



Отдел библиографической работы



**Южно - Уральская**



**Железная дорога**

Дайджест

*Миасс  
2013*

Южно-Уральская железная дорога — один из филиалов ОАО «РЖД», железная дорога, пролегающая по территории Оренбургской и Челябинской областей, по части Курганской и Свердловской областей, Башкирии и Казахстана.

Южно-Уральская дорога – начальное звено Великой Транссибирской магистрали – прошла длительный путь становления. В течение 20 лет специальная комиссия при Министерстве путей сообщения рассматривала различные проекты железных дорог, которые бы соединили европейскую часть России с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком.

Наше издание поможет Вам вспомнить, как создавалась Южно-Уральская железная дорога.

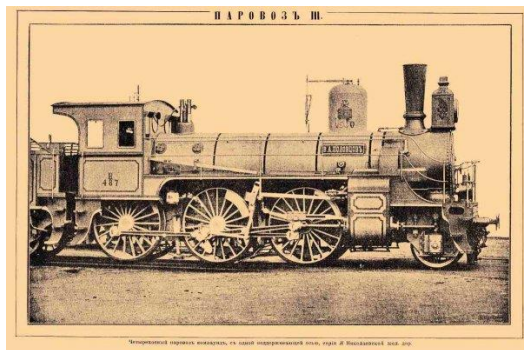
Предназначено для учащихся, педагогов, всех, кому интересна история своего края.

*Есть в движенье сладость и тревога.  
Станция, внезапный поворот —  
Жизнь моя — железная дорога,  
вечное стремление вперед.*

Маргарита Алигер

## Начало пути

Южно-Уральская дорога прошла длительный путь становления. В течение 20 лет специальная комиссия при Министерстве путей сообщения рассматривала различные проекты железных дорог, которые бы соединили европейскую часть России с Уралом, Сибирью и Дальним Востоком. В 1891 году было принято решение о строительстве Великого Сибирского пути в направлении **Миасс–Челябинск–Омск–Новониколаевск** (ныне Новосибирск) – Красноярск–Иркутск–Чита–Рухлово–Хабаровск–Владивосток. Работы выполнялись быстрыми темпами. В 1888 году было открыто движение от Москвы до Уфы, 8 сентября 1890 года – до Златоуста, а 25 октября 1892 года первый поезд прибыл в Челябинск.



Челябинский паровоз № 417, с завода Челябинского завода, 1892 г.

По большому числу и разнообразию искусственных сооружений, отводу русл рек, устройству подпорных стенок, выемке скального грунта, качеству выполненных в основном вручную работ дорога представляет значительный интерес с точки зрения практики отечественного

строительства и реализации русской инженерной мысли. Все материалы верхнего строения пути были изготовлены на местных заводах.

4 октября 1893 года первый поезд прибыл из Челябинска в Курган. Затем – строительство моста через реку Тобол и стальной путь из Кургана на Омск. На линии Челябинск–Омск обращалось 29 трехосных паровозов на деревянном отоплении и 1010 двухосных крытых вагонов и платформ грузоподъемностью 12–15 тонн. Вагоны были оборудованы ручными тормозами, и до 1903 года применялись деревянные тормозные колодки. Рейс от Челябинска до Омска совершался в течение месяца.

Так было открыто движение поездов на первом участке Сибирской железной дороги протяженностью 746 верст, а в октябре 1896 года поезда пошли на всем направлении от Челябинска до Оби. После завершения в 1895 году строительства линии на Екатеринбург в Челябинске соединились три дороги: Уральская (впоследствии Пермская), Самаро–Златоустовская и Сибирская.



Несмотря на низкие тарифы на перевозки, Транссибирская магистраль оказалась высокорентабельной. Достаточно сказать, что только первый отрезок – Самаро–Златоустовская дорога, - начиная с 1893 года, давал прибыль около 0,5 млн. руб. в год. С 1893 года по 1903 год пассажиропоток возрос в 2,25 раза, а доходы - в 3 раза, количество грузов, перевозимых большой скоростью, - в 11 раз, а малой скоростью – в 2,25 раза.

При проектировании железной дороги царское правительство не рассчитывало на большой грузооборот. Сразу же после пуска оказалось, что перевозить нужно в 3 раза больше

грузов. Все это привело к необходимости усиления существующих линий путем замены рельсов на более тяжелые, деревянных мостов - на металлические, а также укладки вторых путей, которая началась уже в 1896 году и впоследствии осуществлялась постоянно. Благодаря этому перевозки грузов в 1914 году на Самаро–Златоустовской дороге достигли 5,9 млн тонн, а на Сибирской дороге – 5,4 млн тонн в год.

## История дороги – история страны

В первую мировую войну пришла в состояние полной запущенности и Транссибирская магистраль. После

революции 1917 года и изгнания Колчака с Южного Урала для железнодорожников наступила трудная пора восстановления хозяйства транспорта. Как и на военных фронтах, рабочие железнодорожных



узлов проявляли массовый трудовой героизм. В кратчайшие сроки в ходе массовых субботников ими были восстановлены не только подвижной состав и путь на Южном Урале, но и оказана помощь другим дорогам. Рабочие паровозного депо Челябинск восстановили и направили в Петроград и Тихвин 8 паровозов с бригадами. Одновременно этот же коллектив оборудовал для фронта бронепоезд "Красный Сибиряк", который участвовал в боях за освобождение от белогвардейцев Кургана и других станций.

4 апреля 1920 года рабочие паровозного депо среднего ремонта станции Челябинск торжественно праздновали выпуск

из ремонта паровоза "Коммунар" как свою первую победу в борьбе с разрухой на железнодорожном транспорте (ныне этот паровоз установлен на пьедестале у ДК железнодорожников в Челябинске). Лучшие машинисты депо за 4 дня провели эшелон с хлебом до столицы и были приняты Лениным. В то время поезда из Челябинска до Москвы шли обычно 12 суток. Трудовой подвиг южноуральцев лег в основу организации скоростных маршрутов с хлебом из Сибири.

Государственная политика по разукрупнению ряда железных дорог, проводимая в целях эффективного и грамотного управления советскими магистралями, и соответствующее постановление СНК от 13 декабря 1933 года выделило 1000-километровый участок Транссиба в состав Южно-Уральской дороги с управлением в Челябинске.

Официальная история Южно-Уральской магистрали началась **15 апреля 1934 года** – через три месяца после образования Челябинской области. В декабре 1933 года Постановлением Совета народных комиссаров СССР было признано необходимым «разукрупнить» Пермскую железную дорогу на две дороги, выделив из ныне существующей Пермской железной дороги Южно-Уральскую с местом нахождения в городе Челябинске.

В 1933 году вступила в строй новая линия Свердловск-Курган, а в 1940 Челябинск-Синарская. Большое значение имела построенная в 1940 году железнодорожная линия Карталы-Акмолинск протяженностью 805 км, связывающая Карагандинский угольный бассейн с магнитогорском и Орско-Халиловским комбинатом.

В послевоенный период для дороги характерен быстрый темп её развития, коренная техническая реконструкция на основе внедрения новой техники. В этот период было построено много линий: Кустанай-Тобол, **Миасс-Учалы**, Магнитогорск-Белорецк и другие

ПРИКАЗ

Народного Комиссара путей сообщения  
АНМ-1 4 января 1934г. № 7/Ц  
О разделении Пермской железной дороги

В соответствии с постановлением СНК СССР от 13  
декабря 1933 года № 2673.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. С 1 июня 1934 года Пермскую железную  
дорогу разделить на две самостоятельные  
дороги:

а). Пермскую в составе: Пермского,  
Чусовского, Красноуфимского, Свердловского,  
Тюменского и Тогтальского районов, с  
управлением дороги в г. Свердловске;

б). В-Уральскую в составе: Челябинского,  
Курганского, Троицкого и Златоустовского  
районов с управлением дороги в городе  
Челябинске.

2. Н-Пермской тов. Миронову немедленно  
приступить к организации В-Уральской дороги с  
тем, чтобы с 1 июня 1934 года В-Уральская ж.д.  
приступила к нормальной работе.

3. Всем Центральным управлением и отделам  
НКПС по кругу своего ведения в трехдневный  
срок дать исчерпывающее указание по телеграмме  
Н-Пермской тов. Миронова от 26 декабря 1933  
года № Н/941.

Н/п Народный комиссар  
путей сообщения

(Андреев)

Верно:



В ноябре 1945 года прошли электровозы до Златоуста, а в 1961 году был электрифицирован участок Макушино-Исиль-Куль - последнее звено крупнейшей в мире электрифицированной магистрали Москва-Байкал, длиной 5400 км.

В предвоенные годы Южно-Уральская дорога получила вторые пути от Челябинска до Макушино, на всем главном ходу от Кропачево до Макушино была введена автоматическая блокировка, сданы в эксплуатацию более 900 км новых линий, освоены ремонт и эксплуатация мощных паровозов серий ФД и ИС. Длина пути на станциях была увеличена до 850 метров. В 1940 году появилась первая землеуборочная машина известного изобретателя нашей дороги Виктора Балашенко. Большую роль в улучшении работы транспорта сыграло стахановско-кривоносовское движение, развернувшееся по всей стране. Первыми последователями Петра Кривоноса были машинисты-тяжеловесники Иван Блинов из Кургана, Петр Агафонов и Иван Мартынов из Челябинска, ставшие первыми орденоносцами нашей дороги. В годы Великой Отечественной войны, когда значительная часть промышленных предприятий была перебазирована из западных районов на Урал и в Сибирь, резко возросли перевозки пассажиров и грузов. Необходимо было срочно решить вопрос резкого увеличения провозной и пропускной способности дороги. Несмотря на огромные трудности, испытываемые страной, Госкомитет обороны принял постановление перевести на электрическую тягу наиболее тяжелый горный участок Челябинск-Кропачево протяженностью 320 километров. С Кировской железной дороги, находившейся в полосе боевых действий, были вывезены электрооборудование для 10 тяговых подстанций и инженерно-технический персонал. 2 ноября 1945 года машинист В.Н. Иванов на электровозе ВЛ19 провел первый грузовой поезд





весом 1200 тонн по электрифицированному участку Челябинск–Златоуст. Так было положено начало электрификации

Транссибирской  
магистрالی.

Оценивая  
особую роль  
железнодорожного  
транспорта,  
правительство  
выделило на развитие  
дороги в годы войны  
250 млн руб.  
Труженики дороги  
внесли весомый вклад



в победу в Великой отечественной войне, проявляя образцы  
трудового подвига и мужества. Машинист локомотивного депо  
Челябинск Агафонов организовал паровозную колонну имени  
Госкомитета Обороны, которая за три года войны провела более  
2000 тяжеловесных поездов и перевезла в них сверх нормы  
полтора млн. тонн грузов, сэкономив около 5 тысяч тонн  
топлива. Такие же колонны были организованы машинистами  
Блиновым и Угрюмовым в депо Курган, Тефтелевым в Троицке  
и др. Особенно трудной была первая военная зима, когда многие  
железнодорожники добровольцами ушли на фронт. На  
транспорт пришли подростки, женщины, вернулись пенсионеры.  
Женщины встали к станкам, стали работать машинистами. За  
годы войны были изготовлены, снаряжены и отправлены на  
фронт 8 бронепоездов, 3 поезда – бани, десятки санитарных  
поездов.

Значительное техническое оснащение Южно-Уральская  
дорога получила в послевоенное время. Основной курс был взят  
на электрификацию участков и перевод остальных участков с  
паровой тяги на тепловозную. В 1949 году был  
электрифицирован участок Златоуст–Кропачево, в 1955 году –  
Бердяуш–Бакал, годом позже – Курган–Макушино, и в 1957 году  
– участок Челябинск–Курган. В 1961 году после присоединения

к дороге Петропавловского отделения был электрифицирован последний замыкающий участок Макушино–Исилькуль длиной 272 км. Проведенная за годы послевоенных пятилеток реконструкция хозяйства дороги в сочетании с внедрением комплекса организационно–технических мер позволила из года в год наращивать объемы перевозок.

## День сегодняшний

Южно-Уральская железная дорога – филиал открытого акционерного общества "Российские железные дороги" (ОАО "РЖД")

Южно-Уральская железная дорога входит в число крупнейших отечественных магистралей. Это начальное звено Транссиба – самой протяженной железной дороги в мире. История начала строительства железных дорог на Южном Урале неразрывно связана с необходимостью освоения богатых месторождений Урала, Сибири и потребностью создания новых рынков сбыта. 4 октября 1893 года из Челябинска отправился первый поезд. Во многом благодаря железной дороге Челябинск из небольшого провинциального города со временем превратился в мегаполис с миллионом жителей.



Развернутая протяженность ЮУЖД свыше 7,5 тысяч км, эксплуатационная длина 4562 км.

Магистраль охватывает территории 8 субъектов Российской Федерации: Челябинскую, Курганскую, Оренбургскую, частично Самарскую, Саратовскую, Свердловскую, Омскую области, республику Башкортостан и

Северный Казахстан. На полигоне дороги расположены такие крупные промышленные центры, как Челябинск, Магнитогорск, Миасс, Златоуст, Оренбург, Орск, Новотроицк, Медногорск, Курган.

С 1 октября 2003 году Южно-Уральская магистраль стала филиалом компании "Российские железные дороги".

На сегодняшний момент компания Российские железные дороги представляет собой вертикально интегрированный холдинг. Южно-Уральская железная дорога – один из 16 его территориальных филиалов.

## Миасс железнодорожный

Именно со станции Миасс, расположенной в регионе Южно-Уральской магистрали, протянулись первые километры рельсовых путей к Тихому океану.

В 1891 году одновременно из Миасса и Владивостока началось строительство Транссибирской железнодорожной магистрали.

Исторически всемирноизвестным Транссибом является именно этот участок, от Миасса до Владивостока, построенный с 1891 по 1916 годы. Длина участка — около 7 тысяч километров. Первый поезд (это был рабочий поезд с



материалами для прокладки рельсов) прошёл участок магистрали от Миасса до нынешнего областного центра Челябинска 5 июля 1892 года. В 1903 году прошёл первый поезд Санкт-Петербург — Москва — Владивосток. В 1992 году на станции Миасс I установлен памятный знак в честь 100-летия со

дня начала строительства Великого Сибирского пути. От города Москвы до города Миасса по железной дороге ровно 2000 километров (до станции Миасс I 2004 км.). В 1959 году была принята в эксплуатацию железнодорожная линия от станции Миасс (старый вокзал) до города Учалы (Башкирия).

## **Николай Георгиевич Гарин - Михайловский**

Гарин – псевдоним беллетриста Николая Георгиевича Михайловского. Жизнь и творчество Гарина-Михайловского тесно связаны с Уралом.

В мае 1886 года Гарин-Михайловский получил назначение на Самаро-Златоустовскую железную дорогу, состоявшую из двух участков Самаро-Уфимского и Уфа-Златоустовского, который явился начальным пунктом Великого Сибирского пути.

Инженер Михайловский обосновывается на постройке железной дороги на участке Уфа – Златоуст. В этот период Н.Г.Гарин-Михайловский пишет самый ранний очерк «Вариант».

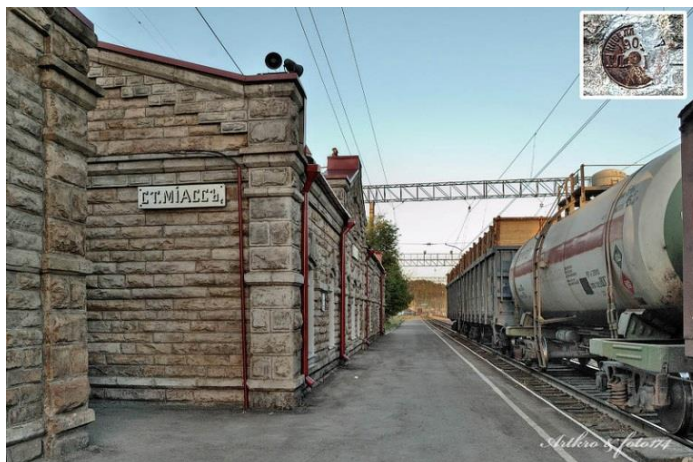


В 1890 году строительство Уфа-Златоустовской железной дороги закончилось. Все работы на этом участке прекратились. Сентябрьским днем в Златоуст прибыл первый поезд из Уфы, и в старом уральском городе состоялись торжества. С пламенной речью выступил Н.Г.Гарин-Михайловский. Он говорил о значении дороги, о том, что строители провели большие объемы земляных, скальных взрывных и других работ, что их труд заслуживает

всемирного признания и похвалы.

Так Н. Гарин-публицист утверждал в статье «Урал. Железное дело: дешевые дороги», появившейся в «Ирбитском ярмарочном листке».

«Проснулся рано, чтобы видеть Уральские горы, и действительно, стоило прервать утренний сон. Линия дороги шла по долине р. Ай среди высоких гор. Быстро бежит эта горная река к нам на встречу, перебираясь каскадом через камни: она то подбегает к нашим шпалам, то отойдет на много сажен, а мы все поднимаемся; нас с трудом тащат два паровоза.... Вот и верхняя площадка хребта: рядом с полотном дороги стоит каменный столб неуклюжий, низенький; на западной стороне надпись: «Европа»; проехали, оборачиваюсь, читаю: «Азия». Так проникновенно мог писать человек, влюбленный в эти места, знающий их, глубоко чувствующий красоту окружающего. В них угадывается, как и во всем, что писал Гарин-Михайловский на Урале и об Урале,- истинный патриот.



В 1904 году на станции Миасс было выстроено каменное здание вокзала. Эта постройка является ярким примером модерна в архитектуре Миасса начала XX века.

При строительстве использовался традиционный для Миасса материал - крупнозернистый чашковский гранит. Здание вокзала является одним из старейших станционных сооружений в Челябинской области. В настоящее время в городе построен современный вокзал, а старое здание является вокзалом станции Миасс – I.

Новый вокзал Миасса пущен в эксплуатацию в ноябре 1981 года. Это двухэтажное здание, сооруженное из стекла и бетонных конструкций, расположенное на 2003 км Транссибирской магистрали.



## **О вокзале и не только**

- ✓ Жуйкова М. О вокзале – с любовью: [ Миасский железнодорожный вокзал] /М.Жуйкова // Глагол. – 2007. – 3 августа. – С.2.
- ✓ Занько Л. Путевые заметки старого вокзала / Л.Занько // Миасский рабочий. – 2003. – 2 августа. – С.1.
- ✓ История Южно-Уральской железной дороги: [Электронный ресурс] . – Режим доступа: (дата обращения – 23.07.2013) – Загл. с экрана.
- ✓ Корчагина, Н. Танцы на перроне : [ Железнодорожному вокзалу Миасса 30 лет] / Н. Корчагина // Миасский рабочий. - 2011. - 8 ноября. - С.7.
- ✓ Корюков, М. Дорога, канувшая в лету : [по территории нашей области когда-то проходил уникальный железнодорожный маршрут, который, увы, нынче не существует] / М. Корюков // Глагол. - 2012. - 6 апреля. - С.13.
- ✓ Кузнецов А. Вокзал мечты: Миасский вокзал – история , современность /А.Кузнецов // Миасский рабочий. – 2006. – 18 ноября. – С.2.
- ✓ Кузнецов К. У тепловоза есть душа: [Миасский участка железной дороги] / К.Кузнецов // Глагол. – 2003. – 1 августа. – С.1.
- ✓ Кушнова, Л. Мы просто работаем : [железнодорожный вокзал - визитная карточка города] / Л. Кушнова // Глагол. - 2012. - 23 марта. - С.1,3.
- ✓ Наумова Г. Железная дорога: Страницы истории /Г.Наумова // Старгород. – 2000. - № 5. – С. 3.
- ✓ Овчинникова А. Мелькают версты за окном: Самаро-Златоустовская железная дорога / А.Овчинникова // Старгород. – 2003. - № 8. – С.2.
- ✓ Старикова, М. Эксперимент на колесах : Перспективы развития пригородного комплекса ЮУЖД напрямую

касаются Миасса / М. Старикова // Миасский рабочий. - 2009.  
- 28 апреля. - С.2.

- ✓ Ходов С. Творцы городов: [о железной дороге и Миассе] / С.Ходов // Глагол. – 1999. – 31 июля. – С.1.
- ✓ Шуклина Н.Я. Южно-уральская железная дорога / Н.Я Шуклина // Календарь знаменательных и памятных дат: Челябинская область. 2004. – Челябинск, 2003. – С. 85-89.



## Содержание

1. Начало пути .....	3
2. История дороги – история страны.....	5
3. День сегодняшний .....	10
4. Миасс железнодорожный .....	11
5. Н. Г. Гарин – Михайловский.....	12
6. О вокзале и не только .....	15

## Поезд

Железная дорога на Парнас.  
Смешно сказать, но нес я к ней каменья...  
Вот Сыростан, впадающий в Миасс.  
Последний мой источник вдохновенья.

Еще в нем то, что тайно я люблю –  
Как окнами грассируя строптиво,  
Здесь скорый поезд делает петлю  
Под бешеный свисток локомотива.

Его проход не слышен из жилья,  
Но выучил я местность пешкодралдом....  
Он вострубит – и словно из ружья  
Вдруг вылетит – зеленое на алом.

С откосом поравняется на треть,  
Где я хочу безудержным казаться.  
Счастливый поезд, дай мне посмотреть  
На тайное желание умчаться.

Но в скорость эту вряд ли мне успеть.  
Он пролетит грохочущим заводом,  
И я опять желание взлететь  
Готов признать случайным эпизодом...

Валерий Кузнецов





Составитель: Шакирова О.Б., зав.ОБР