**Транссибирская магистраль**

Транссиб, Транссибирская магистраль (современные названия) или Великий Сибирский Путь (историческое название) - это прекрасно оснащенный рельсовый путь через весь континент, соединяющий Европейскую Россию, ее крупнейшие промышленные районы и столицу страны Москву с ее срединными (Сибирь) и восточными (Дальний Восток) районами. Это дорога, скрепляющая Россию - страну, протянувшуюся на 10 часовых поясов, в единый экономический организм, а главное, в единое военно-стратегическое пространство. Если бы его не построили в свое время, то с очень большой вероятностью Россия вряд ли удержала бы за собой Дальний Восток и побережье Тихого океана - как не смогла она удержать Аляску, никак не связанную с Российской империей устойчивыми путями сообщения. Транссиб - это также дорога, давшая толчок освоению восточных районов и вовлекшая их в экономическую жизнь остальной части громадной страны.

Некоторые думают, что термин "Транссиб" надо толковать как путь, соединяющий Урал и Дальний Восток, и буквально проходящий "сквозь" Сибирь (Trans-Siberian). Но это противоречит положению дел и не отражает истинного значения этой магистрали. А название? Название это дали нам англичане, окрестившие путь не "Great Siberian Way", как должен был быть буквальный перевод с русского, а "Trans-Siberian Railway" - и оно затем привилось и укоренилось в речи.

И сейчас "Транссиб" как геополитическое понятие имеет смысл как путь, соединяющий Центр и Тихий Океан, Москву и Владивосток, а шире - как путь, соединяющий порты Запада и столицу России, а также выходы в Европу (Москва, Санкт-Петербург, Брест, Калининград) с портами Востока и выходами в Азию (Владивосток, Находка, Ванино, Забайкальск); а никак не локальный путь, соединяющий между собой Урал и Дальний Восток.

Узкое толкование термина "Транссиб" предполагает, что мы говорим о главном пассажирском ходе Москва - Ярославль - Екатеринбург - Омск - Иркутск - Чита - Владивосток.

Фактическая протяженность Транссибирской железнодорожной магистрали по главному пассажирскому ходу (от Москвы до Владивостока) составляет 9288,2 км и по этому показателю она является самой длинной на планете, пересекая по суше почти всю Евразию. Тарифная длина (по которой исчисляются цены билетов) несколько больше - 9298 км и не совпадает с реальной. Имеется несколько параллельных грузовых обходов на различных участках. Ширина колеи на Транссибе - 1520 мм.

Протяженность Великого Сибирского пути перед первой мировой войной от Санкт-Петербурга до Владивостока по северному пассажирскому ходу (через Вологду - Пермь - Екатеринбург - Омск - Читу - Харбин) составляла 8913 верст, или 9508 км.

Транссиб проходит по территории двух частей света: Европе (0 - 1777 км) и Азии (1778 - 9289 км). На Европу приходится 19,1% длины Транссиба, на Азию, соответственно - 80,9%.

В настоящее время начальный пункт Транссиба - это Ярославский вокзал Москвы, а конечный пункт - Владивостокский вокзал.

Но так было не всегда: примерно до середины 20-х годов воротами в Сибирь и на Дальний Восток был Казанский (тогда Рязанский) вокзал, а в самый начальный период существования Транссиба - в начале XX века - Курско-Нижегородский (ныне Курский) вокзал Москвы. Необходимо также упомянуть, что до революции 1917 года начальным пунктом Великого Сибирского Пути считался Московский вокзал Санкт-Петербурга - столицы Российской империи.

Не всегда и Владивосток считался конечным пунктом: небольшое время, начиная с самого конца 90-х годов XIX века и вплоть до решающих сухопутных сражений русско-японской войны 1904-05 гг., завершением Великого Сибирского Пути современники считали военно-морскую крепость и город Порт-Артур, находящийся на побережье Восточно-Китайского моря, на арендованном у Китая полуострове Ляодун.

Начало строительства: 19 (31) мая 1891 года в районе близ Владивостока (Куперовская падь), на закладке присутствовал цесаревич Николай Александрович, будущий император Николай II.

Фактическое начало строительства произошло несколько раньше, в начале марта 1891 года, когда началось строительство участка Миасс - Челябинск.

Смычка рельсов на всем протяжении Великого Сибирского Пути произошла 21 октября (3 ноября) 1901 года, когда строители Китайско-Восточной железной дороги, прокладывавшие рельсовую колею с запада и востока, встретились друг с другом. Но регулярного движения поездов на всем протяжении магистрали в это время не существовало.

Регулярное сообщение между столицей империи - Санкт-Петербургом и тихоокеанскими портами России - Владивостоком и Дальним по железной дороге было установлено в июле 1903 года, когда Китайско-Восточная железная дорога, проходящая через Маньчжурию, была принята в постоянную ("правильную") эксплуатацию. Дата 1(14) июля 1903 года ознаменовала собой также ввод Великого Сибирского Пути в строй на всем его протяжении, хотя в рельсовом пути был перерыв: через Байкал приходилось переправлять поезда на специальном пароме.

Непрерывный рельсовый путь между Санкт-Петербургом и Владивостоком появился после начала рабочего движения по Кругобайкальской железной дороге 18 сентября (1 октября) 1904 г.; а спустя год, 16 (29) октября 1905 года, Кругобайкальская дорога, как отрезок Великого Сибирского Пути, была принята в постоянную эксплуатацию; и регулярные пассажирские поезда впервые в истории получили возможность следовать только по рельсам, без использования паромных переправ, от берегов Атлантического океана (из Западной Европы) до берегов Тихого океана (до Владивостока).

Конец строительства на территории Российской империи: 5 (18) октября 1916 года, с пуском моста через Амур близ Хабаровска и началом движения поездов по этому мосту.

Стоимость строительства Транссиба с 1891 по 1913 г. составила 1.455.413 тысяч рублей.

Начиная с 1956 года, маршрут Транссиба такой: Москва-Ярославская - Ярославль-Гл. - Данилов - Буй - Шарья - Киров - Балезино - Пермь-2 - Свердловск-Пасс. (Екатеринбург) - Тюмень - Называевская - Омск-Пасс. - Барабинск - Новосибирск-Главный - Мариинск - Ачинск-1 - Красноярск - Иланская - Тайшет - Нижнеудинск - Зима - Иркутск-Пасс. - Слюдянка-1 - Улан-Удэ - Петровский Завод - Чита-2 - Карымская - Чернышевск-Забайкальский - Могоча - Сковородино - Белогорск - Архара - Хабаровск-1 - Вяземская - Ружино - Уссурийск - Владивосток. Это - главный пассажирский ход Транссиба. Он окончательно сформировался к началу 30-х годов, когда нормальная эксплуатация более короткой Китайско-Восточной железной дороги стала невозможной из-за военно-политических причин, а Южно-Уральский ход был слишком перегружен в связи с начавшейся индустриализацией СССР.

До 1949 года в районе Байкала основной ход Транссиба проходил по Кругобайкальской дороге, через Иркутск - по берегу Ангары - станцию Байкал - по берегу Байкала - до станции Слюдянка, в 1949-56 гг. действовало два маршрута - старый, вдоль берега Байкала, и новый, перевальный.

Транссиб проходит по территориям 14 областей, 3 краев, 2 республик, 1 автономной области и 1 автономного округа Российской Федерации и на нем расположено 87 городов.

На своем пути Транссиб пересекает 16 крупных рек: Волгу, Вятку, Каму, Тобол, Иртыш, Обь, Томь, Чулым, Енисей, Оку, Селенгу, Зею, Бурею, Амур, Хор, Уссури; на протяжении 207 км проходит вдоль озера Байкал и 39 км по берегу Амурского залива Японского моря.