

ПОЯВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Ембергенов Ауезмурат Бекмуратович

*Ташкентский государственный университет путей сообщения,
инженер-строитель Ассистент кафедры железнодорожного
машиностроения*

Аннотация: Высокая надежность железнодорожного пути; его опорная основа – сложное техническое сооружение, построенное из дисперсных анизотропных грунтов – сможет выполнять свои задачи только при условии обеспечения эксплуатационной устойчивости земляного покрова.

Ключевые слова: Железнодорожные пути, железнодорожный транспорт, растительный покров, движение, железнодорожные пути.

Лист грунта считается наиболее ответственным элементом железнодорожного пути, его несущей конструкцией. Обеспечение безопасности движения поездов, снижение потерь, улучшение обучаемости и провозной способности дорог во многом зависит от состояния грунтового покрытия. Оно способно надежно обеспечить его устойчивость даже в экстремальных условиях. Являясь долговременным сооружением, железнодорожная сеть СНГ работает удовлетворительно примерно на 90% протяженности ее эксплуатации, удовлетворяя требованиям транспортного процесса в целом. Опыт эксплуатации железных дорог показывает, что течение и эрозия высоких разрезов, поднятых из глинистых грунтов, вызывают особенно тяжелые последствия, определяют ее надежность. Промерзание и оттаивание, намокание и строительство, набухание и другие подобные сезонные процессы изменяют состояние и прочностные характеристики земли. грунт, вызывает недопустимые дефекты в виде трещин. Весной при таянии почвы возникают пластические деформации смещения. Чтобы предотвратить возможность подобных деформаций, необходимо рационально спроектировать противонабухающие мероприятия. Цель данной курсовой работы – обосновать и подобрать размеры и требования при индивидуальном проектировании листа грунта, рассчитать необходимую плотность подъема грунта, его устойчивости. Состоит из обоснования и проектирования мероприятий по устранению деформаций земной коры.

Железнодорожный транспорт — вид транспорта, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров по железнодорожным путям с помощью локомотивов и автомобилей. Его возникновение связано с развитием крупной промышленности, особенно горнодобывающей и металлургической. Развитие капитализма в конце 18 — начале 19 вв. коренным образом изменило структуру грузового движения, выросла потребность в массовых перевозках железной руды, угля, строительных материалов и т.п.

В 1825 году Дж. Стивенсон построил первую в мире общественную железную дорогу Стоктон-Дарлингтон. В 1930-е годы железные дороги были построены в Австрии, Германии, Бельгии, Франции и России. В 1850-70 годах его строили также в Азии, Африке, Южной Америке и Австралии. В начале 20

века железнодорожная сеть в мире составляла 1 млн. более км. Одной из причин бурного развития железнодорожной сети в конце 19 — начале 20 вв. было ее большое военно-стратегическое значение. Помимо обслуживания экономических, экономических и стратегических задач, он также участвует в развитии межстрановых и межрегиональных культурных связей, социальных вопросах, международном туризме, вносит значительный вклад в научно-техническое развитие страны. Одним из преимуществ железнодорожного транспорта является низкая цена грузовых перевозок по сравнению с другими видами транспорта, возможность перевозить большие объемы грузов в любое время года и в одном направлении. Первая железная дорога в Узбекистане была проложена от станции Фороб Закаспийская железная дорога до Самарканда в 1886-88 гг. продолжение Красноводско-Чорджойской железной дороги, построенной с ноября 1880 по декабрь 1886 года под названием Закаспийской военной железной дороги с целью укрепления своих границ и для военно-стратегических целей). В мае 1888 года, после завершения строительства деревянного моста через Амударью длиной 2,7 км, по железной дороге начали ходить поезда в Самарканд. Позднее в 1895-97 эта дорога была продлена от Урсатьевской (Ховской) ст. до Кокана. С 20-х годов 20 века были приняты необходимые меры по восстановлению железнодорожного движения и дорожной инфраструктуры, разрушенных в годы гражданской войны. Уделялось внимание и строительству новых железнодорожных линий, соединяющих города и порты. Были построены и сданы в эксплуатацию Фергана (Искобил) — Кувасой (1922 г.), Карши — Китаб (1924 г.), Амударья (Самсоново) — Термиз (1925 г.), Асака — Шахрихан (1931 г.) и другие железнодорожные линии. Построен в 1929-31 гг. С Узбекской железной дорогой была связана Туркестано-Сибирская железная дорога (Турксиб) протяженностью 1452 км. В 1930-е годы на Узбекской железной дороге начали работать новые паровозы серии ЕС, специальные устройства для сортировки вагонов на крупных станциях, полуприцепы, были построены контейнерные площадки, реконструированы железнодорожные пути на большие расстояния, увеличена скорость движения поездов, увеличены грузовые и пассажирские перевозки. В послевоенные годы в этой области транспорта произошли коренные изменения. Была увеличена мощность локомотивов, а в местах, где поезда раньше часто курсировали, были построены второстепенные пути. Вместо паровозов использовались электровозы и тепловозы. Оборудование Стя было улучшено. В этот период были построены ответвления от автомагистралей к промышленным городам (Ташкент-Ангрен, Ташкент-Чирчик). В 1963 году с запуском паромной переправы Красноводск-Баку линия Ташкент-Красноводск стала регулярно соединяться с Азербайджанской железной дорогой. В 1964 году управление железных дорог Узбекистана, Туркменистана и Таджикистана было объединено в единую Среднеазиатскую железную дорогу, расположенную в Ташкенте. В 1971 году была построена железная дорога Кунгирот-Бейнов через Казахстан в Россию. В 1982 году в районе города Термез был сдан в эксплуатацию железнодорожно-автомобильный мост через Амударью в Афганистан. В большинстве областных центров были построены новые железнодорожные станции. В ноябре 1994 года

на базе железнодорожных предприятий и ведомств, проектно-строительных и других организаций и учреждений Среднеазиатского региона была создана государственная акционерная железнодорожная компания «Узбекские железные дороги». Железная дорога расположена в Республике Узбекистан. Перспективы развития железнодорожного транспорта республики входят в число задач, поставленных в Кветтском плане стран Организации экономического сотрудничества. единое технологическое производство, состоящее из социальных сфер и предприятий, учреждений и организаций производственного назначения. стал комплексом.

Региональные железнодорожные узлы Ташкент, Фергана, Кокан, Бухара, Кунгирот, Карши-Термиз, отвечающие за использование железной дороги компании, показаны ФАО, Лият (2004 г.) При грузоперевозках использовались локомотивы (паровозы использовались в железных дорог республики до 1974 года), локомотивов и электровозов в пассажирских перевозках. Оказывает сервисное обслуживание. Электрификация транспортной дороги впервые началась в 1970 году на участке Ташкент-Янгиёл. Позже электрички были запущены на линии Ходжакент-Сырдарья (148 км). С 1985 года железная дорога электрифицирована на переменном токе. В 1993 году были электрифицированы линии транспортной дороги Ховос-Бекабад и Ховос-Джизак. С 2003 года электропоезд «Регистон» курсирует по маршруту Ташкент-Самарканд.

О создании единой железнодорожной сети Узбекистана в годы независимости. Завершено около 700 км железной дороги Навои-Учкудук-Нукус и начато строительство железной дороги Ташгузар-Бойсун-Кумкурман протяженностью 223 км. Эти дороги имеют большое значение в социально-экономическом развитии регионов. 3992 км. Кроме того, используется 1992,7 км государственных дорог и 362,4 км подъездных дорог республиканских предприятий. Электрифицированные железнодорожные линии гн. 620 км. перевезено тонн грузов, грузооборот составил 19,1 млрд тонн. км (42,4; 15,4 соответственно в 2000 г.). Автомобильным транспортом перевозится 9,7% от общего объема грузов, перевозимых внутри страны, 40,7% товаров, отправляемых в дальнее зарубежье. внес свой вклад. Железнодорожным транспортом отправлено 15,3 млн пассажиров. на человека, пассажирооборот – 2,065 млрд. пассажир км (в 2000 году — 14,5; 2,2 соответственно). Локомотивный парк компании «Узбекские железные дороги» состоит из новых типов локомотивов, электровозов и электропоездов (секций). Унитарное предприятие «Узтемирйолмаштаменар» — Ташкентский локомотиворемонтный цех ремонтирует большие магистральные локомотивы, производит запасные части для подвижного состава. Акционерное общество «Узвагонтамир» осуществляет ремонт грузовых вагонов всех типов. В 2001 году было создано акционерное общество «Ташкентский вагоноремонтный зди», занимающееся ремонтом пассажирских вагонов.

В составе компании с 1998 года действует акционерное общество «Узтемирёлёши», которое специализируется на перевозках пассажиров, почты и ручной клади на пригородных, междугородных – местных и международных маршрутах и обслуживает более 10 000 горожан в день. Республика. Проектные

работы по строительству выполняют Ташкентский проектно-исследовательский институт транспорта (Ташгипротранс, 1952 г.) и Ташкентский научно-исследовательский институт железнодорожного строительства («Таштемирёллойиха», 1969 г.). Инженеров и техников железнодорожного транспорта готовят в Ташкентском институте инженеров железнодорожного транспорта имени Акмаля Икрамова (1931), Ташкентском (1932), Самаркандском (1932), Хавосском (1979) техникумах железнодорожного транспорта предприятия «Узбекские железные дороги».

Резюме: Транспорт доступен во всех развитых странах мира. занимает одно из лидирующих мест. Одним из основных направлений развития этого вида транспорта является внедрение высокоскоростного наземного транспорта. Скорость движения в этой системе превышает 200 км/ч, и такие железные дороги относятся к категории железных дорог 2-го поколения. На некоторых участках железных дорог Западной Европы и Японии скорость поездов увеличена до 350-500 км/ч.

Использованная литература:

1. www.ziyonet.uz.
2. Бройтман Э.З., Боровикова М.С., Осьминин А.Т. Эксплуатационная работа станций и отделений: Учеб. пособие — М.: Желдориздат, 2002.
3. Железные дороги: Общий курс: Учебник для вузов / М.М. Уздин, Ю.И. Ефименко, В.И. Ковалев и др.; Под ред. М.М. Уздина. 5-е изд. — СПб.: Информ. центр „ВЫБОР 16“, 2002.
4. Железнодорожный путь / Т.Г. Яковлева, Н.И. , С.И. Клинов и др.; Под ред. Т.Г. Яковлевой. — М.: Транспорт 1999.
5. Железнодорожные станции узлы: Учебник для вузов ж.-д. трансп. / В.Г. Шубко, Н.В. Правдин, Е.В. Архангельский и др.; Под ред. В.Е. Шубко, Н.В. Правдина. — М.: УМК МПС России, 2002.