события, связанные с прибытием первого поезда, деятельность первых инженеров путей сообщения в Иркутске. Какими были первые паровозные и вагонные депо станции, вокзал, железнодорожные лечебные заведения можно узнать из этой книги.*

*Как и в предыдущих выпусках рассматривается период с конца XIX века до первых десятилетий XX века.*

*Данная работа будет полезна не только историкам, краеведам, студентам, школьникам, но и всем тем, кто интересуется историей строительства и первых лет эксплуатации Транссиба, историей Восточной Сибири и города Иркутска.*



Хобта, А. В. Иркутск - Слюдянка. Из истории сооружения железнодорожной линии 1900-е – 1945 гг. / А. В. Хобта, А. С. Асеева ; Вост.-Сиб. ж. д., Вост.-Сиб. центр науч.-техн. информ. и б-к, Музей истории ВСЖД. – Иркутск : Репроцентр А 1, 2016. – 276 с. : ил.



*В издании рассказывается о проектировании и строительстве в 1939 – 1945 годах железнодорожной линии Иркутск-Слюдянка, первоначально задуманной, как вспомогательной линии для обвалоопасного Кругобайкальского железнодорожного участка, но впоследствии ставшей главным ходом Транссиба. Особое внимание уделено работам, выполнявшимся в годы Великой Отечественной войны. Авторы в своей работе использовали, главным образом, архивные документы.*

*Данное издание полезно для историков, краеведов, школьников и всех тех, кто интересуется историей Восточной Сибири.*

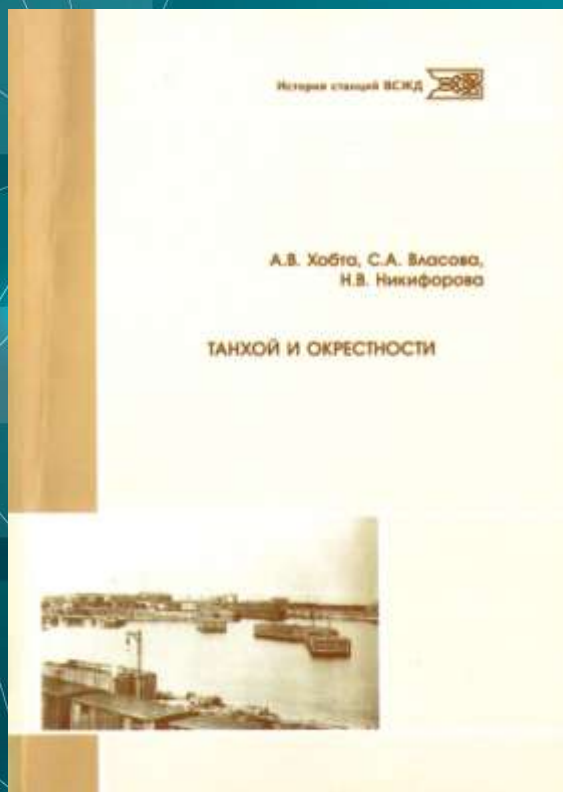
Хобта А. В. Станция Половина / А. В. Хобта ; ред. Т. Н. Гордиенко. – Иркутск ; Вост.-Сиб. ж. д., Вост.-Сиб. центр науч.-техн. информ. – Иркутск, ДЦНТИ ВСЖД, 2010. – 16 с. – (История станций ВСЖД).



*Почтовая станция «Новополовинная» была открыта в первом десятилетии XIX века. Эта станция находилась примерно на половине расстояния между почтовыми станциями Черемхово и Тайтурка (или Мальта). Позже рядом с почтовой станцией и селом Половинным была запроектирована и построена железнодорожная станция «Половина» 3-го класса. Ко времени прихода первого поезда в Иркутск в 1898 г. на станции был построен вокзал и шесть типовых домов.*

*Первые годы после открытия движения поездов станция развивалась достаточно медленно. Автор книги отмечает, что «железная дорога в Сибири проектировалась всего на три пары поездов в сутки по облегченным техническим условиям. Больших коммерческих и прочих перевозок правительство не ожидало. Начавшаяся Русско-японская война изменила взгляды правительства на Сибирские железные дороги. Многие станции получили свое дальнейшее развитие».*

Хобта, А. В. Танхой и окрестности / А. В. Хобта, С. А. Власова, Н. В. Никифорова ; Вост.-Сиб. ж. д., Вост.-Сиб. центр науч.-техн. информ. и б-к, Музей истории ВСЖД. - Иркутск : Репроцентр А 1, 2016. - 400 с. : ил. - (История станций ВСЖД).



*Настоящий выпуск по истории станции ВСЖД – Танхой, рассказывает о том, как на безлюдных просторах Сибири при строительстве Великого Сибирского рельсового пути создали новую станцию, как железная дорога вдохнула жизнь в эти дикие места. Наряду со станцией Танхой дано описание ближайших небольших железнодорожных пунктов с прилегающими селениями Выдрино, Мишиха, Переёмная и др.*

*Авторы оперируют данными из архивов, справочных изданий, а также используют редкую и специализированную литературу.*

*Издание полезно для историков, краеведов, школьников и всех тех, кто интересуется историей Восточной Сибири.*

Радионон, А. М., Рожденное Транссибом. Очерк истории локомотивного депо станции Тайшет / А. М. Родионов ; Вост.-Сиб. железная дорога – филиал ОАО «Ро. Железные дороги», Дорож. центр науч.-техн. информ ; ред. А. Н. Гаращенко, Л. В. Гаращенко. – Иркутск: Издатель А. Н. Гаращенко, 2006. – 208 с. : ил.

*Книга посвящена локомотивному депо станции Тайшет, которому 30 октября 2016 года исполнится 80 лет.*

*В главе «Начало пути» рассказывается об истории строительства Транссиба и его Тайшетского участка. Строительство станции Тайшет началось в 1893 году. Темпы строительства железнодорожной станции были достаточно велики: возводились здания паровозного депо, вокзала, водонапорной башни, путевные мастерские, топливный склад и другие сооружения. Поистине огромным событием для нового административного поселения стало окончание строительства паровозного депо в 1898 году.*

*В 1900 году станция 3-го класса Тайшет Сибирской железной дороги начала функционировать на Транссибе, пропуская через себя грузовой и пассажирский потоки.*



Хобта, А. В. Так создавали Транссиб. Сегодня, 125 лет спустя после начала строительства дороги, связавшей Сибирь и Дальний Восток с европейской частью страны, отчетливо видны многие ключевые моменты этого грандиозного проекта / А. В. Хобта // Гудок. - 2016. - № 92 (7 июня). - Вост.-Сиб. путь. - С. 7.

Электронная версия печатной публикации. – Режим доступа:  
<http://www.gudok.ru/zdr/170/?ID=1339463>

*Автор рассказывает о строительстве отдельных веток Транссиба и Кругобайкальской железной дороги.*

*«В сооружение Сибирской железной дороги были положены три основополагающих принципа: наименьшее количество работ, наименьшая первоначальная стоимость сооружения дороги, упрощенные технические условия согласно местным условиям и первоначальным потребностям планировавшегося движения... Все предполагалось строить скромно, без роскоши, но капитально».*

Хобта, А. В. Геодезические, астрономические, топографические и нивелировочные работы вдоль Транссибирской магистрали (середина XIX в. - 1917 г.) / А. В. Хобта ; Вост.-Сиб. ж. д., Вост.-Сиб. центр науч.-техн. информ. и б-к, Музей истории ВСЖД. - Иркутск : Репроцентр А 1, 2016. - 116 с. : ил. – (Железные дороги и изучение природы Сибири и Дальнего Востока). – Библиогр.: с. 113 (8 назв.).



*В книге рассказывается о ходе выполнения топографических, астрономических и геодезических работ вдоль Транссибирской магистрали, включая Китайскую Восточную железную дорогу.*

*В издании представлены следующие главы: «Начало картографических работ на территории Сибири и на Дальнем Востоке», «Работа военных топографов, геодезистов и астрономов для выбора направления железной дороги».*

Хобта, А. В. Геологические исследования в связи с проектированием Транссибирской магистрали (середина XIX - начало XX вв.) / А. В. Хобта ; Вост.-Сиб. ж. д., Вост.-Сиб. центр науч.-техн. информ. и б-к, Музей истории ВСЖД. – Иркутск : Репроцентр А 1, 2016. – 260 с. : ил. – (Железные дороги и изучение природы Сибири и Дальнего Востока).



*В книге рассказывается о том, как перед началом и во время строительства Великого Сибирского рельсового пути от Урала до Тихого океана изучалась геология местности.*

*Автор не ставит целью дать полный анализ всех геологических исследований. В своем издании он затрагивает лишь некоторые геологические исследования, выполненные в Западной Сибири и на Дальнем Востоке, а также на юге Восточной Сибири, на Кругобайкальской и Забайкальской железных дорогах.*

*Хронологические рамки исследований большей части материала охватывают период с конца XIX до начала XX в.*

*В приложении приводится очерк истории поисков нефти на Байкале и его берегах.*

*В работе используются архивные документы.*

Хобта, А. В. Зоологические и геоботанические исследования вдоль Транссибирской магистрали (середина XIX в. - 1917 г.) / А. В. Хобта ; Вост.-Сиб. ж. д., Вост.-Сиб. центр науч.-техн. информ. и б-к, Музей истории ВСЖД. – Иркутск : Репроцентр А 1, 2016. – 68 с. : ил. – (Железные дороги и изучение природы Сибири и Дальнего Востока). – Библиогр.: с. 65-66 (15 назв.).

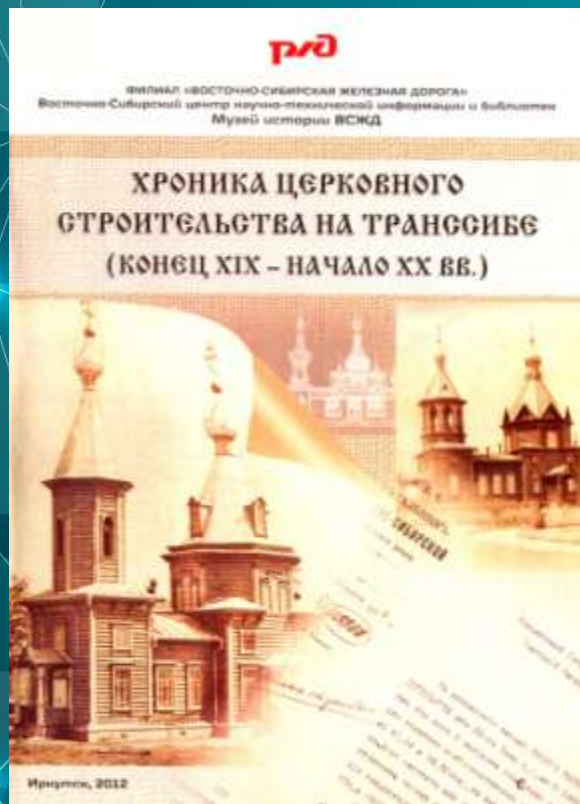


*Стремление русских ученых к исследованиям широких просторов юга Сибири, дальнего Востока, Маньчжурии для дальнейшего использования их в жизни, осуществилось, в том числе, и благодаря железнодорожному строительству. Десятки исследователей поехали изучать органический мир. Эти исследователи сделали много открытий, создали базу для заселения края. Туда, куда прежде добирались месяцами, железная дорога предложила более комфортный путь.*

*В книге рассказывается о ботанических, зоологических, лесных и почвенных исследованиях в период создания и начала эксплуатации железных дорог на территории Сибири и Дальнего Востока, а также об исследованиях на озере Байкал. Приводятся краткие сведения об организации биологической станции на озере Байкал.*



Хобта А. В. Хроника церковного строительства на Транссибе. (Конец XIX – начало XX вв.) / А. В. Хобта ; Вост.-Сиб. ж. д., Вост.–Сиб. центр науч.-техн. информ. и библиотек, Музей истории ВСЖД. – Иркутск: [б. и.], 2012. – 68 с., 8 с. ил.



*В брошюре рассказывается о том, как во время строительства Сибирской железной дороги велось церковное строительство на железнодорожных станциях и как создавались вагоны-церкви.*

*Работа выполнена на основании архивных документов и редких изданий. Данная книга будет полезна историкам, краеведам, школьникам и всем, кто интересуется историей Сибири.*

• Хобта, А. В. Михаил Иванович Хилков и Сибирская железная дорога / А. В. Хобта ; Вост.-Сиб. ж. д., Дорож. центр науч.-техн. информ., Музей истории ВСЖД. - Иркутск : Репроцентр А 1, 2016. - 520 с. : ил.



*В книге рассказано о деятельности министра путей сообщения М.И. Хилкова в период изысканий и строительства Сибирской железной дороги от Челябинска до Владивостока, о его роли в сооружении паромной и ледовой переправы через озеро Байкал, Кругобайкальского участка.*

*Издание адресуется всем, кто интересуется историей железных дорог России, историей своего края. Материалы книги могут быть использованы преподавателями и студентами лицеев, колледжей, вузов железнодорожного профиля и других учебных заведений.*

Иванов, А. Девять книг - как девять новых маршрутов для машины времени Александра Хобты : К 100-летию завершения строительства Транссиба / А. Иванов // Гудок. - 2016. - 28 апр. (№ 69) . - С. 7 : фот.

*Летопись Транссибирской магистрали обогатили девять вышедших в начале 2016 года книг. Четыре из них принадлежат перу заместителя директора музея истории ВСЖД Александру Хобте, пять написаны с его участием.*

*В статье рассказывается о книгах: «Геологические исследования в связи с проектированием Транссибирской магистрали (середина XIX – начало XX вв.)», «Геодезические, астрономические, топографические и нивелировочные работы вдоль Транссибирской магистрали (середина XIX – 1917 г.)», «Роль железных дорог в организации и становлении метеорологических наблюдений в Сибири и на Дальнем Востоке (конец XIX в. – 1917 г.)» и др.*



**На выставке представлена  
литература из фондов  
научно-технической библиотеки ИрГУПС**

**Составитель: Н.П. Савельева**