

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLMOUCI
FILOZOFICKÁ FAKULTA
KATEDRA SLAVISTIKY

RETROSPEKTIVNÍ VÝVOJ TRANSSIBIŘSKÉ
MAGISTRÁLY A S TÍM SPOJENÝ VÝVOJ VLASTNÍCH
JMEN ZEMĚPISNÝCH OBLASTÍ.

RETROSPECTIVE DEVELOPMENT OF TRANS-
SIBERIAN RAILWAY AND THE ASSOCIATED
DEVELOPMENT OF PROPER NAMES OF GEOGRAPHIC
AREA.

РЕТРОСПЕКТИВА РАЗВИТИЯ ТРАНССИБИРСКОЙ
МАГИСТРАЛИ И СВЯЗАННОЕ С ЭТИМ ПОЯВЛЕНИЕ
НОВЫХ НАЗВАНИЙ ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ОБЛАСТЕЙ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

VYPRACOVALA: Denisa Kohoutová

VEDOUCÍ PRÁCE: prof. Alla Arhanhelska, DrSc.

2018

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně a uvedla všechny použité prameny.

V Olomouci, 12. 4. 2018

podpis

Děkuji prof. Alle Arkhanhelské, DrSc., za konzultace, rady a připomínky, které mi během psaní bakalářské práce poskytla.

podpis

OBSAH

ÚVOD	1
1 TRANSSIBIŘSKÁ MAGISTRÁLA	2
1.1 Výstavba Transsibiřské magistrály	3
1.2 Transsib dnes.....	4
1.3 Tratě Transsibiřské magistrály.....	5
1.3.1 Současná trať Transsibiřské magistrály.....	6
2 ZÁPADOSIBIŘSKÝ OBVOD (1892 – 1896)	8
2.1 Města.....	8
2.1.1 Omsk.....	8
2.1.2 Tatarsk	8
2.1.3 Barabinsk	9
2.1.4 Novosibirsk.....	9
2.2 Mosty	10
2.2.1 Most přes řeku Ob	10
3 STŘEDOSIBIŘSKÝ OBVOD (1893 – 1899)	11
3.1 Města.....	11
3.1.1 Tajga	11
3.1.2 Anžero-Sudžensk.....	11
3.1.3 Krasnojarsk.....	12
3.1.4 Tajšet.....	12
3.1.5 Alzamaj.....	13
3.1.6 Irkutsk	13
3.2 Tunely	13
3.2.1 Věrchnij Pribajkalskij tunel	14
3.2.2 Nižnij Pribajkalskij tunel	14
4 KRUGOBAJKALSKÝ OBVOD (1901 – 1904)	15
4.1 Města.....	15
4.1.1 Sljud'anka.....	15
4.1.2 Babuškin	16
4.2 Tunely	16
4.2.1 Kirkidajský tunel	17
5 ZABAJKALSKÝ OBVOD (1895 – 1909)	18

5.1	Města.....	18
5.1.1	Ulan-Ude.....	18
5.1.2	Chilok	18
5.1.3	Čita.....	19
6	AMURSKÝ OBVOD (1906 – 1916)	20
6.1	Města.....	20
6.1.1	Mogoča	20
6.1.2	Skovorodino.....	21
6.1.3	Šimanovsk.....	21
6.1.4	Svobodnyj	21
6.1.5	Oblučie.....	23
6.1.6	Birobidžan.....	23
6.2	Mosty	23
6.2.1	Most přes řeku Amur	23
7	USSURIJSKÝ OBVOD (1891 – 1897).....	25
7.1	Města.....	25
7.1.1	Chabarovsk	25
7.1.2	Vladivostok.....	26
7.2	Tunely	26
7.2.1	Kiparisovskij tunel.....	26
8	ČÍNSKO-DÁLNOVÝCHODNÍ OBVOD (1897 – 1901).....	28
8.1	Města.....	28
8.1.1	Bikin	28
8.1.2	Vjazemskij	28
9	MĚSTA HISTORICKÉ TRATĚ	29
9.1	Kolomna.....	29
9.2	Rjazaň.....	29
9.3	Penza	29
9.4	Samara.....	29
9.5	Ufa.....	30
9.6	Čeljabinsk.....	30
10	MĚSTA SOUČASNÉ TRATĚ MOSKVA – OMSK	31
10.1	Něja.....	31
10.2	Zujevka.....	31

10.3 Věrješčagino.....	31
10.4 Nazyvajevsk.....	32
ZÁVĚR	33
РЕЗЮМЕ	35
BIBLIOGRAFIE.....	40
ПРÍЛОHY.....	42
SEZNAM OBRÁZKŮ	48
SEZNAM PŘÍLOH	49
SEZNAM ZKRATEK	50

ÚVOD

Bakalářská práce se zabývá vznikem Transsibiřské magistrály, známé též jako Transsib. Práce se zaměřuje především na vznik nových měst, ale okrajově i mostů a tunelů, které jsou spojeny se stavbou této gigantické železnice. Železnice zaujímá největší podíl v dopravě Ruské federace. Tato magistrála neslouží jen k přepravě osob, ale také k přepravě zboží. Funkčnost této železniční trati je pro Ruskou federaci velmi důležitá, má přímý vliv na ekonomický vývoj. Transsib není jen magistrálou využívanou pro vnitrostátní účely, ale i pro ty mezinárodní. Transsibiřská magistrála je nejdelší železniční tratí na světě, která spojuje dva kontinenty – Evropu a Asii. Její vznik dopomohl Rusku růst ne jen ekonomicky, ale i průmyslově. Díky její stavbě se začala osidlovat i východní část Ruska.

Nezbytnou součástí pro vznik železnice takových rozměrů, jako je Transsib, byl i vznik nových měst, spousty mostů a tunelů. Některá města či menší vesničky, existující již před vznikem železnice se zase díky její výstavbě rozrostly do takových rozměrů, že jsou dnes celosvětově proslulé. V běžně dostupné literatuře se dozvídáme jen obecné informace, např. u V. Turka (Transsibiřská magistrála; Krugobajkalka), F. Brachta (Velké ruské železniční magistrály), P. Stejskala (Transsibiřská magistrála). Avšak o vzniku jednoho z nejdelších mostů přes řeku Amur, o vzniku a vývoji měst, jako jsou například Novosibirsk, Tajšet, Anžero-Sudžensk, Sludžanka či Ulan-Ude, se v takové literatuře nedočteme.

Práce si klade za cíl komplexně shrnout důležitá města a okrajově nastínit mosty a tunely, jež jsou přímo spojeny s výstavbou Transsibiřské magistrály. Práce se zaměřuje především na úsek trati od města Omsk až po Vladivostok, jelikož trasa z Moskvy existovala již dříve, než byla vůbec vyslovena otázka ohledně stavby železnice přes celou Sibiř. Práce si také klade za cíl vymezit časová období, ve kterých vzniklo nejvíce měst. Práce se také soustředí na názvy měst, které se s jejich vývojem často měnily.

Na základě veškeré dostupné literatury, prostřednictvím map a atlasů, ale i s využitím převážně ruských internetových zdrojů, se bakalářská práce pokusí předat ucelené informace jak o celé trati, tak i o jejích nově vznikajících městech.

1 TRANSSIBIŘSKÁ MAGISTRÁLA

Transsibiřská magistrála (rusky Транссибирская магистраль), neboli zkráceně Transsib (Транссиб), která je také známá pod svým původním názvem Velká Sibiřská cesta (Великий Сибирский путь), je nejdelší železniční tratí světa, která měří neuvěřitelných 9288,2 kilometrů a spojuje Evropu s Asií. Jedná se o hlavní dopravní železniční trať Ruska, propojující Moskvu v západní části, s Vladivostokem na východním území Ruské federace. V okolí Transsibiřské magistrály bylo objeveno několik nalezišť nerostných surovin, což mělo velký vliv na další rozvoj Ruské federace.

„Nejdelší světovou železnicí projedete téměř celé Rusko od západu na východ. Projedete přes dva kontinenty, Evropu a Asii, přes dvanáct oblastí, pět krajů, dvě republiky, jednu autonomní oblast a jeden autonomní okruh, osmdesát sedm měst. Překonáte šestnáct velkých řek a sedm časových pásem.“¹

Cesta v současnosti trvá celkem 6 dní. Původní cesta po této trati však trvala 16 dní. Mimo to, že cestující projedou sedmi časovými pásmy, překročí také 16 velkých řek, mezi které patří například *Volha, Irtyš, Ob, Jenisej, Amur a Ussuri*. Dále cestující projedou 87 městy, která mají nad 300 tisíc obyvatel.²

Přes 19 % celkové délky železnice leží v evropské části Ruska, zbylých 80 % se nachází v asijské části.

Transsibiřská magistrála projíždí řadou subjektů. Na své cestě míjí Moskevskou oblast, Vladimirskou oblast, Jaroslavskou oblast, Kostromskou oblast, Kirovskou oblast, Udmurtskou republiku, Permskou oblast, Sverdlovskou oblast, Tjumenskou oblast, Omskou oblast, Novosibirskou oblast, Kemerovskou oblast, Krasnojarský kraj, Irkutskou oblast, Burjatskou republiku, Zabajkalský kraj, Amurskou oblast, Židovskou autonomní oblast, Chabarovský kraj a Přímořský kraj.³

¹ TUREK, Václav. *Transsibiřská magistrála*. 1. vyd. [Česko]: Václav Turek ml., 2015, s. 7. ISBN 978-80-904790-1-2.

² *Транссиб в цифрах и фактах* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: <https://ria.ru/kaleidoscope/20110531/382191370.html?inj=1>

³ HOFFMAN, Emil. *Velký atlas světa*. 1. Německo: eastlingua koln, 2017, s. 176-177. ISBN 978-3-625-13401-5.

1.1 Výstavba Transsibiřské magistrály

Stavba železnice započala ve druhé polovině devatenáctého století a stavěla se dlouhých dvacet pět let. Hlavními podněty pro stavbu železnice byla snaha ovládnout periferie na východě území a posílit tak vliv centrální moci, vojenské důvody a také využití přírodního bohatství a nerostných surovin.

Před zbudováním této železnice trvala cesta ze západní části Ruska na východ přes dva měsíce. To zmenšovalo působící vliv ve východních částech Ruské federace.

První žádost o stavbu železnice podal v roce 1857 N. N. Muravjev-Amurskij, guvernér Východní Sibíře. Do sedmdesátých let byla vypracovaná řada projektů na výstavbu železnic na Sibíři. Všechny tyto projekty však byly zamítnuty vládou. Až v osmdesátých letech přistoupila vláda k řešení otázky, týkající se železnice na Sibíři.⁴

Rusko dostalo mnoho nabídek ze zahraničí, avšak Ruská vláda měla obavy ze zahraničního vlivu na Dálném Východě a proto bylo rozhodnuto začít budovat jen ze státních prostředků.⁵

Slavnostní zahájení stavby proběhlo 31. května 1891. Přímý spoj z Moskvy do Vladivostoku byl uveden do provozu v říjnu 1916, nicméně jednotlivé úseky byly v provozu už od roku 1903, tedy ještě před úplným dokončením celé tratě. Tato stavba je často nazývána jako Stavba století.

Na její výstavbě se podílely desítky tisíc stavbařů, především trestanci a vojáci. K dispozici měli převážně jen jednoduché nástroje, jako je například pila či lopata. Potýkali se s nepříznivými klimatickými podmínkami, což práci velmi znesnadňovalo. Nicméně, i přes to všechno, se každý rok položilo pět až šest stovek kilometrů železniční tratě.⁶

Téměř po celé délce se pracovalo v neosídlených, nebo jen málo osídlených místech tajgy. Bylo nutné překonat několik velkých řek a jezer, i místa věčně zmrzlé půdy. Nejtěžejším úsekem pro pracovníky bylo okolí jezera Bajkal. Pracovníci se zde museli potýkat se skalami i spoustou malých říček, které vtékají do jezera.

⁴ *Транссибирская магистраль. Строительство. Перспективы.* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: https://www.syl.ru/article/177172/new_transsibirskaya-magistral-stroitelstvo-perspektivy

⁵ *История строительства Транссибирской магистрали* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: <https://ria.ru/spravka/20130714/949077561.html>

⁶ *Транссиб – история, интересные факты, рекорды* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: <http://www.modelzd.ru/ustroystvo-zhd/history/transsib.html>

Stavělo se z obou stran současně. Práce byla rozdělena na úseky s počátkem v Čeljabinsku v západní části země a ve Vladivostoku na východě. V původním plánu bylo železničních úseků celkem šest, ale ve skutečnosti se pracovalo na sedmi úsecích. Nečekaně bylo zapotřebí postavit trať za hranicí s Čínou. Stavěly se tratě, které na sebe postupně navazovaly a vytvořili tak Transsibiřskou magistrálu. Je nutné zmínit, že trasa z Moskvy do Čeljabinsku existovala již před počátkem výstavby Transsibu.

Z počátku byla magistrála z důvodů úspory financí pouze jednokolejná, s plánovaným celkovým rozpočtem tři sta padesát milionů rublů. Ovšem v období války bylo nutné položit druhou kolej, z důvodu větší frekvence vlaků. Celková cena se tak vyšplhala na jednu a půl miliardy rublů.

1.2 Transsib dnes

V současné době je železnice elektrifikovaná po celé své délce. Elektrifikace trati začala v roce 1929 a dokončena byla až v roce 2002. Původně po trati jezdily parní lokomotivy, které byly nahrazeny lokomotivami diesellovými. V současné době už jezdí po trati výhradně lokomotivy elektrické, které je potřeba několikrát během jízdy přepřáhnout.

Tato železnice dopomohla vzniku mnoha měst v neobydlených částech východního Ruska, která vznikala po obou stranách nově vznikající železniční tratě. Nejprve vznikala sídliště určená pro stavbaře, postupně však byla místa stále více osidlována a vznikala tak města. S příchodem Transsibiřské magistrály se začala Sibiř kolonizovat a mnohá města se stala významnými centry průmyslu.

V současné době se využívá i původní trať z Moskvy směřující na jih na Samaru, tato trať však není součástí hlavní tratě Transsibiřské železniční magistrály.

Od roku 2003 spadají ruské železnice pod správu akciové společnosti Rossijskije železnyje dorogi, v čele s V. I. Jakutinem. Tato společnost zaměstnává více než jeden milion lidí. K vlastnictví firmy patří přes dvacet tisíc lokomotiv a několik desítek tisíc vagónů.

Problémem trati v mezinárodním měřítku je rozchod jejich kolejí, který činí 1.520 mm. Rozchod kolejí zahraničních tratí je 1.435 mm. Je tedy nutná překládka zboží, která však zpomaluje provoz tratí.⁷

1.3 Trati Transsibiřské magistrály

Transsibiřská magistrála, jak již bylo výše zmíněno, se stavěla v úsecích, které na sebe byly vzájemně napojovány, a dodnes se jejich trasa prakticky nezměnila, pomineme-li část, která chvíli vedla přes Čínskou hranici územím Mandžuska. Nicméně počátky tratí, i jejich trasy byla různá. V následujících podkapitolách budě nastíněn směr původní i nové tratě.

1.3.1. Historická trať Transsibiřské magistrály

Ne vždy vedla Transsibiřská magistrála cestou, která je nám známa nyní. Do poloviny dvacátého století byla nejen Moskva výchozí stanicí, nýbrž i Petrohrad. Obě větve železnice se sbíhaly ve městě Omsk, ze kterého dále pokračovaly do cílové stanice ve Vladivostoku po současné trati magistrály. Původní trať z Moskvy směřovala na jih a projížděla městy, jako například *Rjazaň, Penza, Oktjabrsk, Samara, Ufa, Čeljabinsk, Petropavlovsk a Omsk*.

„V průběhu stavby byla Transsibiřská magistrála rozdělena na obvody: Západosibiřská, Středosibiřská, Krugobajkalská, Zabajkalská, Amurská a Ussurijská.“⁸

Plán na stavbu těchto obvodů byl rozdělen do tří etap:

První: Západosibiřská (Čeljabinsk – řeka Ob), Středosibiřská (řeka Ob – Irkutsk) a Ussurijská (Vladivostok – Grafskij)

Druhá: Ussurijská (Grafskij – Chabarovsk), Zabajkalská (stanice Mysovaja – stanice Sretěnsk)

Třetí: Krugobajkalka (Irkutsk – stanice Mysovaja), Amurská (Sretěnsk – Chabarovsk)

⁷ ВОЛМАР, Кристиан. *Транссибирская магистраль*. 1. vyd. Litres: Кучково поле, 2018, s. 55. ISBN 978-5-9950-0669-5.

⁸ TUREK, Václav. *Transsibiřská magistrála*. 1. vyd. [Česko]: Václav Turek ml., 2015, s. 40. ISBN 978-80-904790-1-2.

V zimě, na přelomu let 1895-1896, se kvůli vyčerpaným financím plán stavby rapidně změnil. Rozhodlo se vést železnici přes Čínu, což ušetřilo nemalé množství peněz, a doba výstavby se rapidně zkrátila. V roce 1897 byla stavba slavnostně zahájena. V roce 1903 byla tato část železnice schválena do trvalého provozu.

V roce 1899 zůstaly nedokončeny pouze tratě Krugobajkalka, a část vedoucí přes čínskou hranici. V roce 1903 byla zahájena pravidelná doprava z Petrohradu do Vladivostoku, po Čínsko-dálnovýchodní železnici, vedoucí přes Mandžusko. Přes jezero Bajkal se kvůli nedokončeným kolejím užívalo lodní dopravy. Vlakové soupravy byly nakládány na ledoborce a přepravovány na druhou stranu jezera. O rok později byla do provozu uvedena i Krugobajkalka, ovšem jen pro pracovní vlaky. V roce 1905 byla železniční trať uvedena do provozu i pro osobní dopravu.

První vlak po současné trase dojel do Vladivostoku až v roce 1916, kdy byla dokončena stavba mostu přes řeku Amur, čímž se otevřela i Ussirijská část železnice.

1.3.1 Současná trať Transsibiřské magistrály

Současná hlavní trasa Transsibu začíná v Moskvě a pokračuje dál směrem na Jaroslavl, Danilov, Kirov, Glazov, Perm, Pěrvouralsk, Jekatěrinburg, Tumeň, Omsk, Novosibirsk, Krasnojarsk, Nižněudinsk, Angarsk, Irkutsk, Selenga, Ulan-Ude, Gorelyj, Skovorodino, Svobodnyj, Bělogorsk, Ussurijsk až do stanice ve Vladivostoku.

V současnosti je trať rozdělena na následující úseky:

Moskevský: Moskva – Alexandrov

Severní: Seraja – Jaroslavl – Sveča

Gorkovský: Juma – Pibaňšur

Sverdlovský: Čepca – Mangut

Západosibiřský: Nazyvajejskaja – Antibesskij

Krasnojarský: Mariinsk – Novonikolajevskij

Východosibiřský: Jurty – Kiža

Zabajkalský: Pětrovskij Závod – Žuravli

Dálnovýchodní: Archara – Vladivostok

V úvodní kapitole je nastíněný vznik a vývoj Transsibiřské magistrály, poukazuje na to, jak se trať této železnice měnila v průběhu let, jsou zde zmíněny stěžejní momenty

stavby. Kapitola popisuje geografickou polohu Transsibiřské magistrály, jejíž výstavba byla nezbytná pro další vývoj Ruska. Je zde popsána historie a důvody, proč vůbec tato železnice vznikla.

Spolu se stavbou této ohromné železnice byly východní části Ruska osidlovány a vznikala tak nová města. Se stavbou magistrály souvisí i stavba mostů a tunelů. Následující kapitoly budou věnovány právě vzniku těchto nových subjektů.

2 ZÁPADOSIBIŘSKÝ OBVOD (1892 – 1896)

Tato trať, vedoucí z Čeljabinsku po řeku Ob, byla stavěna od června 1892 do září 1896. Vedoucím průzkumu byl inženýr K. J. Michajlovskij, který se později stal i vedoucím stavby. Uměl skvěle zorganizovat práci, čímž ušetřil státní pokladně několik milionů rublů.

Pod jeho vedením byla trať zprovozněna pro provizorní provoz téměř na celém svém úseku.⁹

2.1 Města

V Západosibiřském obvodu železnice vzniklo několik nových měst, jiná města se současně se stavbou Transsibu postupně rozrůstala.

2.1.1 Omsk

Město Omsk (Омск) bylo založeno v roce 1716. Původně malá hraniční pevnost dostala název podle řeky Om. Mělo sloužit k upevnění hranice na jihu Ruského impéria. Omsk se rozkládá na březích řeky Irtyš, v místě, kde se do ní vlévá řeka Om.

K hlavnímu rozvoji města došlo během stavby nejdelší světové železnice. V současné době se jedná o druhé největší město Sibíře.

2.1.2 Tatarsk

Město Tatarsk (Татарск) se nachází čtyři sta padesát sedm kilometrů západně od města Novosibirsk, nedaleko hranice s Omskou oblastí. Jeho vznik se datuje k roku 1911 a je spojen s výstavbou Transsibiřské magistrály na konci devatenáctého století.

Původně bylo město osadou, která se nazývala **Tatarka** podle svých původních obyvatel, Tatarů. Osada byla založena již mnohem dříve, konkrétně v sedmnáctém století. Osada se v devatenáctém století začala velmi rychle rozrůstat díky neustálému příjezdu přistěhovalců.

⁹ *История Западно-Сибирской магистрали* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: http://rail-zsib.blogspot.cz/2014/10/blog-post_20.html

V roce 1911 se stal **Tatarsk** obchodním centrem se stálým počtem obyvatel 4500. V důsledku růstu počtu obyvatel však začaly vznikat problémy. Chyběla zde policie i lékařská péče. S cílem vyřešit tyto problémy podali obyvatelé vesnice žádost přeměnit osadu na město. Městem se Tatarsk stal o rok později.

Nyní ve městě žije 23 956 obyvatel (sčítání lidu 2017).

2.1.3 Barabinsk

Město Barabinsk (Барабинск) se nachází v Novosibiřské oblasti. Leží na řece Ob, v jihovýchodní části Západo-Sibiřské roviny. Je vzdálené asi tři sta padesát kilometrů západně od města Novosibirsk.

Barabinsk vznikl v roce 1893. Původní název tehdejší vesnice byl **Kainsk**. V roce 1917 dostal **Barabinsk** svůj současný název a v témže roce se stal městem.¹⁰

2.1.4 Novosibirsk

Město Novosibirsk (Новосибирск) vzniklo na břehu řeky Ob. Vznik města je spojen se stavbou Transsibiřské magistrály, konkrétně stavbou mostu přes řeku Ob. Poprvé se o jeho vzniku mluvilo v roce 1891.

Předpokládalo se, že železnice bude křížit řeku Ob v oblasti starého města Kolyvaň. Průzkumník Rojeckij měl najít nejužší část řeky, na které by byl postaven most. Nejužší místo se nacházelo u obce **Krivoščekovo**. V roce 1892 byla stavba mostu schválena.

Dne 15. května téhož roku zde začala vznikat obec, která se skládala ze stavitelů mostu a původních obyvatel **Krivoščekova**. V roce 1895 chtěli obyvatelé obec přejmenovat z Krivoščekovskovo na **Aleksandrovskij**, na počest stavby chrámu Aleksandra Něvského. Ale už o měsíc později prosili o přejmenování na **Novonikolajevskij**. Tento název byl schválen v roce 1898. Od roku 1904 nosil název **Novonikolajevsk**, a je oficiálně městem. Otevřením banky se zde začal velmi rychle rozvíjet průmysl.

¹⁰ БАРАБИНСК [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://tochka-na-karte.ru/Goroda-i-Gosudarstva/1722-Barabinsk.html>

Dne 12. února 1926 byl Novonikolajevsk přejmenován na **Novosibirsk** a stalo se z něj krajské město, který je centrem kulturního, politického a vědeckého dění.¹¹

V roce 1893 měla obec sedm set čtyřicet obyvatel, už v roce 1926 mělo město na sto tisíc obyvatel.

2.2 Mosty

Jeden z nejdůležitějších mostů Transsibiřské magistrály vznikl právě na úseku Záposibiřské tratě. Tento most otevřel brány do odlehlých částí Dálného Východu.

2.2.1 Most přes řeku Ob

Vybudování tohoto mostu bylo velkou událostí jak pro stavitele, tak i pro rozvoj ruských měst. Tento most vytvořil jakousi bránu do východního území Ruska.

Projekt na jeho stavbu vypracoval N. Belejubský. Konstrukce mostu byla sestrojena na Urale. Jeho hmotnost dosáhla téměř čtyři a půl tisíce tun. Stavba tohoto mostu vyšla dva miliony rublů a trvala celé čtyři roky.

Díky tomuto mostu vzniklo město, které je v současné době, alespoň svým názvem, v podvědomí valné většiny lidí okolních států.

¹¹ *Новониколаевск* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://www.vokrugsveta.ru/encyclopedia/index.php?title=Новониколаевск>

3 STŘEDOSIBIŘSKÝ OBVOD (1893 – 1899)

Tento úsek byl stavěn od května 1893 do ledna 1899. Celková délka středosibiřského obvodu byla tisíc osm set třicet kilometrů. Počátkem tohoto úseku je řeka Ob, a koncovým bodem obvodu je Irkutsk.

Pokládka této železnice byla velmi náročná, jelikož se zde mění rovinný terén na terén hornatý. Na tomto úseku se stavitelé poprvé setkali s věčně zmrzlou půdou. I přes tento nečekaný problém stavba pokračovala velmi rychle. Už v roce 1895 vyjel vlak směrem na Krasnojarsk.

Vedoucím stavby tohoto úseku byl Nikolaj Pavlovič Meženinov, který zároveň vedl průzkum terénu.

3.1 Města

Na území mezi Novosibirem a Irkutskem vzniklo valné množství nových měst a městeček, a původní města prošla velkým rozkvětem.

3.1.1 Tajga

Město Tajga (Тайга) se nachází v Kemerovské oblasti. Leží osmdesát sedm kilometrů severozápadně od města Kemerovo a sedmdesát pět kilometrů jižně od města Tomsk.

Město vzniklo na konci devatenáctého století. Původně bylo město obcí, zvanou **Magistral**, poté **Tomsk-Tajožnyj**. Vznikl zde důležitý železniční uzel. V roce 1911 kdy obec dosáhla počtu obyvatel deset tisíc, dostala oficiálně status města s názvem **Tajga**.

3.1.2 Anžero-Sudžensk

Město Anžero-Sudžensk (Анжеро-Судженск) se rozkládá v Kemerovské oblasti, sto patnáct kilometrů od města Kemerovo. První osídlení osad **Anžerka** a **Sudženka** je datováno k roku 1896-1897, do doby, kdy se zde začala stavět Transsibiřská magistrála a těžit uhlí.

V roce 1915 zde bylo vytěženo devadesát dva procent uhlí tohoto kraje.

Osady byly sloučeny roku 1928 s názvem **Anžero-Sudženskij** a už tři roky na to dostala tato vesnice status města s názvem **Anžero-Sudžensk**.¹²

V současnosti má město téměř sedmdesát dva tisíc obyvatel, v roce 2008 měl však bezmála osmdesát devět tisíc obyvatel.

3.1.3 Krasnojarsk

Vznik města Krasnojarsk (Красноярск) se datuje do roku 1628. Původní osada s názvem **Kyzyl-jar-Tura** (Červený útes) byla objevena na konci šestnáctého století na soutoku dvou řek – Kači a Jeniseje. Od roku 1690 se používá název **Krasnojarsk**.

Město zažilo velký rozmach v roce 1894. Touto dobou zde bylo objeveno naleziště zlata. Další vlna rozkvětu přišla o rok později, když se ve městě začala stavět železnice. Kolejnice vyráběné v Anglii se do Krasnojarsku dovážely loděmi, přes Severní ledový oceán, kde se napojily na ústí řeky Jenisej a odtud putovaly až do cílového města.

3.1.4 Tajšet

Město Tajšet (Тайшет) se nachází rovněž v Irkutské oblasti. Tajšet vznikl jako nevelká vesnice v roce 1897 a jeho vznik souvisí se stavbou železnice. Vzniklo zde depo parních lokomotiv, které dalo impuls k rozvoji města, jakožto dopravního železničního uzlu.

Tajšet se stal výchozím bodem Bajkalsko-Amurské magistrály (BAM).

Ve městě Tajšet hrají železnice klíčovou roli. Většina obyvatel pracuje právě tam. Nicméně se ve městě rozvíjí i zemědělství a automobilový průmysl.

Svůj název dostalo město proto, že se nachází na řece Tajšet, přítoku řeky Birjusy. Status města obdržel v roce 1938.¹³

¹² *Город Анжеро-Судженск* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: http://xn----7sbiew6aadnema7p.xn--p1ai/sity_id.php?id=223#description2

¹³ *Город Тайшет* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://taishet.ru/city/>

3.1.5 Alzamaj

Město Alzamaj (Алзамай) je nejmenším městem Irkutské oblasti, nacházející se v její západní části. Leží mezi městy Tajšet a Nižněudinsk. Původně byl Alzamaj osadou zvanou **Starý Alzamaj**.

Se vznikem magistrály však vznikla potřeba být blíže k této gigantické železnici, a tak se osada rychle rozrůstala.

Rokem založení současného města **Alzamaj** je rok 1887. Území tehdejšího Alzamaje leželo na bahnité půdě, a proto nově přijíždějící lidé začali osidlovat druhou stranu železnice. Tím se Alzamaj, na své poměry, velmi rozrostl. Rozrůstal se i nadále, v průběhu války zde byli evakuováni lidé. Rozrostl se průmysl i ekonomika.

V roce 1954 byl Alzamaj jmenován městem.¹⁴

3.1.6 Irkutsk

Město Irkutsk (Иркутск) bylo založeno v sedmnáctém století. Nachází se na soutoku řek Irkut a Angary. Město mělo původně sloužit jako zimoviště pro lovce kožešin.

V roce 1879 bylo město silně zasaženo požárem. Velmi rychle se z této tragické události vzpamatovalo a v době stavby železnice bylo značně zmodernizováno.

V roce 1898 zde bylo vybudováno nádraží, které město spojovalo s okolním světem. Díky tomu dostalo město přezdívku **Paříž Sibiře**, a tuto prestiž si drží dodnes.

Město je známé svou elektrárnou, která leží na řece Angaře.

3.2 Tunely

Na konci Sředosibiřského obvodu vznikly dva tunely, které spojují Sředosibiřský obvod s Krugobajkalským.

¹⁴ *История* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://alzamai.ru/city/history.php>

3.2.1 Věchnij Pribajkalskij tunel

Věchnij Pribajkalskij tunel (Верхний Прибайкальский тоннель) byl postaven až v roce 1946. Jedná se o jeden dvoukolejný tunel, který měří šest set šedesát sedm metrů. Tento tunel vede od Angasolky do Sljudžjanky

3.2.2 Nižnij Pribajkalskij tunel

Nižnij Pribajkalskij tunel (Нижний Прибайкальский тоннель) byl budován v letech 1946 – 1949. Na úseku Angasolka – Sljudžjanka se nachází dva jednokolejné tunely.

Tunel, který projíždí po vnitřní straně křivky je dlouhý čtyři sta sedmdesát tři metrů, a tunel jedoucí po obvodní straně měří rovných pět set metrů.

4 KRUGOBAJKALSKÝ OBVOD (1901 – 1904)

Krugobajkalský obvod, známý též jako Krugobajkalka, měří tři sta dvanáct kilometrů a vede od Irkutsku do stanice Mysovaja. Tato část železnice byla nejnáročnější z celé Transsibiřské magistrály, co se technických důvodů týče. Její výstavba byla uskutečněna ve dvou fázích. V první fázi byla stavěna západní část, která se již nevyužívá. Druhou fází byla východní část.

Krugobajkalský obvod byl nejdražší částí železnice. „Průměrná cena jednoho kilometru Transsibiřské magistrály byla v době její stavby devadesát tři tisíc rublů, kdežto cena jednoho kilometru Bajkalské okružní železnice byla sto třicet rublů.“¹⁵

Stavba tohoto obvodu byla pozastavena a na místo toho se užívalo lodní dopravy, což však bylo neefektivní. Proto se v roce 1902 začal stavět i tento obvod.

Kolem jezera Bajkal se nachází skalnatý terén, a proto bylo zapotřebí vybudovat hned několik tunelů, kovových mostů, podpěrných stěn či kamenných viaduktů. Tunely byly raženy ručně. Kopáči měli k dispozici *lopaty, trakaře či sekáče*.¹⁶

4.1 Města

Okolí Bajkalu je velmi skalnaté, v tomto obvodu proto nevzniklo mnoho nových subjektů. Na tomto území vzniklo jen jedno město. Celkově se zde nacházejí města dvě.

4.1.1 Sljud'anka

Město Sljud'anka (Слудянка) leží v Irkutské oblasti a rozkládá se v západní části jezera Bajkal. Město bylo založeno v roce 1902. Původně mělo být nynější město jen drážní vesničkou.

V roce 1904 zde bylo založeno depo parních lokomotiv, což bylo velmi významným počinem pro rozvoj města. Bylo zde také postaveno nádraží východosibiřských železnic. Byla to jediná budova v celém Rusku postavená z místního mramoru. Rok poté se zde rozjela železniční doprava.¹⁷

¹⁵ ŠOBR, Miroslav. Bajkalská okružní železnice. Geografické rozhledy. *Bajkalská okružní železnice*. 1. 2005, s. 14-15. ISSN 1210-3004

¹⁶ TUREK, Václav. *Krugo Bajkalka: historie Trnassibiřské železnice na pobřeží Bajkalu*. Česko: Václav Turek ml., 2008, s. 32. ISBN 978-3-80-254-1620-4.

¹⁷ *Hau zopod* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <https://www.gorod-sludyanka.ru/qa/gorod.html>

V roce 1914 bylo ve Sljud'ance postaveno více než čtyři sta budov ze dřeva a spousta obchůdků. Sljud'anka se stala městem roku 1936.

Název města je odvozen od slova „sljuda“, což v překladu do češtiny znamená slída. Nedaleko města se nachází lom, ve kterém se těží různobarevný mramor.

4.1.2 Babuškin

Městečko Babuškin (Бабушкин) bylo založeno již mnohem dříve, již v roce 1765. Ovšem toto město hraje velmi významnou roli pro provoz Transsibiřské magistrály. Nachází se na východním pobřeží jezera Bajkal.

V roce 1900 zde vznikl přístav, do kterého připlouvaly lodě přepravující vlakové soupravy přes jezero Bajkal. Touto dobou ještě nebyl Krugobajkalský železniční obvod postaven, a proto se muselo užívat lodní dopravy.

Název původního městečka byl do roku 1892 **Vyselok-Mysovsiij**. Dalších deset let bylo město nazýváno poštovní stanicí **Mysovaja**, až do roku 1902, kdy bylo přejmenováno na **Mysovsk**. Od roku 1941 se město jmenuje **Babuškin**, podle revolucionáře Babuškina, který zde byl roku 1906, spolu se svými kumpány, přistižen při pašování zbraní. Všechny zatkli a poslali ve městě Mysovsk na popravu.

Železniční stanice se dodnes jmenuje Mysovaja.

4.2 Tunely

„Na trase vzniklo 39 tunelů v celkové délce 7,3 km, 14 km podpěrných stěn, 47 ochranných galerií, 445 kovových mostů a 6 kamenných viaduktů.“¹⁸

Celkový počet vzniklých tunelů na trase Krugobajkalské magistrály činí čtyřicet jedna, přičemž třicet devět z nich vzniklo právě při stavbě tohoto úseku železnice. Nejdelší tunel Krugobajkalky měří téměř sedm set devadesát metrů.

Tunely se v této době razily ručně, výjimečně i s použitím trhaviny. Rychlost ražení těchto tunelů se pohybovala mezi čtyřiceti až padesáti centimetry za den.

¹⁸ TUREK, Václav. *Transsibiřská magistrála*. 1. vyd. Česko: Václav Turek ml., 2015, s. 60. ISBN 978-80-904790-1-2.

Vzhled tunelů v této oblasti není zcela jednotný. Rusko mělo nedostatek odborníků, kteří by si dokázali poradit se složitými geologickými podmínkami, a tak byli na pomoc přizváni odborníci z různých zemí Evropy.

4.2.1 Kirkidajský tunel

Nejznámější tunel Krugobajkalské železnice vznikl v roce 1904, nachází se na 5 298 kilometru tratě. Kirkidajský tunel (Киркидайский тоннель) vedoucí od Sljudžjanky do Utuliku byl vyražen jako jednokolejný tunel. Jeho délka dosahuje osmdesáti metrů.

5 ZABAJKALSKÝ OBVOD (1895 – 1909)

Zabajkalská část Transsibiřské magistrály měří tisíc sto pět kilometrů a vede od jižního břehu Bajkalu, ze stanice Mysovaja, a podél břehu se táhne až do stanice Sretěnsk. Počátek stavby se datuje k roku 1895. Dokončena byla až v roce 1899. Původně bylo v plánu tento úsek dokončit již v roce 1898, ale kvůli povodni v Zabajkalí, která zaplavila a poničila značnou část postavené tratě, se stavba protáhla.

5.1 Města

I v tomto obvodu vznikala a rozvíjela se města, mezi nejznámější patří bezpochyby Ulan-Ude.

5.1.1 Ulan-Ude

Město Ulan-Ude (Улан-Удэ) leží na soutoku řeky Selengy a Udy, zhruba sto kilometrů od jezera Bajkal. V roce 1666 na řece Uda vzniklo kozácké zimoviště s názvem **Udinskoje**. Nacházelo se na strategicky velmi dobrém místě, na cestě směrem na Mongolsko a Čínu, což mělo vliv na prudce stoupající počet obyvatel.

V roce 1735 dostala osada status města. V roce 1783 se město jmenovalo **Věrchněudinsk**, aby bylo odlišeno od Nižněudinska

Hlava Lenina na hlavním náměstí je připomínkou sovětského režimu, díky kterému dostalo město název **Ulan-Ude**.

5.1.2 Chilok

Město Chilok (Хилок) se rozkládá na obou březích řeky Chilok a leží dvě stě šedesát jedna kilometrů od města Čita. Město bylo založeno roku 1895 jako železniční stanice, v roce 1929 byla tato stanice přeměněna na vesnici. Status města mu byl udělen až v roce 1951.¹⁹

¹⁹ *Хилок* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/53416>

5.1.3 Čita

Město Čita (Чита) bylo založeno v první polovině sedmnáctého století na soutoku řeky Čity a Ingody. Z původního zimoviště vznikla na konci téhož století trvalá osada s původním názvem **Ostrog**.

V roce 1825 do Ostrogu dorazilo několik desítek děkabristů, které následovaly i jejich rodiny. Díky nim se začala zvyšovat vzdělanost původních obyvatel i jejich celková sociální úroveň. Děkabristé zde založili první knihovnu.

V roce 1851 se **Čita** stala městem. V roce 1897, kdy zde byla položena železnice, zažila Čita největší rozmach.

Vzniklo zde průmyslové centrum a z města se stal velký dopravní železniční uzel. Transsibiřská magistrála má ve stanici Tarskaja odbočku směrem na čínskou hranici, kde se trať napojuje na Charbinskou železnici.

6 AMURSKÝ OBVOD (1906 – 1916)

Tato část železnice se stavěla od roku 1906 do 1916 a byla rozdělena na čtyři úseky, které se stavěly postupně. Jedná se o poslední stavěný úsek Transsibiřské magistrály.

Inženýr Savrimovič vedl průzkumné práce na severu území v letech 1894 – 1895. Východní a západní části byly zkoumány pod vedením inženýrů Podruckého a Drozdova v letech 1906 – 1907.

Stavba probíhala na málo osídleném území, za těžkých klimatických podmínek, na území věčně zmrzlé půdy. Železniční trať pokládalo na dvacet tisíc ruských dělníků.

6.1 Města

V Amurském obvodu vzniklo nejvíce měst za velmi krátké časové období. Na tomto území vzniklo celkem šest měst. Nejznámějším z nich je Skovorodino.

6.1.1 Mogoča

Město Mogoča (Могоча) leží na soutoku řeky Mogoča a Amazar v Zabajkalském kraji. Nachází se sedm set devět kilometrů od hlavního města tohoto kraje, Čity.

První zmínka o vzniku města pochází z roku 1910. Tehdy byla Mogoča malou vesnicí, která vznikla díky stavbě Amurského obvodu Transsibiřské magistrály. Čtyři roky na to zde vznikla i železniční stanice.

Ve městě bylo objeveno naleziště zlata, jehož těžba je již od samého počátku hlavním ekonomickým tahounem. I název města tohle připomíná, jelikož v překladu Mogoča znamená „zlaté dno“.

Oficiální status města obdržela Mogoča v roce 1950.²⁰

²⁰ *Карта Могочи с улицами* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://maps-rf.ru/zabajkalskij-kraj/karta-mogochi-s-ulicami.php>

6.1.2 Skovorodino

Skovorodino (Сковородино) je městem ležícím v Amurské oblasti. Město je vzdálené téměř sedm set kilometrů od města Blagověščensk.

V roce 1908 bylo založeno jako staniční vesnice **Zmeinyj**. Už po roce byla tato vesnice přejmenována na **Něvjer-1**. V roce 1911 ji opět přejmenovali na **Ruchlovo**. Za další tři roky se zde poprvé projel vlak.

Prvním předsedou rady obce byl Afanasij Skovorodin, na jehož památku bylo město přejmenováno na **Skovorodino**. Status města mu byl udělen v roce 1927.²¹

6.1.3 Šimanovsk

Město Šimanovsk (Шимановск) se nachází v Amurské oblasti, ve střední části Amursko-Zejské roviny. Leží zhruba dvě stě padesát kilometrů od města Blagověščensk.

Toto město bylo založeno v roce 1910 s názvem **Pěra**. Jeho vznik souvisí se stavbou střední části Amurského obvodu. V roce 1912 bylo město přejmenováno, na počest guvernéra N.L.Gondatiho, na stanici **Gondati**.

V roce 1920 byla stanice přejmenována na **Šimanovsk**, v čest památky zavražděného Šimanovskovo. Původní stanice se stala městem až v roce 1950, v této době byl Šimanovsk pod správou okresu, a od roku 1975 pod správou kraje.²²

6.1.4 Svobodnyj

Město Svobodnyj (Свободный) se rozkládá na břehu řeky Něji, mezi městy Šimanovsk a Blagověščensk.

²¹ *СКОВОРОДИНО* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://tochka-na-karte.ru/Goroda-i-Gosudarstva/4569-Skovorodino.html>

²² *Город Шимановск* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: http://shimanovskadm.ru/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=5&Itemid=55

Město bylo založeno bylo v roce 1901 jako osada s názvem **Suraževka**. S výstavbou Amurského obvodu se tato osada začala velmi rychle rozrůstat. V roce 1911 padlo rozhodnutí na tomto místě vybudovat město.

V roce 1912 bylo město vybudováno a dostalo název **Aleksejevsk**, na počest careviče Alekseje, syna Nikolaje II.

V roce 1917 padlo rozhodnutí město přejmenovat na **Svobodnyj**.²³

²³ *Город Свободный* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://svobnews.amur.ru/History/index.php?id=0&need=0>

6.1.5 Oblučie

Město Oblučie (Облучье) leží v západní části Židovské autonomní oblasti, nedaleko hranice s Amurskou oblastí.

Oblučie vzniklo v roce 1911 jako malá vesnice **Sololi**, podle dvou místních říček. V době, kdy zde byl postaven tunel, dostala vesnice současný název **Oblučie**.

Status města nosí od roku 1938.²⁴

6.1.6 Birobidžan

Birobidžan je město ležící v Židovské autonomní oblasti. Rozkládá se na březích řeky Biry, sedmdesát pět kilometrů od hranice s Čínou.

V roce 1912 byla na území dnešního Birobidžanu postavena železniční stanice, která se nazývala **Tichoňkaja**. Název dostala podle blízko se nacházející sopky.

První obyvatelé (Židé), zde byli stěhováni v roce 1928. V roce 1931, v době, kdy už zde byla vybudována vesnice, byla **Tichoňkaja** přejmenována na **Birobidžan**.

Když zde v roce 1934 vznikla Židovská autonomní oblast, stal se Birobidžan jejím hlavním centrem.

V roce 1937 mu byl udělen status města.²⁵

6.2 Mosty

Na Amurském obvodu vznikl nejdelší most Velké Sibiřské cesty.

6.2.1 Most přes řeku Amur

Přes řeku Amur vede nejdelší most Transsibiřské magistrály. Tento most nazvali amurským zázrakem.

²⁴ *ОБЛУЧЬЕ* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://tochka-na-karte.ru/Goroda-i-Gosudarstva/4573-Obluche.html>

²⁵ *Биробиджан* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://www.calend.ru/travel/6393/>

V roce 1895 byly prováděny první průzkumy na stavbu železničního mostu přes tuto řeku, avšak s výstavbou Čínsko-dálnovýchodní železnice byly tyto průzkumy pozastaveny.

Po porážce v rusko-japonské válce, kdy trať vedoucí přes Mandžusko připadla Japonsku, bylo Ruské impérium nuceno vrátit se k původnímu plánu, a sice ke stavbě mostu přes řeku Amur.

Rozhodovalo se mezi tunelem pod řekou a mostem, na jejichž plán stavby byl vypsán konkurz. Nejvhodnějším místem pro stavbu mostu byla vesnice Osipovka, nacházející se nedaleko od Chabarovsku.

V roce 1913 proběhlo slavnostní zahájení stavby mostu a plánovaný konec byl v roce 1915. Stavba se však zpozdila kvůli první světové válce.

Původní most o délce dva tisíce pět set sedmdesát metrů přišel státní pokladnu na téměř čtrnáct milionů rublů. Byl nazván **Alexandrovkým mostem** a do provozu vešel v roce 1916. V roce 1917 byl přejmenován na **Amurský most**.

Most byl mezi lety 1992 – 2009 rekonstruován. Byl přizpůsoben pro silniční dopravu s celkovou délkou 2 612 metrů.

7 USSURIJSKÝ OBVOD (1891 – 1897)

Tato trať Transsibu se začala stavět v roce 1891. Dokončena byla po sedmi letech v roce 1897. Celková délka činí sedm set šedesát devět kilometrů směrem od Vladivostoku do města Chabarovsk.

V roce 1892 se stal vedoucím projektu O. P. Vjazemský, který vystřídal A. I. Ursatiho, s nímž měly místní úřady špatné vztahy.

Vjazemský dokázal zkrátit Ussurijský obvod o celých sedmnáct kilometrů, než bylo původně plánováno a ušetřil tak dva miliony rublů z rozpočtu. Navíc stavbu dokázal dokončit o půl roku dříve.

O tři roky později byla dokončena i odbočka na hranici s Čínou, kde byla stať napojena na Čínsko-dálnovýchodní železnici.

7.1 Města

V Ussurijské části železniční tratě se nacházejí dvě významná města. Ussurijský obvod začíná ve městě Chabarovsk a končí ve městě Vladivostok.

7.1.1 Chabarovsk

Město Chabarovsk (Хабаровск) se nachází na soutoku řeky Amur a řeky Ussuri. Co do počtu obyvatel se jedná o druhé největší město na Dálném Východě.

Město bylo založeno v první polovině devatenáctého století. Jeho název je vzpomínkou na badatele, který se jako první plavil po řece Amur a nakreslil první náčrt této řeky. Cestovatel a badatel se jmenoval J. P. Chabarovskij.

K rozvoji Chabarovska přispěl vznik Transsibiřské magistrály.

Chabarovsk leží jen dvacet kilometrů od Čínské hranice, proto je zde velký výběr jak čínského, tak japonského zboží, kteří zde zboží prodávají osobně.

7.1.2 Vladivostok

Město Vladivostok (Владивосток) se rozkládá na území, které v dřívějších dobách patřilo Číně. První zmínka o osídlení této oblasti pochází již ze třináctého století. V roce 1858 přenechala Čína, na základě Ajgunské smlouvy, levý břeh Amuru.

Jméno pochází z ruských slov a v překladu znamená „Vládní Východu“.

V roce 1850 na východní pobřeží připlul první mořeplavec, na tomto místě byl 1860 postaven přístav s názvem Vladivostok. Stavba přístavu probíhala velmi rychle. Toto místo bylo strategicky velmi důležité a v roce 1871 zde byla přesunuta vojenská základna a úřady vojenské správy.

V devadesátých letech devatenáctého století zde začala stavba Transsibiřské magistrály. Se železnicí vznikla potřeba udělat několik změn, jelikož začal prudce stoupat počet obyvatel. Stavěly se školy, vznikala nová divadla i obchodní možnosti. Město je v současnosti centrem rybolovu a obrovským výrobcem vojenských potřeb.

7.2 Tunely

7.2.1 Kiparisovskij tunel

Kiparisovskij tunel (Кипарисовский тоннель) se nachází téměř na konci Transsibiřské magistrály, na 9 236 kilometru trati. Někdy bývá nazýván **Sireněvskij** (Сиреневский). Tunel byl vyražen v roce 1916, přes výběžek Sichonte-Aliňja Kiparisovského průsmyku. Razit se začalo již v roce 1914. Vyražen byl jeden dvoukolejný tunel s radiusem zakřivení dvě stě metrů. Vzdálenost mezi protisměrnými kolejnicemi byla pouhých 4 500 mm, což způsobovalo nemalé potíže.

V roce 1964 byl tunel opravován, avšak ne všechny jeho nedostatky byly vyřešeny, proto bylo v letech 1992 – 1995 přijato řešení postavit paralelně se současným tunelem tunel nový, jednokolejný.

Nový tunel byl vyražen v roce 2000 v celkové délce devět set padesát dva metrů. Využívaly se oba tunely, starý i nový. Starý tunel, ačkoliv měl koleje dvě, se používal jen jako jednokolejný.

V letech 2013 – 2014 byl starý tunel uzavřen. Probíhaly zde práce na vybudování pouze jedné koleje.

8 ČÍNSKO-DÁLNOVÝCHODNÍ OBVOD (1897 – 1901)

Tato trať na krátkou dobu spojovalo města Čitu a Vladivostok. Celý úsek měřil 1440 kilometrů. Tato varianta byla nejrychlejším způsobem dopravy na odlehlý konec Ruského impéria.

Tento obvod v současnosti není součástí hlavní tratě Transsibiřské magistrály. Bývalá trať železnice se nyní nazývá Transmandžuskou. Po této magistrále jezdí přímý spoj z Moskvy do Pekingu.

I nadále zůstala funkční trať z Charbinu do Vladivostoku.

Díky této trati byl spuštěn provoz mezi Moskvou a Vladivostokem

8.1 Města

Při stavbě tohoto úseku vznikla dvě města, která se nacházejí na území Ruska.

8.1.1 Bikin

Město Bikin (Бикин) se nachází v Chabarovském kraji u hranice s Čínou. Rozkládá se na pravém břehu řeky Bikin, která je přítokem řeky Ussuri. Původní osada vznikla v roce 1895. S příchodem železnice se však velmi rychle rozrostla a od roku 1938 nosí status města.

8.1.2 Vjazemskij

Město Vjazemskij (Вяземский) se rovněž nachází v Chabarovském kraji u hranice s Čínou. Město je pojmenováno na počest O. P. Vjazemského, který byl vedoucím stavby Ussurijského obvodu.

Původní osada byla založena roku 1894, která se stejně jako ostatní města rychle rozrostla. V roce 1951 byla tato osada jmenována městem.

9 MĚSTA HISTORICKÉ TRATĚ

9.1 Kolomna

Tohle historické město leží na soutoku řeky Moskvy a Oky. Jeho vznik se datuje do roku 1177. Tehdy byla hraničním stanovištěm a obchodním centrem.

V současné době je Kolomna (Коломна) průmyslovým, kulturním a vědeckým centrem. Při stavbě železniční tratě zde bylo postaveno roku 1860 vlakové nádraží.

9.2 Rjazaň

Město Rjazaň (Рязань) je jedním z nejstarších měst Ruska. Původně město sloužilo jako hraniční pevnost, ze které se postupně stalo hlavní město Rjazaňského knížectví. Svou osobitou kulturu si město dochovalo dodnes. Město prošlo několika stavebními úpravami.

Během stavby železnice v devatenáctém století se město těšilo dalšímu rozmachu. Město se stalo vojenským a vědeckým centrem v evropské části Ruska.

9.3 Penza

Město Penza (Пенза) se rozkládá na obou březích řeky Penzy a Šury. Byla založena v roce 1663 a měla sloužit jako ochranná pevnost. V Penze byla založena jedna z nejstarších škol Ruska.

Po požáru v roce 1858 byla velká část města zničena. K dalšímu rozvoji došlo až během stavby železnice na konci devatenáctého století.

V současné době je Penza průmyslovým a kulturním centrem oblasti.

9.4 Samara

Město Samara (Самара) bylo založeno ve druhé polovině šestnáctého století. Původní pevnost měla chránit vodní cesty na řece Volze.

Název dostala po řece Samaře, jenž městem protéká. Městem se stala Samara roku 1688.

Samara byla centrem pro obchod s východem a v roce 1850 byla jmenována hlavním městem Samarské gubernie. Samarou byla jedním z měst pokládky původní tratě železnice.

9.5 Ufa

Ufinská pevnost byla založena v roce 1574 a již po deseti letech dostala Ufa (Уфа) status města, s čímž se začalo město pomalu rozrůstat. Na konci devatenáctého století zde byla postavena železniční trať.

Nyní je Ufa hlavním městem Republiky Baškortostan.

9.6 Čeljabinsk

Město Čeljabinsk (Челябинск) patří do první desítky velkých ruských měst se svým počtem obyvatel, který převýšil jeden milion. Město se nachází na hranici mezi Evropou a Asií na východním hřbetu Uralského pohoří.

Jeho vznik se datuje do roku 1736, kdy byl postaven základ současného města – pevnost **Čeljaba**. Téměř do samého konce devatenáctého století byl Čeljabinsk jen maličkým městečkem.

Rozrůstat se začalo až v době stavby železnice. Díky abnormálně rychlému růstu města mu začali přezdívat „Zauralské Chicago“.

V současné době je Čeljabinsk velký dopravní uzel s dobře rozvinutou obchodní sítí.

10 MĚSTA SOUČASNÉ TRATĚ MOSKVA – OMSK

10.1 Něja

Na území dnešního města Něji dříve byla jen nepropustná tajga, která se zde rozprostírala do roku 1900. Něja (Нея) se rozkládá v Kostromské oblasti.

Po vykácení lesa se zde v roce 1906 spustila pravidelná železniční doprava a bylo zapotřebí vybudovat železniční stanice, na kterých by se mohli střídát strojvůdci lokomotiv. Mezi ně patří i Něja.

Město se nachází dva a půl kilometru od řeky Něji. Staniční osada se začala rozšiřovat směrem k řece. Pomalu začaly vznikat menší domky i lesní továrna. Během pár let zde vzniklo několik dalších továren, lidé začali skupovat půdu.

Něja byla několik let osadou, ale společně s několika dalšími osadami vytvořily město.

10.2 Zujevka

Město Zujevka (Зуевка) vzniklo v roce 1898 asi sto dvacet kilometrů od Kirova. Její vznik je přímo spojen se vznikem Transsibiřské magistrály. Město Zujevka leží v Kirovské oblasti.

Toto město tvořily původně tři ulice, které se postupně začaly rozrůstat. Ulice dostávaly své názvy poté, co se k moci dostali Sověti. Po pár letech byl původní osadě udělen status města, který přijala až v roce 1944.

10.3 Věrješčagino

Město Věrješčagino (Верещагино) bylo založeno v roce 1898. Podnětem jeho vzniku byla stavba železnice. Toto město leží v Permské oblasti. Město vzniklo jako železniční stanice s názvem **Očerskaja**. V roce 1904 se název stanice změnil na **Vožněsenskaja**.

Osada, která vznikala v okolí stanice, byla nazývána **Aleksandrovskaja**, ale o pár let později byla opět přejmenována na **Krasno-Věrješčagino**.

V roce 1916 se osada znovu přejmenovala, tentokrát dostala název, který se dochoval dodnes – **Věrješčagino**. Tento název mu byl udělen na počest umělce Věrješčagina, který se zde nějakou dobu zdržoval. Status města byl této osadě udělen až v roce 1942.

10.4 Nazyvajevsk

Město Nazyvajevsk (Называевск) vzniklo v roce 1911 jako staniční osada v souvislosti se stavbou železniční tratě. Nazyvajevsk leží v Omské oblasti.

Tato osada často měnila svůj název. Původním názvem byla stanice **Nazyvajevskaja**, která byla uvedena do provozu v roce 1913.

Po roce 1917 se název osady změnil na **Sibirskoje**. V roce 1933 se název opět změnil na osadu **Nazyvajevka**. Předposledním názvem byl od roku 1947 **Novonazyvajevka**.

Status města byl této osadě udělen v roce 1956 se soudobým názvem **Nazyvajevsk**.²⁶

²⁶ TUREK, Václav. *Transsibiřská magistrála*. 1. vyd. Česko: Václav Turek ml., 2015. ISBN 978-80-904790-1-2.

ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo komplexně shrnout především města, která vznikala za dob stavby Transsibiřské magistrály. Úkolem práce bylo také zjistit a popsat, jak se měnily názvy těchto měst, vznikajících v bezprostřední blízkosti této gigantické, a ve světě nemající konkurenci, železnice. Cílem práce bylo také okrajově nastínit vznik nových mostů a tunelů, které otevřely brány do Východního světa ruské přírody, a daly tak vzniknout novým možnostem. Jedním z bodů, kterými se bakalářská práce zabývala, je celkový vznik a současnost této tratě. Bakalářská práce měla za úkol odpovědět na otázku: V jakém časovém období vzniklo nejvíce měst?

Jedním z důvodů pro napsání této práce byl fakt, že neexistuje žádný souhrnný přehled o tom, kolik měst vzniklo díky stavbě Transsibiřské magistrály. Neexistuje ani žádný přehled toho, jak železnice ovlivnila vývoj měst. To bylo hlavním impulsem pro vytvoření této práce. Většina lidí si myslí, že tato železnice slouží jen pro přemístění se z bodu A do bodu B. Její historii a to, co Rusku přinesla, však nikterak neznají.

V první části se bakalářská práce zabývala celkovým vznikem Transsibiřské magistrály. Jsou zde uvedeny obecné informace o železnici, jako je například doba vzniku, délka železnice, počet měst, kterými projíždí a počet subjektů, které míjí. Úvodní kapitola také nastiňuje průběh původní i současné tratě. V práci jsou též uvedena města, jež se nachází na původní trati z Moskvy a jsou zde popsána i města, která vznikla na soudobé hlavní trati železnice od Moskvy po město Omsk.

Další kapitoly jsou věnovány vzniku a vývoji měst. Jejich vznik byl zkoumán na základě železničních obvodů, podle toho, do kterého spadají. Stavba železnice byla rozdělena celkem do sedmi obvodů, které se stavěly odděleně. Každý z těchto obvodů je stručně charakterizován a časově zařazen. Úsek historické tratě z Moskvy do Omsku byl postaven již dříve, a proto mu není věnována velká pozornost.

Prvním zkoumaným úsekem byl Záposibiřský obvod, vedoucí od Čeljabinsku po Novosibirsk. Bylo zjištěno, že tento obvod byl klíčovým bodem historie celého Ruska. Stavbou mostu přes řeku Ob se otevřely brány do odlehlých částí Ruské federace. Na úseku vzniklo několik měst, z nichž nejznámější je Novosibirsk.

Středosibiřský obvod dopomohl vzniknout několika dalším městům, jako je například Anžero-Sudžensk. Nejznámější města tohoto obvodu, Krasnojarsk a Irkutsk,

byla založena ještě před stavbou železnice. S jejím příchodem se však ohromně rozrostla. Tento obvod byl dalším klíčovým úsekem. Vznikly zde dva velmi významné tunely, díky nimž mohl být obvod napojen na trať zvanou Krogobajkalka.

Krugobajkalský obvod byl nejtěžším a také nejdražším úsekem. Kolem Bajkalu se nachází velké množství skal, do kterých musely být raženy tunely. Kvůli této skutečnosti zde nevzniklo mnoho měst, zato zde bylo vyraženo třicet devět tunelů. Po dokončení tratě a uvedení do provozu zde postupně vznikly další dva tunely.

Posledním stěžejním úsekem byl Amurský obvod, jehož stavba musela být odložena a železnice se vedla přes Čínskou hranici. Na tomto úseku vzniklo několik nových měst. Nejsložitější částí byla stavba mostu přes řeku Amur. Řeka je zde velmi široká, vznikl tak jeden z nejdelších mostů světa a nejdelší most Transsibiřské magistrály.

Čínsko-dálnovýchodní obvod byl součástí Transsibiřské magistrály jen krátce. Na tomto úseku však vznikla dvě města, která leží na území Ruské federace.

Na základě zkoumání vzniku těchto měst bylo zjištěno, že nejvíce měst vzniklo v době zahájení stavby železnice mezi lety 1891 – 1898. V tomto časovém rozmezí vzniklo celkem osm významných měst. Z toho tři z nich vznikly na území Středosibiřského obvodu. Mezi ně patří města Tajga, Anženo-Sudžensk a Tajšet. Na území Krugobajkalského a Ussurijského obvodu nevzniklo v tomto období ani jedno město.

Dalším významným obdobím hojně vznikajících měst bylo kolem roku 1910. V této době probíhala stavba Amurské železnice. V daném období vzniklo šest nových měst, z nichž většina leží na území Amurského obvodu. Jsou to města Mogoča, Skovorodino, Šimanovsk, Oblučie a Birobidžan.

Devět z již dříve existujících měst prošlo velkým rozmachem. Města se díky stavbě železnice velmi rozrostla. Více než deset měst prošlo změnami názvu.

Je samozřejmostí, že díky stavbě Transsibiřské magistrály vzniklo daleko víc subjektů. Proto by bakalářská práce mohla posloužit jako podklad pro další rozpracování, například při psaní diplomové práce.

РЕЗЮМЕ

Транссибирская магистраль является самой длинной железной дорогой в мире. Её возникновение датируется концом девятнадцатого века. Строительство длиннейшей железной дороги оказало большое влияние на развитие Российской Федерации. Дорога позволила правительству, находящемуся в центральной части России, управлять восточными частями страны. Строителям пришлось столкнуться с очень тяжелыми климатическими условиями, кроме того, были доступны только примитивные рабочие инструменты, такие как, например, топор или лопата. Но по прошествии долгих двадцати пяти лет Россия может гордиться славой. По восточной части России прошел настоящий экономический бум. Начала развиваться промышленность, были обнаружены новые источники минерального сырья. Одним из самых важных моментов, однако, стало освоение отдаленных уголков России. Стали возникать новые города, которым и посвящена большая часть работы.

Одной из причин написания бакалаврской работы явилось то, что не существует никаких доказательств того, что всё произошло именно в результате строительства железнодорожного гиганта, и нет никакого обзора того, как железная дорога повлияла на развитие городов, которые находятся в непосредственной близости от этой железной дороги.

Бакалаврская работа разделена на несколько частей, в том числе введение, заключение, резюме, список используемой литературы, включая интернет-ресурсы и вложения.

Во введении изложены причины, которые имели решающее значение для написания бакалаврской работы. Здесь кратко описано значение Транссибирской магистрали для Российской Федерации и отмечены цели написания самой работы.

Первая часть работы посвящена появлению железной дороги. Здесь перечислены все важные данные, связанные с возникновением Транссиба. В первой главе дается географическая характеристика железной дороги. В эту главу входит также история формирования этой железнодорожной линии. Здесь также намечен и ход исторической и современной трассы. Глава охватывает и исторические железнодорожные районы, в которых шло строительство.

Другие части бакалаврской работы посвящены конкретным железнодорожным участкам. Они следуют с запада на восток. Каждый из этих участков кратко характеризуется и в каждом из них описываются города, которые в данном участке возникли.

Первым назначенным железнодорожным участком является Западосибирский, который вел от города Челябинск до реки Обь. Участок строился с 1892 года. Благодаря этому участку возникли новые города, такие как Татарск, Барабинск и Новосибирск. Города Барабинск и Новосибирск возникли почти одновременно со строительством железной дороги. Город Татарск был основан на несколько лет позже, в 1911 году. Город Омск, который был основан еще в восемнадцатом веке, претерпел невероятный экономический бум. На этой территории возник также мост через реку Обь, который открыл окно в восточный мир.

Следующей линией является Среднесибирский участок, ведущий от реки Обь до города Иркутск. Участок строился с 1893 года. На участке, строители впервые столкнулись с вечной мерзлотой. На участке от реки Обь возникло много новых городов, среди которых Тайга, Анжеро-Судженск, Тайшет и Алзатай. Города, как Красноярск и Иркутск, возникли еще в девятнадцатом веке, но во время строительства железной дороги эти города выросли, и теперь они всемирно известны.

Четвертая часть посвящена проблематике Кругобайкальского участка железной дороги. Эта часть дороги была наиболее сложной, и в то же время, самой важной. Трасса велась от города Иркутск до станции Мысовая. На территории вокруг озера Байкал расположены горы, через которые были проложены тоннели. Во время строительства железной дороги здесь было проложено в общей сложности тридцать девять тоннелей, через некоторое время появились еще два. Из-за скалистой местности было почти невозможным появление столь многих новых городов. На западном берегу озера возник город Слюдянка. Город Бабушкин был основан ранее, но со строительством железной дороги очень вырос. Город больше известен под своим прежним названием Мысовая.

Участок железной дороги на территории за озером Байкал, проходившей от станции Мысовая до города Сретенск, строился с 1895 года. Среди городов, возникающих на этой территории известен город Хилок. Города Улан-Удэ и Чита были основаны в семнадцатом веке, а с появлением железной дороги значительно выросли.

Другим важнейшим участком была Амурская железная дорога. Эта трасса идет от города Сретенск до города Хабаровск. Строительство трассы было связано с недостатком финансов и сложностью работы, из-за чего строительство пришлось отложить и вместо нее построить железную дорогу, которая идет через китайскую границу. Строить её начали в 1906 году. На этой территории появилось много новых городов за очень короткий срок. В течение пяти лет здесь было создано всего пять городов. К ним относятся Могоча, Шимановск, Облучие и Биробиджан.

Основным объектом был мост через реку Амур, который имеет длину 2 568 метров. В настоящее время мост используется и для автомобильного транспорта.

Последним участком является Уссурийская железная дорога, строительство которой началось в 1891 году. В этом регионе находятся два главных города, которые возникли ещё до строительства железной дороги. Это были города Хабаровск и Владивосток. Города очень выросли со строительством железной дороги.

Бакалаврская работа также описывает пути, ведущие через границу с Китаем. В связи с этой частью возникли ещё два новых города на территории Российской Федерации, в частности города Бикин и Взаемский.

В бакалаврской работе также описаны города, которые были частью исторической трассы, ведущей из Москвы в город Омск. Между этими городами лежат Коломенское, Рязань, Пенза, Самара, Уфа и, конечно же, Челябинск.

Последняя часть работы посвящена современной трассе Транссибирской магистрали, которая ведет из Москвы на северо-восток в город Омск. В данном разделе находятся города Нея, Зуевка, Верещагино и Называевск.

Последней главой является заключение. Заключение описывает цели бакалаврской работы. В этом разделе также описано разделение работы, её главы и краткие описания этих глав. В конечном счете, был сделан вывод, который вытекает из бакалаврской работы.

Основной целью бакалаврской работы было комплексное описание всех городов, которые возникли благодаря строительству Транссибирской магистрали. Целью было также выяснить, в который период времени было создано больше городов. Задачей работы было также выяснить, как изменились названия этих городов на протяжении лет. Работа также описывает появление новых мостов и тоннелей, которые открыли ворота в Восточный мир российской природы, и позволили так проявиться новым возможностям.

На основе всей изученной информации был сделан вывод. Было установлено, что большинство городов возникли во время начала строительства железной дороги между годами 1891-1898. В этот период возникло всего восемь крупных городов: Барабинск, Новосибирск, город Тайга, Анжеро-Судженск, Тайшет, Бикин и Взаемский.

Трое из этих городов находятся на территории Среднесибирской трассы: города Тайга, Анжеро-судженск и Тайшет. В эти годы не возникло никаких городов ни на территории Байкала, ни на территории Амурской железной дороги.

Следующим важным периодом был 1910 год. Было создано шесть новых городов. В это время шло строительство Амурской железнодорожной линии, окрестность которой была не очень заселена. Возникло здесь в общей сложности пять новых городов, которые включают в себя город Могоча, Сковородино, Шимановск, Облучье и Биробиджан. Последним городом, попадающим в этот период является город Татарск, который находится на территории Западосибирской железной дороги.

Многие города часто меняли свои названия. Среди них: город Татарск, Барабинск, Новосибирск, лежащие на Западосибирском участке. Далее город Анжеро-Судженск, Красноярск и Алзатай, расположенные в Среднесибирской области. Город Бабушкин, более известный под названием Мысовая в окрестностях озера Байкал. Города Улан-Удэ и Чита, которые лежат

на Западосибирской линии. Сюда относятся также города Амурской железной дороги - Сковородино, Шимановск, Свободный, Облучье и Биробиджан.

В бакалаврской работе также названы некоторые мосты и тоннели. Основными мостами являются мост через реку Обь, и вторым, но не менее важным, является мост через реку Амур.

В работе также названы некоторые тоннели, как, например, Кипарисовский, который находится на Уссурийской линии, Киркидайский, находящийся в окрестностях озера Байкал, и не в последнюю очередь Верхний Прибайкальский и Нижний Прибайкальский тоннели, расположенные на пересечении Среднесибирской и Кругобайкальской железной дороги.

Очевидно, что на территории вдоль Транссибирской магистрали возникло очень много объектов, таким образом, бакалаврская работа может послужить основой для дальнейших разработок, например, для подготовки диссертации.

BIBLIOGRAFIE

Knižní zdroje české:

1. HOFFMAN, Emil. *Velký atlas světa*. 1. Německo: eastlingua koln, 2017. ISBN 978-3-625-13401-5.
2. KAŠPAROVSKÝ, Karel. *Zeměpis I. v kostce pro střední školy*. Fragment, 1999. ISBN 80-7200-252-X
3. TUREK, Václav. *Transsibiřská magistrála*. 1. vyd. Česko: Václav Turek ml., 2015. ISBN 978-80-904790-1-2.
4. TUREK, Václav. *Krugo Bajkalka: historie Trnassibiřské železnice na pobřeží Bajkalu*. 1. vyd. Česko: Václav Turek ml., 2008. ISBN 978-3-80-254-1620-4.
5. ŠOBR, Miroslav. *Bajkalská okružní železnice. Geografické rozhledy*. 1. vyd. 2005. ISSN 1210-3004.

Knižní zdroje zahraniční:

1. ВОЛМАР, Кристиан. *Транссибирская магистраль*. 1. vyd. Litres: Кучково поле, 2018. ISBN 978-5-9950-0669-5.
2. RICHMOND, Simon. *Trans-Siberian Railway*. Lonely Planet, 2009. ISBN 978-17-410-4135-4.

Internetové zdroje zahraniční:

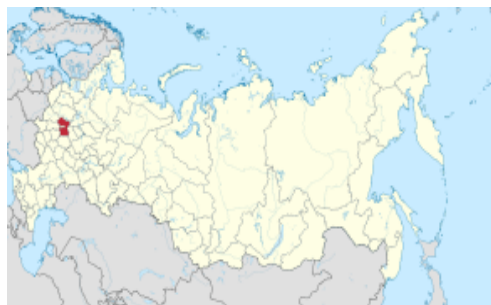
1. БАРАБИИНСК [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://tochka-na-karte.ru/Goroda-i-Gosudarstva/1722-Barabinsk.html>
2. Биробиджан [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://www.calend.ru/travel/6393/>
3. Город Анжеро-Судженск [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: http://xn---7sbiew6aadnema7p.xn--plai/sity_id.php?id=223#description2
4. Город Свободный [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://svobnews.amur.ru/History/index.php?id=0&need=0>
5. Город Тайшет [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://taishet.ru/city/>

6. *Город Шимановск* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: http://shimanovskadm.ru/index.php?option=com_content&view=section&layout=blog&id=5&Itemid=55
7. *История* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://alzamai.ru/city/history.php>
8. *История Западно-Сибирской магистрали* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: http://rail-zsib.blogspot.cz/2014/10/blog-post_20.html
9. *История строительства Транссибирской магистрали* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: <https://ria.ru/spravka/20130714/949077561.html>
10. *Карта Могочи с улицами* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://maps-rf.ru/zabajkalskij-kraj/karta-mogochi-s-ulicami.php>
11. *Наш город* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <https://www.gorod-sludyanka.ru/qa/gorod.html>
12. *Новониколаевск* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://www.vokrugsveta.ru/encyclopedia/index.php?title=Новониколаевск>
13. *ОБЛУЧЬЕ* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://tochka-na-karte.ru/Goroda-i-Gosudarstva/4573-Obluche.html>
14. *СКОВОРОДИНО* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <http://tochka-na-karte.ru/Goroda-i-Gosudarstva/4569-Skovorodino.html>
15. *ТОННЕЛИ ТРАНССИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ*. *Archive.li* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: <http://archive.li/iwS0v#selection-315.0-315.38>
16. *Транссиб в цифрах и фактах* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: <https://ria.ru/kaleidoscope/20110531/382191370.html?inj=1>
17. *Транссиб – история, интересные факты, рекорды* [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: <http://www.modelzd.ru/ustroystvo-zhd/history/transsib.html>
18. *Транссибирская магистраль. Строительство. Перспективы*. [online]. [cit. 2018-04-11]. Dostupné z: https://www.syl.ru/article/177172/new_transsibirskaya-magistral-stroitelstvo-transsibirskoy-magistrali-perspektivy-transsibirskoy-magistrali
19. *Хилок* [online]. [cit. 2018-04-08]. Dostupné z: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/53416>

PŘÍLOHY

Příloha č. 1. Mapy geografických subjektů

Obrázek č. 1 Moskevská oblast



Obrázek č. 2 Vladimírská oblast



Obrázek č. 3 Jaroslavská oblast



Obrázek č. 4 Kostromská oblast



Obrázek č. 5 Kirovská oblast



Obrázek č. 6 Udmurtská republika



Obrázek č. 7 Permská oblast



Obrázek č. 8 Sverdlovská oblast



Obrázek č. 9 Tjumenská oblast



Obrázek č. 10 Omská oblast



Obrázek č. 11 Novosibirská oblast



Obrázek č. 12 Krasnojarský kraj



Obrázek č. 13 Irkutská oblast



Obrázek č. 14 Burjatská republika



Obrázek č. 15 Zabajkalský kraj



Obrázek č. 16 Amurská oblast



Obrázek č. 17 Židovská autonomní oblast



Obrázek č. 18 Chabarovský kraj



Obrázek č. 19 Přímořský kraj



Пříloha č. 2. Mapa Transsibiřské magistrály

Обр́азек ч. 20 Траса Транссибу прѣс Чѣну



Обр́азек ч. 21 Соуѣсн́а трат' (ѣрвенѣ)



SEZNAM OBRÁZKŮ

- Obrázek č. 1 Moskevská oblast**
- Obrázek č. 2 Vladimírská oblast**
- Obrázek č. 3 Jaroslavská oblast**
- Obrázek č. 4 Kostromská oblast**
- Obrázek č. 5 Kirovská oblast**
- Obrázek č. 6 Udmurtská republika**
- Obrázek č. 7 Permská oblast**
- Obrázek č. 8 Sverdlovská oblast**
- Obrázek č. 9 Tjumenská oblast**
- Obrázek č. 10 Omská oblast**
- Obrázek č. 11 Novosibirská oblast**
- Obrázek č. 12 Krasnojarský kraj**
- Obrázek č. 13 Irkutská oblast**
- Obrázek č. 14 Burjatská republika**
- Obrázek č. 15 Zabajkalský kraj**
- Obrázek č. 16 Amurská oblast**
- Obrázek č. 17 Židovská autonomní oblast**
- Obrázek č. 18 Chabarovský kraj**
- Obrázek č. 19 Přímořský kraj**
- Obrázek č. 20 Trasa Transsibu přes Čínu**
- Obrázek č. 21 Současná trať (červeně)**

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1. Mapy geografických subjektů

Příloha č. 2. Mapa Transsibiřské magistrály

SEZNAM ZKRATEK

BAM – Bajkalsko-amurská magistrála

ANOTACE

Příjmení a jméno: Kohoutová Denisa

Název katedry: Katedra slavistiky

Název fakulty: Filozofická Fakulta Univerzity Palackého v Olomouci

Název bakalářské práce: Retrospektivní vývoj Transsibiřské magistrály a s tím spojený vývoj vlastních jmen zeměpisných oblastí.

Vedoucí bakalářské práce: prof. Alla Arkhanhelska, DrSc.

Počet znaků: 54 145

Počet použitých zdrojů: 26

Počet příloh: 2

Klíčová slova: Transsibiřská magistrála, železnice, železniční obvody, vznik, vývoj.

Charakteristika bakalářské práce:

Bakalářská práce se zabývá vznikem Transsibiřské magistrály, ale především se zaměřuje na vznik nových měst, která vznikala spolu se stavbou této železnice. Práce je rozdělena do několika hlavních částí. V první části jsou popsána fakta o Transsibiřské magistrále, její vznik a poloha. Je zde popsána její minulost, i současnost. Další části práce se zabývají konkrétními železničními obvody, do kterých byla stavba tratě rozdělena. Každý z těchto obvodů je stručně charakterizován. V každém z těchto železničních obvodů jsou uvedena města, která v něm vznikla. U těchto měst je dále popsán jejich vývoj. Jedna část práce je věnována i trase z Moskvy. V historické železniční trati z Moskvy jsou uvedena velká významná města. V závěrečné kapitole jsou uvedena města, která vznikla na úseku současné hlavní trati z hlavního města Moskva až po město Omsk.

ANOTATION

Surname and name: Kohoutová Denisa

Name of department: Department of Slavonic Studies

Name of faculty: Faculty of Arts Palacký University Olomouc

Name of the work: Retrospective development of Trans-Siberian Railway and the associated development of proper names of geographic area.

Head of the work: prof. Alla Arkhanhelska, DrSc.

Number of symbols: 54 145

Number of sources: 26

Number of attachments: 2

Key words: Trans-Siberian Railway, railway, railway circuits, formation, development

Characteristic:

The theme of bachelor thesis is Trans-Siberian railway, but mainly it focuses on the development of new cities, which were created together with the construction of this railway. The work is divided into several main parts. The first part describe the facts about the Trans-Siberian railway, its development and location. Here is described it's past. Other parts of the work are focused on specific railway circuits, in which was the construction of the track divided. Each of these circuits is briefly characterized. In each of these railway circuits are described the cities, which in it arose. In these cities is further described their development. One part of the work is devoted to the railway from Moscow. In the historical railway line from Moscow are listed the big major cities. In the final chapter are listed the cities, which arose on the section of the current main line from the capital Moscow to the city Omsk.