Введение……………………………………………………………………………...3

1. История создания Западно-Сибирской железной дороги...…………………...4

2. Западно-Сибирская железная дорога во время русско-японской войны…………………………………………………………………………………7

3. Западно-Сибирская железная дорога в годы Гражданской войны..………….. 9

4. Западно-Сибирская железная дорога в годы Великой Отечественной войны……………………….……………………………………………..………...14

5. Влияние ЗапСиба на современную экономику страны………..……………...17

Заключение………………………………………………………………………….20

Интернет-источники...……………………………………………………………...21

**Введение**

Транссибирская магистраль является одним из самых впечатляющих инженерных проектов в истории Железной дороги. Эта магистраль, строительство которой началось в 1891 году является самым длинным рельсовым путем в мире – 9288 километров соединяют Москву и тихоокеанский порт Владивосток. Сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали было одним из наиболее значительных событий в истории России рубежа XIX - XX веков. «После открытия Америки и сооружения Суэцкого канала история не отмечала более выдающегося события, чем постройка Сибирской железной дороги», -писала французская пресса в 1900 г., когда Транссибирская магистраль была

едва ли не главным действующим лицом Всемирной выставки в Париже.

Строительство магистрали способствовало включению провинций в единое экономическое пространство страны, развитию торговли между селом и городом, между регионами государства. Одним из её отделений является Западно-Сибирская железная дорога.

Цель исследования: раскрыть основные этапы истории Западно-сибирской железной дороги ХХ века.

**2. История создания Западно-Сибирской железной дороги**

Сибирская линия была разделена на шесть участков: Западно-Сибирский, Средне-Сибирский, Кругобайкальский, Забайкальский, Амурский и Уссурийский. Работы велись в трудных условиях, так как трасса проходила в малонаселённых местах с болотистыми, либо, напротив, твёрдыми и каменистыми грунтами. Остро ощущался недостаток рабочей силы. Материалы верхнего строения пути (рельсы и шпалы, костыли, стыковочные соединения, стрелочные переводы и др.) поставлялись с уральских заводов. Земляные работы обошлись в треть всей стоимости строительства. Огромных трудов стоило прорезать длинную цепь горных массивов, перебросить мосты через большое количество рек, лощин и оврагов. Всего на дороге возвели 274 искусственных сооружения – мостов, деревянных и каменных труб для пропуска речек, дождевых и весенних вод.

20 июля 1894 года началось строительство Обского моста по проекту инженера путей сообщения Белелюбского Николая Аполлоновича (1845–1922). Это был один из первых в России мостов, пролёты которого перекрывались металлическими конструкциями консольно-балочного типа. Для мостового перехода через Обь выбрали место у старого сибирского села Кривощёково (ныне здесь станция Новосибирск-Западный, бывшая – примерно до 1950–1960 гг. – Кривощёково). Работы продолжались до 1897 года. Приёмная комиссия провела испытания прогиба моста, и 31 марта 1897 г. он был принят в эксплуатацию. Сошлись два огромных участка строительства – Западно-Сибирский и Средне-Сибирский.

Западно-Сибирская линия, маршрутом Челябинск – Курган – Петропавловск – Омск – река Обь, составила 1 328 вёрст (1 417 км). Начальником строительства был инженер путей сообщения Михайловский Константин Яковлевич (1834–1909). Начались работы в 1892 году. 15.10.1896 участок сдан в эксплуатацию, началось регулярное сообщение. Эта дата – 15 октября 1896 г. – считается днём рождения Западно-Сибирской железной дороги.

Первым промышленно-техническим сооружением будущего города Новосибирска можно считать паровозное депо на станции Обь, сданное в эксплуатацию в августе 1896 г.1 А первым каменным зданием гражданско-религиозного характера – собор во имя святого благоверного князя Александра Невского, который строился как хрампамятник на соединении Западно-Сибирского и Средне-Сибирского участков дороги (заложен в 1897, освящён в 1899 году, ныне – памятник архитектуры).

В мае 1893 г. были закончены проектно-изыскательские работы и начато сооружение первых 25 вёрст от станции Обь на восток. Строительство Томской ветки от станции Тайга до станции Томск протяжённостью 86 верст2 начали 5 июня 1895 г. (в соответствии с планом, строительство ответвления на Томск от основной магистрали должно было начаться в 1898 году, т. е. после того, как железная дорога достигнет Иркутска. Однако Николай II распорядился строить раньше намеченного срока.) Постройка Томской ветки продолжалась тринадцать месяцев в исключительно сложных условиях, на местности, отнесённой к «горной» категории сложности. Как и другие участки, строили или с двух сторон – от основной магистрали и от Томска. Земляное полотно было готово полностью уже к началу марта 1896 г. В мае началась укладка шпал и рельсов, проводилась балластировка. 22 июля 1896 г. по вновь построенной ветке пришёл первый поезд из Тайги в Томск.

В августе 1898 года рельсовый путь проходил через Омск и Новосибирск до Иркутска, в январе 1899 – открыто сплошное движение от Челябинска до Иркутска.

К 1901 году строительство Великого Сибирского пути было в основном завершено. Годом ранее (1900) Западно-Сибирская и Средне-Сибирская дороги объединены в Сибирскую железную дорогу – от Челябинска до Иркутска, а в 1915 г. вновь разделены на две дороги – Омскую и Томскую. В 1961 году Омская и Томская дороги объединены в Западно-Сибирскую железную дорогу с управлением в Новосибирске.

На нынешнем этапе Западно-Сибирская дорога – одна из ведущих стальных магистралей России. Она соединяет железные дороги Восточной Сибири с дорогами Урала и европейской части России. Обеспечивает переработку транзитных грузов и пассажирских потоков с Востока на Запад, Юг и обратно. Производит пассажирские перевозки в прямом, пригородном и местном сообщениях на территории пяти субъектов Российской Федерации: Омской, Новосибирской, Кемеровской, Томской областей и Алтайского края.

**3. Западно-Сибирская железная дорога**

**во время русско-японской войны**

Западно-Сибирская железная дорога, как и весь ТрансСиб, стала детищем Сергея Витте, влиятельного министра в российском правительстве. Витте считал, что политическая мощь проистекает из экономической мощи, и видел в Сибири недостаточно развитый и весьма многообещающий регион Российской империи. Он полагал, что железная дорога даст возможность заселить Сибирь, воспользоваться ее природными ресурсами и расширить торговлю с Восточной Азией. Идеи Витте нашли отклик у царя Александра III, который считал рост населения Сибири одним из способов защитить восточные границы своего государства.

Между тем, у японцев все это вызвало серьезную тревогу. До начала строительства Транссибирской магистрали Россия, казалось, была сконцентрирована в основном на европейских делах. Чем чаще Россия смотрела в сторону востока, тем больше беспокойства японские власти испытывали по поводу ее намерений. «Пока центр тяжести России находился в западной, европейской части ее территорий, она не представляла собой никакой угрозы для территориальных амбиций Японии, — пишут ученые Феликс Патрикееф (Felix Patrikeeff) и Гарри Шукман (Harry Shukman). — но когда Россия начала строительство Транссибирской магистрали, Япония заволновалась». В 1904 году началась война: Япония атаковала русские корабли в Порт-Артуре, в Маньчжурии. Эта война обернулась разрушительным поражением для русских — отчасти это объяснялось тем, что на тот момент строительство всей Транссибирской магистрали еще не было завершено. Плохое состояние железной дороги всерьез затрудняло процесс отправки русских солдат и оружия на восток, поэтому японцам удалось разбить русских. «После катастрофического поражения России военный министр России Алексей Куропаткин признал, что техническое состояние Транссибирской магистрали стало одной из причин слабой обороны России в Северо-Восточной Азии», — объясняет Столберг. Таким образом, Транссибирская магистраль, которую Сергей Витте считал проводником в новую эпоху величия России, способствовала подъему совершенно иной империи.

**4. Западно-Сибирская железная дорога в годы Гражданской войны**

Гражданская война, в которую была снчала втянута центральная Россия, отразилась и на истории Западной Сибири.

Сегодня ответ на этот вопрос дает ряд публикаций в российской прессе, авторы которых провели предварительное; обстоятельное расследование. Из публикации явствует, что в начале Первой мировой войны Россия обладала, одним из самых крупных; в мире золотых запасов. Его размеры в 1915 году составляли 1337,9 тонны. Значительная часть этого золотого запаса хранилась в западных городах Российской империи, включая Варшаву, Киев, Ригу и Петроград. Неудачи царской армии на русско-германском фронте вызвали в правительственных кругах России опасения, как бы запасы золота, находившиеся в названных городах, не попали в руки противника. По этой причине в январе-феврале 1915 года началась эвакуация слитков золота и платины, а также золотых и серебряных монет в глубинные районы России, главным образом в Казань и Нижний Новгород.

В дни, наступившие после февральского и Октябрьского революционных переворотов 1917 года, в России началась смута. Отдельные районы страны перестали подчиняться властям в Петрограде, что привело летом 1918 года к началу гражданской войны. В Поволжье отряд противников большевиков — белогвардейских офицеров под командованием полковника В. Каппеля — выступил с оружием в руках в защиту распущенного Учредительного собрания — против возглавлявшегося Лениным Советского правительства. Своей базой каппелевцы сделали город Самару, а затем 6 августа 1918 года стремительным броском ворвались в Казань, проникли в хранилища Государственного казначейства и овладели находившейся там значительной, если не большей частью золотого запаса России. В результате этого налета в руках каппелевцев согласно их собственным сведениям оказался золотой запас, нарицательная счетность которого достигала 657 миллионов золотых рублей. Кроме того, там же были захвачены крупные запасы платины, серебра и иных ценностей, а также 100 миллионов рублей кредитными билетами.

Называя себя сторонниками распущенного большевиками Учредительного собрания, Каппель и его подчиненные объявили о том, что все эти трофеи отдаются в распоряжение формировавшейся тогда в Самаре Народной армии Комитета членов Учредительного собрания. «Казанский клад» антибольшевистского правительства «учредиловцев» в Самаре, — пишет знаток данного вопроса доктор исторических наук, профессор В. Сироткин, — действительно был весьма внушительным: золото в слитках, кружках и полосах, сотни ящиков и мешков с золотой и серебряной “царской монетой”, золотые драгоценные украшения и бриллианты, золотая церковная утварь, огромное количество иностранной валюты и царских “ценных бумаг” (облигации, векселя и Т. д. — позднее они составили целый… эшелон из 25 вагонов) — словом огромное богатство в 1 миллиард 300 миллионов “золотых рублей” (в ценах до 1914 года)”.

Стремительный рейд каппелевцев на Казань и захват ими почти половины золотого запаса России застал врасплох руководителей Советского правительства. По указанию В. Ленина в Поволжье срочно были направлены крупные силы Красной армии, включая отряды матросов, а также латышских и китайских стрелков с целью во что бы то ни стало отбить у Каппеля захваченное золото и выбить “учредиловцев” как из Казани, так и из Самары. Однако каппелевцы и другие сторонники восстановления распущенного Учредительного собрания успели опередить красноармейцев: на десятках барж они вывезли свою добычу вниз по Волге в Самару. Но затем, когда красные полки приблизились к Самаре, каппелевцам пришлось отступать за Урал. Перегрузив золото с барж в железнодорожный эшелон, они через Уфу и Челябинск переправили этот груз в Омск. Правда, 750 ящиков серебряной монеты из запаса “царского” золота на пути следования были переданы в виде “отступных” чехословатским легионерам, пытавшимся было блокировать транссибирскую магистраль.

В Омске, однако, в ноябре 1918 года эшелоном с “царским” золотом овладели нежданно для самих себя сторонники адмирала А. Колчака, возглавившего белогвардейский переворот, в результате которого каппелевцы потеряли самостоятельную роль и влились в колчаковские вооруженные силы, а Колчак был провозглашен “верховным правителем России”. Считая себя “русским патриотом” и “блюстителем порядка в стране”, Колчак взял “царское” золото под строгий контроль, вознамерившись поначалу сберечь его до того времени, когда его армия вступит в Москву и в Петроград и восстановит в России “законную власть”. Все, находившиеся в прибывшем из Самары эшелоне драгоценности, были поэтому оприходованы колчаковской администрацией. Их общий вес составил 30.589 пудов. Общая сумма золотых слитков и драгоценностей, поступивших после оприходования эшелона на баланс Омского отделения Государственного банка, а иначе говоря, в распоряжение колчаковской администрации составила 651.532.117 рублей.

Вскоре, однако, выяснилось, что удержать в неприкосновенности все полученное от каппелевцев золото Колчаку не удастся. Стремление упрочить свою власть в условиях разгоравшейся по всей стране гражданской войны и сформировать боеспособную армию заставляло Колчака черпать из находившегося в его распоряжении “царского” золотого запаса все большие и большие средства. Последующие подсчеты специалистов показали, что за время своего правления в Омске Колчак израсходовал из этого запаса едва ли не половину находившегося в его распоряжении российского государственного золота. Как свидетельствовали платежные ведомости и товарно-транспортные накладные, перевозки золота из Омска производились исключительно в адрес Владивостокского отделения Государственного банка России.

Что же касается направлений дальнейшего движения этих средств, то в 1919 году из Владивостока ушло за рубеж 9200 пудов золота, из которых 2672 пуда поступили в Японию, главным образом на военные заказы. В пересчете на килограммы получается, что в Японию адмирал Колчак переправил в тот период 43767,36 килограммов российского золота.

Летом 1919 года выявилась также зависимость армии Верховного правителя России от других белогвардейских формирований, ведших борьбу с красными и левоэсеровскими партизанами на ряде участков транссибирской железной дороги — единственной коммуникации, связывавшей Омск с зарубежным миром. Особо заметную роль в контроле над сибирской магистралью обрели в этот период действовавшие в Забайкалье отряды казачьего атамана Григория Семенова, которые весной 1918 года вторглись в Забайкалье из Маньчжурии (северо-восточного Китая). Но даром оказывать Колчаку услуги Семенов не пожелал. Зная о нахождении в Омске “царского” золотого запаса, он стал настойчиво добиваться выдачи ему части золота, ссылаясь на необходимость закупок оружия и боеприпасов для своих казачьих отрядов. Подбивали Семенова на такие домогательства к омскому правителю и японские советники, неотлучно находившиеся при атамане в те годы.
И Колчаку пришлось «отстегнуть» семеновцам часть царских драгоценностей. В июне 1919 года казачий атаман получил от Омского правителя два вагона с золотыми слитками. Ориентировочно в золотых рублях их стоимость исчислялась в 43,5 миллионов рублей. Приблизительно в тот же период захватил Семенов запас Читинского государственного банка, определявшийся в сумму 5 миллионов золотых рублей.

Весной-летом 1919 года наспех сформированные полки Колчака стали терпеть поражения от Красной Армии и откатываться на восток. К осени
1919 года армия Колчака окончательно утратила способность к сопротивлению Ее разбитые части стали одна за другой обращаться в бегство группируясь вдоль транссибирской железнодорожной магистрали и подвергаясь то и дело атакам красных партизанских отрядов. В ноябре 1919 года Колчаку и его правительству пришлось покинуть Омск и направиться в Иркутск, к востоку от которого дислоцировались тогда передовые части вооруженных сил японских интервентов.

При отступлении из Омска колчаковской армии несмотря на угрозу окружения и замешательство в ее рядах удалось все-таки увезти с собой вагоны с “царским” золотом. Подтверждением тому стали показания одного из офицеров этой армии М.К. Ермохина, данные в сентябре 1945 года после его ареста в Маньчжурии органами советской прокуратуры. “В ноябре 1919 года, — сообщил Ермохин, — я по приказу Колчака в городе Омске со своим отрядом принял охрану золотого фонда, который Колчак вывозил из России. Золото из Омского банка было погружено в 20 товарных вагонов и под охраной солдат, которыми я командовал, было отправлено в Нижнеудинск. В эшелонах, прибывших в Иркутск с остатками колчаковской армии находился, как сообщают историки, и эшелон с “царским” золотым запасом.

Однако развитие событий стало в последующие дни еще “круче” и полностью нарушило все ожидания и расчеты Колчака: 28 декабря 1919 года в Иркутске политические противники Колчака — левые эсеры подняли восстание. Попытки отрядов атамана Семенова оказать помощь колчаковским отрядам, окончились неудачей. Не помогли “верховному правителю” и подошедшие к Иркутску с востока японские вооруженные силы: их генералы предпочли не ввязываться в сражение и заняли выжидательную позицию. И это не случайно: японское командование не питало особых симпатий к Колчаку, недолюбливавшему “Страну восходящего солнца” и мечтавшему о восстановлении единой Российской империи. В результате спустя несколько дней, а именно 3 января 1920 года сопротивление колчаковцев отрядам восставших левоэсеров было подавлено, а казачьи подразделения атамана Семенова отступили от Иркутска в направлении Читы. Далее, 4 января 1920 года морально сломленный Колчак сложил с себя полномочия и сдался отряду белочехов. Чехи же 15 января передали беззащитного адмирала в руки красных, после чего 7 февраля 1920 года бывший “омский правитель” был без промедления расстрелян последними по приговору революционного трибунала.

**5.** **Западно-Сибирская железная дорога в годы**

**Великой Отечественной войны**

«Железнодорожное дело - дело военное!» Рука об руку с рабоче-крестьянской Красной Армией советские железнодорожники куют победу над кровожадным врагом - немецким фашизмом...» (из брошюры, выпущенной Политуправлением НКПС в начале войны).

Красной нитью по истории ЗапСиба прошла Великая Отечественная война. Эшелонами на фронт отправлялись войска, боевая техника, продовольствие... А за Урал, в Сибирь и на Дальний Восток перебрасывались тысячи заводов и фабрик, эвакуировались миллионы людей. В рекордные сроки вся железная дорога встала на военные рельсы, пассажирские перевозки в это время были практически полностью прекращены.

24 июня 1941 года, через два дня после вторжения фашистов, в СССР был создан Совет по эвакуации. Именно он решал, какие предприятия и учреждения вывозить, где их размещать в тылу, как распорядиться поездами и составами. Казалось, что в движение тогда пришла вся страна. И первыми по Транссибу двинулись оборонные заводы, выпускавшие самолеты, танки, орудия...

«Ночью еду по темной Москве в Кремль, в Совет по эвакуации, «выбивать" эшелоны и вагоны под погрузку. Для авиации - первая очередь, но ведь вагоны нужны и другим...» - вспоминал Алексей Шахурин, бывший наркомом авиационной промышленности СССР.

Только за два первых месяца 1941 года из Центральной России было перебазировано около 350 крупных заводов. Везли все, что можно было поднять и унести. Вместе с ценной техникой на восток ехали инженеры, рабочие, строители. Под нужды эвакуированных предприятий на станциях Сибири создавались специальные базы для разгрузки и хранения оборудования.

Таких масштабов, сроков и тяжелейших условий эвакуации история еще не знала. Всего за Урал были переброшены 2,5 тысячи заводов и фабрик, вывезены 18 млн человек. Кроме того, с 1941 по 1945 год перевезено 20 миллионов вагонов с солдатами, снарядами, боевой техникой, продовольствием. Если выстроить эти эшелоны по цепочке, всю Землю можно обернуть четыре раза по экватору.

Грузовые составы шли по Транссибу сплошным потоком. Иногда интервал между ними составлял 600-700 метров. На некоторых участках была введена "живая блокировка" - через каждые 800-900 метров на перегонах стояли сигналисты.

Шли и шли по железной дороге вагоны с людьми. За время войны только из Москвы было эвакуировано свыше 1,5 миллиона человек. По свидетельствам очевидцев, осенью 1941 года, когда немцы перешли в наступление на столицу, из города пытались вырваться десятки тысяч человек. На Казанском вокзале народ брал штурмом поезда, которые не могли вместить всех желающих. Спасло ситуацию то, что на фронт под Москву прибыли дивизии сибиряков. После выгрузки войск составы с вагонами, оборудованными нарами и печами для обогрева, сразу отправлялись обратно на восток.

Еще раньше, в середине лета с Казанского вокзала в Новосибирск отправился эшелон с экспонатами Третьяковской галереи: ничего ценного не должно было достаться врагу. Значительную часть сокровищ Русского музея в считанные дни упаковали и отправили из Ленинграда в Горький, Пермь и Соликамск.

Богатейшие коллекции Государственного Эрмитажа вывезли в Свердловск, часть московских коллекций – в Тобольск.

Двигались на восток военно-санитарные поезда. Оперировать раненых врачам приходилось прямо на ходу. А навстречу "госпиталям на колесах" на фронт следовали новые и новые воинские эшелоны. Добровольцами на фронт записались тысячи железнодорожников. А на места машинистов, кочегаров и других специалистов пришли подростки, женщины. Работать им приходилось на износ.

«Контингент - одни женщины. Составителей нет, сцепщиков нет. Недостающих работников заменяли комиссованные по ранению фронтовики. Бывало, инвалиды с одной рукой...Поспишь часок в кабинете под столом, и - дальше работать, - вспоминает Василий Массалитин, работавший помощником начальника станции Безымянная на Дальневосточной железной дороге. - В течение суток подавали на станцию около 300 вагонов. Я должен был выгрузить их и погрузить. За годы войны на подъездных путях к заводу я не видел ни одного мужика. Бедные женщины и уголь выгружали, и металл грузили в вагоны, и тяжеленные ящики со снарядами. День и ночь люди работали».

Вагонный парк тогда почти не пополнялся: оставшиеся в тылу заводы были переключены на выпуск военной продукции. Но, несмотря на колоссальный ущерб и разруху (за годы войны были повреждены 65000 км путей, выведены из строя или угнаны около 16 тысяч паровозов), железнодорожники ремонтировали пути и составы на ходу, непрерывно вели поезда за тысячи километров, месяцами не возвращаясь домой.

Во время Великой Отечественной войны в СССР появился совершенно новый тип бронепоездов - зенитные, призванные защищать пути и стратегические объекты от боевой авиации. Бронеплощадки с артиллерией обычно располагались у них в голове и хвосте, а с пулеметами - в середине состава. Зачастую, артиллерийские части не успевали перемещаться за быстро продвигавшимися на фронт войсками. Бронепоезда же, способные за сутки пройти более 800 километров, смогли успешно решить эту проблему. В Советском Союзе было построено более ста таких машин. 37 из них воевали в Забайкалье и на Дальнем Востоке: их успешно задействовали против Японии в Маньчжурской операции 1945 года для обороны мостов и железнодорожных станций.

**6. Влияние ЗапСиба на современную экономику страны**

В социально-экономическом развитии любого региона особая роль принадлежит транспортным коммуникациям. Среди других видов транспорта железнодорожный во многих промышленно развитых странах занимает ведущее место. Это объясняется его универсальностью - возможностью обслуживать производящие отрасли хозяйства и удовлетворять потребности населения в перевозках вне зависимости от погоды, практически в любых климатических условиях и в любое время года. Наряду с решением хозяйственных, экономических и стратегических задач железнодорожный транспорт влияет на другие стороны жизни государства, участвуя в межрегиональных связях в области культуры, социальных преобразований, в международном туристическом сотрудничестве.

 Основными общими последствиями строительства дорог являются: 1) удешевление перевозки товаров и, вследствие этого, снижение их цены на месте назначения, что в свою очередь ведет к расширению их потребления; 2) доставка товаров, в том числе скоропортящихся, в те местности, куда они ранее не доставлялись; 3) для вывозимых товаров -расширение районов их сбыта, и, следовательно, увеличение объема производства; 4) выравнивание товарных цен в различных регионах, когда цена товара зависит от дальности перевозки; 5) ускорение оборотов капиталов; 6) сокращение потребности в посреднических учреждениях, ярмарках, оптовых торговцах; 7) рост безопасности перевозок, благодаря чему страховой риск потери и порчи товаров не влияет на их удорожание.

Правительство царской России, принимая решение о строительстве Транссиба, руководствовалось соображениями о несметных богатствах Сибири, освоение которых даст дополнительные ресурсы экономике страны. «Открыть» же ЭТИ богатства должна была железная дорога. Вместе о том доброволюммо крестьянские переселения в Сибирь в пореформенный период указывали на самый простой способ решить сразу две проблемы - малоземелья в центральных губерниях и заселения пространств Сибири. СЮ. Витте писал: «В моих понятиях устройство Великого Сибирского пути неразрывно связывалось с вопросом о переселении. Этим путем, с одной стороны, разрежалось население в Европейской России и там (в Европейской России) являлось больше свободы для земельного быта крестьян, а с другой стороны - этим оживлялась великая наша Сибирская окраина; затем благодаря переселению можно было надеяться на то, что Сибирский путь в близком будущем сам себя будет окупать» .

В отечественной историографии, уделявшей немалое внимание вопросам колонизации различных районов Сибири, начало заселения сибирских губерний связывалось с проведением столыпинской аграрной реформы3. Не опровергая этот общеизвестный в научных кругах тезис, отметим, что переселенческое движение, начавшееся в пореформенную эпоху, получило мощный импульс именно с началом регулярного движения по Транссибу. Магистраль, как самая крупная транссибирская коммуникация, обеспечила условия для массовых крестьянских переселений. То есть, с одной стороны, строительство Сибирской железной дороги являлось следствием реализации общегосударственной переселенческой программы, с другой - железная дорога стала фактором, активизировавшим процесс массового крестьянского переселения за Урал. Мы считаем необходимым исследовать роль Сибирской железной дороги в переселенческом движении.

Сибирская железная дорога оказала существенное влияние на развитие сельского хозяйства сибирских губерний. Само строительство магистрали, увеличившее рынок рабочей силы и сельскохозяйственных продуктов, содействовало дальнейшему развитию капиталистических отношений в деревне. В 1891 - 1904 гг. заметно активизировалось отходничество сельского населения на строительство магистрали. В 1893 - 1894 гг. только переселенцы трех округов - Томского, Мариинского и Каннского - дали более 2 тыс. отходников1. Примерно половину отходников представляли крестьяне-бедняки, выполнявшие земляные, лесорубные, извозные и другие работы. На строительство потянулась масса подрядчиков из торговцев и кулаков, составивших 1/3 всех отходников2. Железнодорожное строительство увеличило использование наемного труда сельской бедноты и способствовало накоплению капитала у сибирского кулачества. Все это ускоряло процесс разложения натурального хозяйства.

После завершения строительства магистрали усилилось переселенческое движение в Сибирь и хозяйственное освоение края, возросли темпы ее колонизации. Современники признавали, что «в способах ведения крестьянского хозяйства давно замечена разница между крестьянами-старожилами (много земли, но первобытные приемы обработки) и переселенцами (земли меньше, но более знакомы с сельскохозяйственными приспособлениями и приемами)3. Как писала пресса, у переселенцев «старожилы учатся и лучшим приемам ухода за пашней...Переселенец сеял, косил, жал, и все это он делал так умело, как алтайский крестьянин до этого не видывал»1. Достаточно выгодные условия сбыта пшеницы и особенно сливочного масла привлекали переселенцев в степные и лесостепные районы, прилегавшие к Транссибирской магистрали.

**Заключение**

Какие же последствия имело сооружение Великого сибирского пути и ЗапСиба, в частности? Благодаря этой магистрали чрезвычайно медленное до того времени заселение Сибири получило громадный толчок. В то время как с 1887 по 1892 год в Сибирь ежегодно переселялось только около 40 000 человек, в 1894 году их переселилось туда 80 000, в 1895 году—100000, а в 1896 году — около 200 000. Впоследствии и эта цифра была превзойдена. Тяга в Сибирь в поисках свободных, «белых», т. е. никем не занятых земель, была очень свойственна русским людям. Едва ли нес первых же лет закрепощения русского крестьянства возникла среди него мысль о том, что единственным средством освобождения от крепостного, права является бегство в свободную страну. Если проследить историю заселения Западной Сибири, то можно убедиться, что главной силой, толкавшей русское население уходить всё дальше на Восток были поиски свободных, «белых» земель. Строительство Сибирской магистрали, потребовавшее огромного количества рабочих рук (на постройке одновременно работало до семидесяти тысяч человек), облегчило трудный путь в Сибирь и тем, кто не решался совершать его на свой риск и страх. Привлекая рабочие руки в Сибирь, русское правительство предприняло целый ряд мер, поощрявших переселение. Крестьянским «ходокам» предоставлялась возможность выбирать отводимые для переселенцев земельные участки; для переселенцев были введены льготные железнодорожные тарифы. Переселенцы освобождались на несколько лет от всяких налогов и податей. Возвращаясь на родину, крестьянские ходоки давали обстоятельный отчёт о всём, что могли найти переселенцы на новом месте. И вот, мало-помалу представление
о Сибири, как о месте ссылки и каторги, сменилось представлением
о богатейшем крае, где всякий мог найти приложение своему уму и силам. Не только чернорабочие, занятые на строительстве, но и многие представители интеллигенции оставались в Сибири навсегда, вложив свой труд в сооружение магистрали, оживившей край. Что касается до администрации
и правительственных чиновников, то при осуществлении Великого сибирского пути они были заняты лишь преследованием своих личных интересов.
О Великой сибирской магистрали В. И. Ленин писал, что «она «великая не только по своей длине, но и по безмерному грабежу строителями казённых денег, по безмерной эксплуатации строивших её рабочих». Однопутная Сибирская магистраль не обладала большой пропускной способностью, и для сосредоточения на театре военных действий во время русско-японской войны русской армии понадобилось немало времени, чем в полную меру
и воспользовалось японское командование. Бурно развивавшееся революционное движение побудило царское правительство поспешить с заключением мира, чтобы всецело заняться подавлением революции. Мир был заключён в Портсмуте 5 сентября 1905 года, хотя к этому времени на Дальнем Востоке против ослабленной японской армии были сосредоточены огромные военные силы России. Величайшее значение её заключается в том влиянии, которое она оказала и оказывает на всю культурную, социальную и экономическую жизнь Сибири.

**Интернет-источники**

1. https://topwar.ru/142042-poteryannoe-zoloto-rossii.html

2. https://железнодорожник.рф/istoriya\_magistraley/zapadno\_sibirskaya

3. https://works.doklad.ru/view/8BtpdNh3Tq0/all.html

4. http://militera.lib.ru/h/zheleznodorozhnye\_voyska\_rossii/06.html

5. https://cyberleninka.ru/article/n/sibirskaya-zheleznaya-doroga-v-period-voennoy-mobilizatsii-1914-goda/viewer

6. https://www.npktrans.ru/Doc.aspx?docId=17684&CatalogId=653

7. <http://www.1520mm.ru/history/sibirRail/sibirRail.phtml>