

**Железнодорожный узел Омск уже в конце XIX века считался крупнейшим на Западно-Сибирской дороге. В советские годы омская часть магистрали била союзные рекорды по количеству перевозимых грузов и пассажиров. И сегодня 1200 километров Омского отделения железной дороги отличаются одним из самых высоких показателей. Ежедневно здесь перемещается до 16 тысяч вагонов.**

# СЕРДЦЕ ТРАНССИБА

**СВОИМ СТАНОВЛЕНИЕМ НАШ ГОРОД ОБЯЗАН ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

При огромных пространствах России, при обилии климатических зон лишь железная дорога надежно связывает ее регионы. Особенно большое значение она имеет для сибиряков. Относительная дешевизна билетов позволяет не чувствовать себя оторванным от метрополии. Огромное спасибо мы должны сказать Александру III, давшему указание строить Транссибирскую магистраль.



**Здания железнодорожных вокзалов в России обычно строились по оригинальным проектам. Так как ничего вечного в этом мире не бывает, то через несколько десятилетий то или иное из них исчерпывало свой ресурс. И здание сносили. Но его место возводили новое. Потом спохватывались: уничтожен исторически значимый объект. Во время реконструкции омского вокзала при полной смене внутреннего интерьера внешний исторический облик здания согласно решению губернатора Леонида Полежаева был сохранен.**

еще в 1898 году в городе насчитывалось 34 завода и фабрики, то в 1901 в городе было уже 150 предприятий. В 1895 году в Омске проживало около 50 тысяч человек, через пять лет городское население увеличилось почти на 20 тысяч. Транссиб требовал много материалов. Строительство Транссибирской магистрали, частью которой являлась Западно-Сибирская железная дорога, велось такими бурными темпами, которых не знала ни одна страна в мире. За год в строй вводилось по 500-600 километров пути. А общая протяженность магистрали составляла семь тысяч километров.

Высокая скорость строительства, большие объемы и, соответственно, большие вкладываемые в объект деньги приводили к созданию мощной производственной базы. Заводы, депо, мастерские. Как ни странно,

развивалась и конкурирующая с железной дорогой отрасль - судоходство. Из Тарского округа пароходы везли лес, из южных районов нынешнего Казахстана - камень.

Возведение Транссибирской магистрали, ее еще называли Великим сибирским путем, началось одновременно с двух концов - из Челябинска и Владивостока. Во Владивостоке первый камень дороги, закладной, в насыпь пути поместил цесаревич Николай, будущий император России. Поезда пускались сразу после окончания очередного участка.

Во многих книгах, посвященных строительству Транссиба, указывается, что железнодорожное полотно насыпалось не стандартной - 2,6 сажени шириной, а несколько более узкой - 2,35 сажени. И шпалы были покороче, и рельсы на них укладывались облегченные. О причинах подобных

вещей обычно не сообщается. А причина - в нехватке средств. Выделенных казной 350 миллионов рублей на завершение строительства не хватало. Поэтому приходилось экономить буквально на всем.

Железнодорожный вокзал - самое известное из зданий в любом городе - в Омске был построен в 1896 году. Судьба его складывалась непросто. Перестраивался в 1913-м, затем в 1958 году. Реставрировался в 1970-м и 1996 годах. И все равно не поспевал за временем. Коренной реконструкции он подвергся в 2005-2006 годах. От прежнего вокзала остались лишь несущие стены первого этажа. И хотя каменная кладка проводилась заново, архитектурный стиль старого здания сохранился полностью. А внутренний интерьер стал совершенно иным, современным. Появилось больше пространства. Внутренняя площадь увеличилась на две с половиной тысячи квадратных метров, то есть примерно на треть по сравнению с прежним вокзалом. Отдельное здание получили пассажиры пригородных поездов, что также позволило разгрузить основное здание, сделать его более уютным и приспособленным для отдыха и ожидания поездов.

Значительное усовершенствование ждет и всю омскую часть Транссиба. Она всегда, с первых лет эксплуатации, относилась и продолжает относиться к самым напряженным участкам РЖД. Дело в том, что Омское отделение Западно-Сибирской железной дороги представляет собой западный начальный участок Великого сибирского пути, где сходятся и расходятся все грузопассажирские потоки, поступающие как с востока, так и с запада России.

До 16 тысяч вагонов следует по омским путям ежедневно. Резервы для увеличения грузопотока есть, но они небольшие. Поэтому к 2015 году в обход Омска с северной стороны будут проложены еще две ветки. Звучит скромно, но проект, за реализацию которого берутся Омская область и Западно-Сибирская железная дорога, глобальный. Его стоимость оценивается в 250 миллиардов рублей. Ввод в действие новых путей, ориентированных в первую очередь на грузовые перевозки, позволит сформировать в области логистические центры по перемещению грузов между Азией и Европой, то есть вписаться в мировые транспортные потоки. Значит, появятся новые рабочие места, вырастут статус и значимость региона, что сулит огромные возможности в сфере экономики. Кроме того, новая дорога, сделав менее напряженным движение между Омском и Новосибирском, создаст условия для пуска между двумя сибирскими мегаполисами скоростных поездов. Чаше станут видестя родственники, больше возможностей появится у мобильных и предприимчивых людей. Первые работы по созданию обходного пути начнутся на маршруте Татарская - Называевская.

Но пока Омское отделение дороги работает в прежнем напряженном режиме. И пусть его таким сделали в первую очередь география и проектировщики, но весь комплекс (квалификация персонала, инфраструктура, передовые технологии), который позволяет успешно управлять всем мощным потоком поездов, - это уже собственные, омские, доблесть и достоинство. И они с годами не тускнеют. По итогам 2009 года Омское отделение дороги признано лучшим в России.

**Виктор Гоношилов  
Фото Евгения Кармаева**

## ЖЕЛЕЗНЫЙ УДАР ПО ВРАГУ

Сокрушительной силой бронепоезда считались в Гражданскую войну, когда не было ни танков, ни бомбардировщиков. И эти железные монстры на поле боя были практически неуязвимы. Казалось, что их золотое время кануло в прошлое, осталось в двадцатых. Случайно же брошенный взгляд на мемориальную доску на здании омского железнодорожного вокзала показывает, что ты ошибался. Текст мемориальной доски говорит, что отсюда ушли на фронт бронепоезда «Омский железнодорожник», «Киров», «Победа» и другие, построенные на средства омичей.

Немного любознательности, и выясняется, что бронепоезда немаловажную роль, хотя, быть может, не решающую, играли и в Великую Отечественную. Они охраняли станции, мосты, вели патрулирование на участках фронта, где могли прорваться танки.

В мастерских омского отделения дороги за время войны было построено семь бронепоездов. Под их строительство в депо отводились специальные площадки. В общей сложности не менее сорока процентов технического осна-

щения депо и мастерских работало на войну. Выпускались не только бронепоезда. Минометы и снаряды тоже.

Создание же бронепоездов начинали с подготовки паровоза. Его тщательно ремонтировали, устраняя малейшие неполадки. Затем одевали в броню. Потом приступали к подготовке платформ. У тех, которые предназначались под броневые площадки, усиливалась ходовая часть, их закрывали броневыми листами. Часть платформ, обычно три-четыре, не подвергалась переоборудованию. На

них устанавливались зенитки, размещались запасные части для ремонта путей, паровоза и пушек. Уместно сказать, что ремонт железнодорожных путей в боевых условиях требовал особого искусства. Искоруженный взрывом рельс вырубался в считанные секунды, прореха столь же быстро штопалась частью прямого рельса. Ремонтники достигали такой сноровки, что рельс перерубали в три удара по зубилу.

Омские железнодорожники помогали бойцам бороться не только с фашистами. С антисанитарией тоже. По словам руководителя музея Омского управления железной дороги Елены Филатовой, омичи построили два поезда-бани. Последние использовались по указанному в их названии назначению - в них мылись. Поезд, составленный из семи-восьми вагонов, располагался в 10-20 километрах от линии фронта. За час через его банные отделения и парикмахерские проходило по восемьдесят-сто человек. За год работы персонал такого поезда обслуживал в общей сложности около 200-250 тысяч солдат.