

33С5(С172)

4-41

ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ



КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТОК
СРОКОВ ВОЗВРАТА

КНИГА ДОЛЖНА БЫТЬ
ВОЗВРАЩЕНА НЕ ПОЗЖЕ
УКАЗАННОГО ЗДЕСЬ СРОКА

Колич. пред. выдач.

3 ТМО Т. 3600000 З. 2895—87

~~28310~~
28310

к

Oni slovooborots.



ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ



В ТРЕХ ТОМАХ

1939

ЧЕЛЯБИНСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ЧЕЛЯБИНСК

33С5(С172)
4-41

W-J.
26.82.9

ЧЕЛЯБИНСКАЯ ОБЛАСТЬ

4-41



АВТОМАТИЧНО

ТОМ ПЕРВЫЙ

ПРИРОДНЫЕ БОГАТСТВА И ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

СОСТАВИЛ

Н. Е. БОРИСОВ

ЯНВ 2012

№ 28310

Российский Институт культурного
и природного наследия
Библиотека

28 ФЕВ 2005

1939

ЧЕЛЯБИНСКОЕ ОБЛАСТНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ЧЕЛЯБИНСК

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Давно назрела нужда в книге, которая дала хотя бы краткое описание Челябинской области: ее природных богатств, хозяйственно-культурного строительства и исторического прошлого. Такая книга крайне необходима партийным, советским, хозяйственным организациям, педагогам, пропагандистам, широкой советской общественности нашей области.

Исходя из этого, Челябинское областное государственное издательство приступило к изданию трехтомника „Челябинская область“.

Выпускаемый первый том представляет собою сборник статей о природных богатствах нашей области и их использовании.

Следующие два тома будут посвящены населению области, культурно-бытовому строительству, истории Челябинска и области.

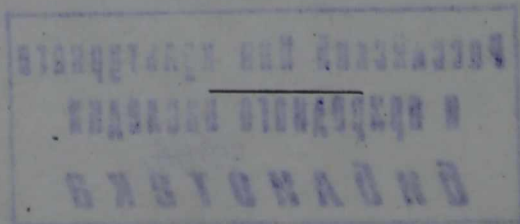
Сведения о территории области, сельском хозяйстве, лесах и др. даны в настоящем томе в старых административных границах, т. е. до выделения из Челябинской области Камышловского, Пышминского, Талицкого, Тугулымского и Буткинского районов. Часть статей, например, „Растительность“, „Животный мир“ и др., выходит за пределы административных границ области, охватывая весь географический комплекс, известный под названием Южного Урала и Зауралья.

Кроме описания природных богатств читатель найдет основные сведения о том, как эти богатства используются. Исторические данные о развитии промышленности очень кратки, поскольку в следующих томах эти вопросы получают наиболее полное освещение.

Статьи, помещенные в первом томе, написаны главным образом местными, челябинскими авторами.

Основная задача, которую ставило перед собою Издательство, выпуская книгу о Челябинской области,—помочь читательской массе, рабочим, колхозникам, советской интеллигенции лучше узнать и изучить свою область, а вместе с нею свою великую, любимую социалистическую родину.

Отзывы, замечания и предложения по этой книге просим направлять по адресу Издательства: г. Челябинск, ул. Ленина, 8.



ЧАСТЬ I

ФИЗИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ
ОПИСАНИЕ
ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

ЧЕЛЯБИНСКАЯ область образована 17 января 1934 г. за счет укрупнения б. Уральской области. На севере Челябинская область граничит со Свердловской областью, на востоке — с Омской, на юго-востоке с Казахской ССР, на юге — с Чкаловской областью и на западе — с Башкирской АССР. Площадь области исчисляется в 163,5 тыс. кв. км, т. е. по размерам территории она превосходит такие страны, как Бельгия, Голландия, Дания, Швейцария, вместе взятые.

Занимая обширные пространства Зауралья, область почти целиком лежит в бассейне р. Тобола и лишь на западе и юго-западе она частично захватывает бассейны рек Уфы и Урала.

Уже беглое ознакомление с физической картой области позволяет проследить ступенчатый характер строения ее территории. Западная часть области имеет типично горный рельеф с вытянутыми с СВ на ЮЗ горными хребтами. Восточная часть этой горной цепи является наиболее высокой. Здесь встречаются хребты высотой более 1000 м над уровнем моря (Таганай, Уренга и др.), при общем поднятии территории свыше чем на 500 м. В восточной части горной территории расположен главный водораздел между системами рек Камы и Тобола.

К западу горные хребты становятся менее высокими, хотя большинству их вершин соответствуют высоты свыше 800 м. Эти хребты простираются разнообразно, что имеет большое значение в распределении осадков в горной части области.

Начиная приблизительно от линии Кыштым — Миасс, горная часть области довольно круто падает к востоку. Ее сменяет так называемая увалистая равнина с высотами от 200 до 450 м, несущая на себе невысокие холмы и гряды.

Эта сnivelированная часть восточных отрогов Уральского хребта доходит приблизительно до линии Багаряк — Челябинск — Троицк, лишь местами отдельными выступами выдается далее на восток.

С востока к ней примыкает типичная равнина, с отметками до 200 м над уровнем моря, представляющая в собственном смысле юго-западную часть Западносибирской низменности.

Современный рельеф Челябинской области обязан своим происхождением чрезвычайно сложным геологическим процессам, на протяжении многих лет изменявшим внутреннюю структуру и внешний облик ее территории.

Современные данные науки о земле — геологии — позволяют нам сделать вывод, что некогда Урал являлся высочайшим горным хребтом, отроги которого заходили далеко на восток в пределы необозримой равнины — Западносибирской низменности. Под действием опускания отдельных его участков и внешних факторов: ветра, осадков, колебания температур, поверхностного и глубинного размыва текучими водами, а также прибоев моря, Урал подвергся сильнейшему разрушению.

Какова же геологическая история Урала?

Урал образовался в палеозойскую эру на месте, где до каменноугольного периода расстилалось глубокое море. На дне этого моря, по всей вероятности под действием прогибов дна, связанных с отложением мощных толщ осадков, образовались трещины, вытянутые вдоль современного простираения складок, по которым на дно моря излилась лава.

В каменноугольный период пространство, занятое дном моря, прежде всего с восточной стороны, а затем и с западной, претерпевает вертикальные движения, воздвигнувшие целый ряд меридионально расположенных островов, на которых развилась пышная растительность (хвощи, древовидные папоротники и др.), остатки которой сносились в море и погребались в толщах осадочных пород. С ней связано образование на Урале целого ряда каменноугольных месторождений. Таким месторождением в пределах Челябинской области является Полтаво-Брединское.

Каменноугольный период развития территории Урала имеет исключительно важное значение в образовании минеральных богатств. Дно моря не оставалось спокойным. В меридиональном направлении появлялись новые трещины, по которым на его поверхность поднялась лава. Расщепление лавы дало ценные металлы: золото, платину, магний, иридий, хром, железо и др.

В середине каменноугольного периода произошло опускание дна моря. Некогда поднимавшиеся над зеркальной поверхностью теплого моря острова погрузились в воду. Дно моря интенсивно накапливало органические и неорганические осадки, толщи которых составили здесь 1—2 км.

Уже в середине каменноугольного периода намечается общее поднятие восточной части обширного Уральского моря. Но в конце каменноугольного и в начале пермского периодов, под действием интенсивного бокового давления с востока, мощные толщи осадочных пород, пронизанные вторгшимися в них лавовыми породами, были собраны в складки, давшие величественное сооружение горного Урала.

Процесс складкообразования сопровождался вторжением лавовых масс в пустоты смятых в складки осадочных пород. Эти лавовые вторжения, прикрытые мощными толщами осадочных пород, в результате длительного распада, дали те мощные скопления гранитов, кварца и других пород, а также связанных с ними ценных ископаемых — железа, вольфрама, золота, серебра, никеля, сурьмы, ванадия, мышьяка, драгоценных и полудрагоценных камней, которыми чрезвычайно богат Урал.

Процесс горообразования сопровождался также появлением трещин, по которым лава проникла в толщи смятых в складки и разбитых трещинами осадочных пород, видоизменила их минералогический состав, обусловила образование в местах контактов огромных скоплений полезных ископаемых. Исключительное разнообразие всевозможных минералов в естественном музее нашей страны — Ильменском государственном заповеднике — обязано своим происхождением в значительной степени этим контактам.

Дальнейшая история Урала — это длительный процесс разрушения грандиознейших горных сооружений под действием внешних факторов:



ГОРА ТАГАНАЙ.

Карт. худ. Н. И. Вроченского.

вом области, необходимо создать все условия для нормальной работы опытных учреждений и усилить внимание к колхозникам-опытникам.

* * *

Партия и правительство из года в год оказывали и оказывают огромную помощь Челябинской области в укреплении и развитии ее социалистического сельского хозяйства. Повседневным заботам партии и лично тов. Сталину наша область обязана своими значительными успехами и достижениями в сельском хозяйстве.

Неуклонно выполняя указания тов. Сталина и решения XVIII съезда ВКП(б), наша область в 3-й пятилетке добьется еще большего укрепления колхозов и совхозов, еще более значительного под'ема всего сельского хозяйства, как полеводства, так и животноводства.

Агроном В. СУШИН

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Южноуральская железная дорога связывает в единое целое все районы области, обеспечивает нормальный оборот продуктов промышленности и сельского хозяйства и удовлетворяет потребности трудящихся в передвижении. Дорога соединяет важнейшие составные части Урало-Кузнецкого комбината—Магнитогорский металлургический завод с Кузнецким и Карагандинским угольными бассейнами. Кроме того это одна из основных дорог, обеспечивающая транзитные перевозки между центральными и восточными районами Союза. Южноуральская железная дорога—магистраль угля, руды, металла. В организационном отношении она ровесник Челябинской области, так как начала свое самостоятельное существование почти одновременно с организацией области.

Дорога организована 15 апреля 1934 г. путем выделения ее из состава Пермской ж. д. (ныне ж. д. им. Л. М. Кагановича), объединявшей в то время всю железнодорожную сеть Урала. Границы с соседними дорогами были установлены: на севере—с б. Пермской ж. д.—ст. Уктус, Дружинино, раз'езд Кодинский и ст. Богданович; на востоке—с Омской ж. д.—ст. Макушино; на западе—с б. Самаро-Златоустовской ж. д. (ныне ж. д. им. В. В. Куйбышева)—ст. Кропачево и на юге—с Оренбургской ж. д.—ст. Айдырля. В этих границах дорога до 1934 г. имела эксплуатационное протяжение в 2363 км. С 1 октября 1934 г., в связи со сдачей в эксплуатацию новой линии Челябинск—Еманжелинская, протяжение дороги увеличилось до 2405 км. Основными линиями дороги в широтном направлении являются Кропачево—Макушино, протяжением в 706 км (часть Сибирской магистрали), и Кодинский (Синарская)—Курган, протяжением в 278 км (выход из Северного и Среднего Урала в Сибирь). В меридиональном направлении основными линиями, связывающими Северный и Средний Урал с Южным Уралом и юго-восточной частью СССР, являются: Уктус—Челябинск—234 км, Челябинск—Еманжелинская—Айдырля—401 км, Дружинино—Бердяуш—Бакал—301 км.

Это скрещение широтных и меридиональных направлений дополняется еще рядом тупиковых линий и ветвей более короткого протяжения, обслуживающих горнозаводскую промышленность и сельское хозяйство Южного Урала. К главнейшим из них относятся: Карталы—Магнитогорск—141 км,—соединяет Магнитогорский металлургический комбинат с магистральными ж.-д. направлениями; ветвь Вязовая—Катав-Ивановский завод—36 км,—включает в единую ж.-д. сеть группу Белорецких металлургических заводов, Катав-Ивановский и Юрюзанский заводы; линия Троицк—

Кустанай — 177 км, связывающая сельскохозяйственные районы Казахстана с индустриальными потребительскими пунктами Урала.

Южноуральская железная дорога, по стоимости своего имущества (фондов) и по числу занятых лиц, — представляет собою очень мощное и крупное предприятие.

Развитие и укрепление материально-технической базы дороги неразрывно связано с созданием на Востоке по инициативе великого Сталина второй угольно-металлургической базы Союза.

В борьбе за создание Урало-Кузнецкого комбината коренным образом изменилось лицо Южного Урала, являющегося ведущей, составной частью этого грандиозного, межрайонного комбината. Весь прошедший путь — это полоса великой социалистической перестройки. День за днем, с возрастающей силой шло творческое создание новой индустриальной базы Союза. Вступали в действующий строй заводы, рудники, шахты; меняли облик старые уральские предприятия, реконструируемые на основе новой современной техники, создавались новые промышленные центры.

По гениальному замыслу тов. Сталина вызывались к жизни огромные неиспользованные природные богатства от бескрайных Оренбургских степей и Башкирии до далеких берегов Тихого океана.

Гигантская стройка Урало-Кузбасса предъявила неизмеримо высокие требования к железнодорожному транспорту на перевозки грузов.

Темпы роста промышленности Южного Урала, этой ведущей составной части Урало-Кузбасса, были примерно в два раза выше общесоюзных.

В результате глубочайших сдвигов в экономике хозяйства Южного Урала и огромного прироста продукции решающих отраслей промышленности резко увеличивался грузооборот Южноуральской железной дороги.

Погрузка дороги за 6 лет — увеличилась почти в 6 раз. Конечная продукция дороги — тонно-километры — увеличилась в 9 с лишним раз.

Грузовая работа дороги росла темпами, значительно превышающими средние темпы роста по всей сети дорог Союза.

Но, несмотря на такой огромный рост, работа Южноуральской ж. д. еще отставала от требований, предъявляемых бурно растущей социалистической промышленностью и сельским хозяйством Челябинской области.

Южноуральская жел. дорога в настоящее время обслуживает район, раскинувшийся на территории в 1/3 млн. кв. км, в который входят различными своими частями 5 административных областей (Челябинская область, Свердловская область, Казахстан, Башкирия и Чкаловская область). Решающее значение в перевозочной работе дороги имеет хозяйство Челябинской области. Дорога обслуживает перевозками площадь, равную таким отдельно взятым странам Европы, как Италия, Англия (обе без колоний), Норвегия, Румыния, и таким странам, как Бельгия, Голландия, Дания, Латвия, Литва, Швейцария и Эстония вместе взятым.

Грузовая продукция Южноуральской жел. дор., выраженная в тонно-километрах, значительно превышает продукцию всей сети ж. д. Италии, Японии и дорог Румынии, Латвии, Литвы, Эстонии и Финляндии, вместе взятых.

Приведенные сопоставления наглядно подчеркивают огромную значимость Южноуральской жел. дор., обслуживающей лишь небольшую территорию нашей великой железнодорожной державы.

Наряду с общим огромным увеличением объема перевозок, за последние годы значительно изменился характер грузооборота дороги. Удельный вес в погрузке промышленных грузов, каменного угля, металла, руды вырос с 32,3 проц. в 1930 г. до 58,3 проц. в 1938 г.; удельный вес этих грузов в выгрузке увеличился с 36,8 проц. до 61,4 проц. Такое повышение в погрузке и выгрузке дороги основных промышленных грузов

наглядно отражает бурную индустриализацию Челябинской области, обслуживаемую Южноуральской железной дорогой.

Состав грузооборота дороги за истекший 1938 г. характеризуется следующими данными:

Г р у з ы	Отправление 1938 г.	Прибытие 1938 г.
Все грузы	100	100
В том числе:		
хлебные	11,2	5,1
камен. уголь	21,0	47,3
нефтепродукты	0,4	4,7
дрова	2,6	3,0
лесные материалы	5,6	5,5
строит. матер. минер. происжд.	12,0	11,1
металлы и металлич. изделия . .	15,3	8,4
руда всякая	22	5,7
Прочие грузы	10	9,2

Пуск в эксплуатацию крупнейших гигантов Урало-Кузбасса—Кузнецкого и Магнитогорского металлургических заводов—предъявил огромные требования к ж.-д. магистрали Магнитогорск—Кузнецк. Из Магнитки в Кузнецк пошел мощный поток железной руды и из Кузнецка и Караганды—уголь. Значительно увеличилась загрузка всех прочих участков дороги.

Динамика роста грузовых потоков отдельных направлений Южноуральской ж. д. за период 1933—1938 гг. характеризуется следующими цифрами:

Главнейшие направления	Темпы роста грузопотоков в % к 1933 г.	
	1933 г.	1938 г.
Кропачево—Челябинск . .	100	230
Челябинск—Макушино . .	100	306
Челябинск—Карталы . . .	100	232
Карталы—Магнитогорск .	100	196
Карталы—Айдырля	100	516
Челябинск—Свердловск .	100	250
Дружинино—Бердяуш . .	100	690

Приведенные данные красноречиво говорят о значительном увеличении загрузки почти всех главнейших направлений дороги. Наибольшую интенсивность грузового потока имеет направление Макушино—Челябинск—Магнитогорск.

Густота потока по Южноуральской жел. дор. за 1937—1938 гг. почти в 1,5 раза выше среднесетевой.

Эти количественные и качественные сдвиги в составе и размещении грузооборота Южноуральской жел. дор. лишний раз свидетельствуют о том, что в рекордные сроки была решена поставленная волею рабочего класса задача создания социалистического межрайонного Урало-Кузнецкого комбината.

Для того чтобы не тормозилось создание Урало-Кузбасса, ускоренным темпом решалась задача коренной реконструкции стальных путей Южного Урала.

За последние годы проведены огромные работы по усилению материально-технической базы Южноуральской жел. дороги. Наиболее значительные капитальные затраты падали на новое железнодорожное строительство и постройку вторых путей.

К числу новых линий, усиливших существовавшую сеть дороги, относятся: новая транзитная линия Курган—Синарская, укрепившая ж.-д. связь Сибири с Уралом и центром и разгружающая тюменское направление, введена в эксплуатацию с 1 ноября 1933 г.; Магнитогорск—Карталы и Троицк—Орск, включившая Магнитогорский металлургический комбинат в общую ж.-д. сеть и связывающая Урал с районами Средней Азии; введена в эксплуатацию в ноябре—декабре 1930 г.; линия Челябинск—Еманжельинская, сокращающая путь по маршрутам кузнецкого угля и магнитогорской руды, введена в эксплуатацию 1 октября 1934 г.

Кроме того в 1933 г. построена небольшая ветка от Сергиево-Уфалейских каменноугольных копей к Челябинской электростанции. С 1930 г. новое железнодорожное строительство увеличило эксплуатационную длину дороги на 627 км, доведя ее в настоящее время до 2405 км. Рост эксплуатационной длины дороги за истекшие годы сопровождался постройкой вторых путей на решающих направлениях, вдвое увеличивших их пропускную способность. Произведена сплошная укладка вторых путей на линии Макушино—Челябинск и Челябинск—Магнитогорск, т. е. на основной транспортной магистрали, связывающей Южный Урал и в частности Магнитогорск с Кузбассом. Протяжение двухпутных участков в настоящее время составляет 1059 км, или 44 проц. от общей эксплуатационной длины дороги. Одновременно со строительством вторых путей на участке Макушино—Челябинск частично проведены работы по смягчению профиля пути.

Паровозное хозяйство дороги в настоящее время располагает мощным паровозным парком. Пополнение новыми паровозами за последние годы происходило исключительно за счет мощных паровозов серий Э и СУ, а начиная с 1935 г. дорога начала получать новые современные мощные паровозы серии ФД (грузовые).

В настоящее время грузовое движение на участках Кропачево—Челябинск и Макушино—Магнитогорск полностью переведено на обслуживание паровозами серии ФД.

Паровоз серии ФД—новый мощный паровоз, сила тяги которого на 17—20 проц. больше, чем у паровоза серии Э: он имеет скорость 85 км в час против 65 км в час паровоза серии Э. Мощность его при скоростях больше 30 км в час, на 100 проц. больше мощности паровоза ЭУ. ФД предназначен для тяжелых товарных поездов с повышенной скоростью. Хотя полного использования тяговой силы паровозов ФД при имеющейся винтовой стяжке вагонов, до полного перехода на автосцепку, осуществить невозможно, все же вес поезда, например на линии Макушино—Магнитогорск, увеличен с 1800 до 2500 т. Техническая скорость поездов, например на участке Магнитогорск—Карталы, с переходом на обслуживание паровозами ФД увеличилась в сентябре 1936 г. против июня 1935 г. с 20,2 до 33,05 км.

Следовательно, даже при наличии еще винтовой стяжки, паровозы ФД значительно увеличили пропускную способность линий дороги.

Лучшие машинисты дороги тт. Агафонов, Новичков, Силантьев, Лянге и др. дали ряд замечательных рекордов по вождению тяжеловесных поездов на высоких скоростях, опрокинув все старые тяговые расчеты.

Рост перевозок и введение более мощных паровозов потребовали

расширения деповского хозяйства, оборудования депо для теплой промывки, механизации экипировочных устройств, улучшения станочного оборудования и ряда других реконструктивных мероприятий, осуществленных за истекшие годы второй пятилетки.

Дорога за последние годы обогатилась мощной вагоноремонтной базой.

Парк товарных вагонов дороги на 40 проц. состоит из большегрузных вагонов. По состоянию на 1 января 1939 г. из общего наличного вагонного парка дороги почти 40 проц. оборудовано автоматической сцепкой и 63 проц.—автоматическими тормозами.

На дороге имеется разветвленная сеть автоконтрольных пунктов. За последние годы проведены большие работы по усилению путевого хозяйства дороги, в частности по замене маломощных типов рельсов на более мощные, по постановке противоугонов, добавлению количества шпал на километр пути.

Проведены значительные работы по оздоровлению земляного полотна, усилению искусственных сооружений, улучшению карьерного хозяйства, по защите дороги от снежных заносов. Путевые работы на дороге сейчас проводятся индустриальными методами с помощью прекрасно оснащенных машинопутевых станций.

Так как пропускная способность дороги определяется не только пропускной способностью перегонов, но также и перерабатывающей мощностью станций и узлов, то за последние годы были проведены большие работы по постройке и развитию важнейших узлов дороги (Челябинск, Магнитогорск, Синарская, Курган). Увеличено количество станционных путей на ряде промежуточных станций.

Ряд главнейших станций дороги оборудован электрической и механической централизацией стрелок.

Большое значение для увеличения пропускной способности линий имеет реконструкция сигнализации и связи. Проведены работы по оборудованию полуавтоматической блокировкой линии Челябинск—Кропачево и автоблокировкой линии Макушино—Челябинск.

В результате развернутого жилищного строительства за последние 4 года построено и введено в эксплуатацию свыше 50 тыс. кв. м жилой площади. Общий жилой фонд дороги на 1 января 1939 г. составлял 243 тыс. кв. м. Но все же рост жилплощади еще значительно отстает от роста численности работников дороги. В среднем на 1 человека приходится лишь 5,1 кв. м жилой площади.

Железнодорожный транспорт страны социализма за истекшие годы двух пятилеток достиг невиданных успехов. Задание второй пятилетки по перевозкам железнодорожниками выполнено с превышением в четыре года. В результате неустанной заботы нашей партии и лично тов. Сталина о транспорте, армия железнодорожников, преодолев свое отставание, вывела под руководством своего сталинского наркома Л. М. Кагановича железнодорожный транспорт в ряды передовых отраслей народного хозяйства. Железнодорожники в непримиримой борьбе с предельщиками, с контрреволюционными троцкистско-бухаринскими извергами, мобилизовали огромные внутренние резервы и в особенности на использование паровозов и вагонов. Во втором пятилетии проведена большая работа по усилению технической вооруженности железных дорог путем их оснащения новой передовой техникой, новыми локомотивами и вагонами, новыми ж.-д. линиями, вторыми путями.

Приведенные выше цифры ярко свидетельствуют о том, что за эти годы резко изменилось лицо нашей Южноуральской железной дороги — магистрали Урало-Кузбасса.

Задание второй пятилетки по перевозке грузов Южноуральской ж. д. выполнено в четыре года.

Намеченные пятилетним планом на 1937 г. основные показатели использования подвижного состава были перекрыты. Так, например, средний вес товарного поезда (брутто) в 1937 г. выполнен против задания по второму пятилетнему плану с превышением на 15 проц. Среднесуточный пробег товарного вагона выполнен с превышением на 11 проц., техническая скорость поездов—на 27 проц., участковая скорость—на 12 проц.

По главнейшим показателям своей эксплуатационной работы дорога в 1938 г., первом году третьей сталинской пятилетки, по сравнению с 1933 г., имела следующие результаты (в проц.):

	1933 г.	1938 г.
Среднесуточная погрузка	100	182
Оборот товарного вагона	100	73,5, т. е. ускорен на 26,5 %
Среднесуточный пробег груз. вагона	100	159
Среднесуточный пробег груз. паровоза	100	168
Средний вес брутто груз. поезда .	100	145
Участковая скорость грузовых поездов в км	100	157
Технич. скорость груз. поезда . .	100	152

Имея несомненные успехи по выполнению заданий второй пятилетки, нельзя, однако, сделать вывод, что Южноуральская дорога работает хорошо.

Железнодорожники Южноуральской дороги еще далеко не использовали всех возможностей, всех резервов для улучшения работы. Дорога все еще не выполняет оперативных планов погрузки и заданий НКПС по измерителям использования подвижного состава; недопустимо велики еще простои вагонов и паровозов; не ликвидированы крушения, аварии и браки в работе; еще живуча противогосударственная практика задержки поездов на подходах. В результате дорога полностью не удовлетворяет потребности народного хозяйства в перевозках. Преодолеть это отставание—центральная задача коллектива работников дороги, так как в третьей пятилетке перед дорогой выдвигаются новые, исключительно ответственные задачи в области грузовых и пассажирских перевозок.

В решениях XVIII съезда ВКП(б) рост грузооборота железных дорог Союза увеличен с 355 миллиардов тонно-километров в 1937 г. до 510 миллиардов тонно-километров в 1942 г. Совершенно бесспорно, что при намечаемых третьим пятилетним планом более быстрых темпах развития хозяйства восточных районов Союза (в особенности по углю, металлу) Южноуральской железной дороге, связывающей центральную и восточную часть СССР и обслуживающей крупные индустриальные районы Южного Урала,—в третьем пятилетии предстоит работа, значительно превосходящая объем перевозок предыдущих лет. Темпы роста перевозок будут выше среднесетевых.

Интенсивное возрастание грузооборота пойдет в первую очередь за счет каменного угля, металла, руды, продукции металлообработки, т. е. основных индустриальных грузов. В связи с увеличением межрайонных связей, резко увеличится грузонапряженность существующих линий дороги.

Для обеспечения огромных требований, предъявляемых к железным дорогам Южного Урала в третьем пятилетии, а также для создания крупных государственных резервов по развитию транспорта, наряду с дальнейшим всемерным использованием внутренних возможностей и улучшением работы существующей ж.-д. сети Южного Урала, в третьем пятилетии необходимо решить задачу дальнейшего развития и усиления ж.-д. транспорта, задачу его технической реконструкции.

Для усиления ж.-д. сети Южного Урала, создания наиболее кратких и удобных путей транспортировки массовых грузов, освоения и хо-

зыйственного развития новых экономических районов — в третьем пятилетии нужно построить новые железные дороги: Карталы—Акмолинск, Магнитогорск—Уфа и закончить строительство линии Челябинск—Синарская.

Новая линия Карталы—Акмолинск, протяжением в 806 км будет являться первоочередным участком важнейшей новостройки третьей пятилетки сталинско-магнитогорской магистрали общим протяжением около 2000 км. Начатая уже в 1939 г. постройка линии Карталы—Акмолинск жизненно необходима для создания наиболее дешевого и удобного пути транспортирования карагандинского угля крупнейшим потребителям Южного Урала: Магнитогорскому комбинату, Челябинскому и Орско-Халиловскому районам. Пробег карагандинского угля по новой линии, против существующего пути через Петропавловск—Макушино—Курган, сократится почти на 500 км.

Исключительное значение в третьем пятилетии приобретает вопрос о постройке другой новой линии Магнитогорск—Уфа с дальнейшим продолжением ее на Казань. Постройка этой линии диктуется необходимостью создания прямой транспортной связи Магнитогорского металлургического комбината с центром и западом страны. Транспортировка в этом направлении магнитогорского металла против существующего пути сокращается свыше чем на 300 км. Создание этой линии решит проблему снабжения марганцевой рудой Магнитогорского комбината из местных Белорецких месторождений взамен дальнепривозной руды с юга. Кроме того эта новая линия, протяжением около 400 км, вовлечет в эксплуатацию богатейшие природные ресурсы южных отрогов Урала и Башкирии.

В связи с усилением транспортных связей Южного Урала с Северным и Средним Уралом, а также с Синарским промышленным узлом для разгрузки существующего направления Челябинск—Свердловск должно быть закончено строительство уже начатой линии Синарская—Челябинск. В 1940 г. эта линия должна быть сдана в эксплуатацию.

В связи с постройкой новых линий, а также огромным ростом как транзитного, так и местного грузооборота, в третьем пятилетии необходимо осуществить развитие ряда важнейших узлов и станций дороги (Челябинск, Карталы, Магнитогорск, Курган, Златоуст, Бердяуш, Синарская), а также большие работы по удлинению полезной длины станционных путей главнейших направлений дороги.

Значительные работы по развитию узлов и удлинению путей уже начаты в 1938 г.

В третьей пятилетке во всех отраслях хозяйства дороги должна быть проведена широкая программа работ по внедрению механизации и автоматизации процессов производства, и в первую очередь по ремонту и экипировке паровозов и вагонов, по управлению стрелок и сигналов и погрузочно-разгрузочным операциям.

В области паровозного хозяйства должны быть проведены крупные работы по усилению деповского хозяйства.

В электросиловом хозяйстве необходимо полностью ликвидировать имеющуюся диспропорцию между потребностью электроэнергии и мощностью электростанций и создать значительный резерв электромощности.

В вагонном хозяйстве дороги необходимо в третьем пятилетии усилить индустриальную ремонтную базу вагонов путем постройки новых и расширения существующих вагоноремонтных пунктов, бандажно-выворочных цехов, буксосмазочного и автоконтрольного хозяйства.

Для усиления безопасности движения поездов и создания резервов в пропускных способностях линий и станций, в области связи необходимо осуществить перевод всей грузонапряженной магистрали Кропачево—Челябинск—Макушино на автоблокировку и осуществить на ней

электрическую централизацию стрелок всех главных и приемо-отправочных путей станций.

Путевое хозяйство всех линий дороги нужно привести в прочное, надежное состояние, гарантирующее полную безопасность движения на высоких кривоносовских скоростях.

В области пассажирской службы, для коренного улучшения обслуживания пассажиров, в первую очередь в важнейших промышленных пунктах, нужно построить ряд новых вокзалов (Бердяуш, Уфалей, Магнитогорск, Синарская, Н.-Сергинская), реконструировать вокзалы в Челябинске, Троицке, расширить ряд прочих вокзалов.

Вот далеко не полный перечень задач, стоящих перед Южноуральской дорогой в третьем пятилетии.

Южноуральская магистраль должна быть и будет превращена в оснащенную передовой техникой дорогу, способную бесперебойно обслуживать все народнохозяйственные и оборонные потребности нашей могучей родины, выполнить любые задания партии и советского правительства.

К. ДУГИН

СОДЕРЖАНИЕ

От издательства	4
ЧАСТЬ I.	
Физико-географическое описание Челябинской области	
Географическая справка	7
Климат	11
Реки и озера	
Реки	15
Река Исеть	16
" Миасс	23
" Урал	29
" Юрезань	30
Озера	31
Целебные озера	51
Горы и горные породы	
Горы	57
Горные породы	59
Ильменский заповедник	63
Полезные ископаемые	
Горючие ископаемые	70
Железные руды	72
Руды цветных металлов	79
Редкие металлы	84
Золото	87
Нерудные ископаемые	90
Драгоценные и цветные камни	101
Яшма	103
Почвы и растительность	
Почвы	107
Растительность	120
Дикорастущие	135
Лесное хозяйство	143
Животный мир	
Животный мир Челябинской области	146
Промысловые звери	153
Охотничьи птицы	160
Рыбы	166
Насекомые	178
ЧАСТЬ II	
Экономическое описание Челябинской области	
Экономика Челябинской области	187
Промышленность	
Урало-Кузнецкий комбинат	195
Черная металлургия	201
Цветная металлургия	212
Машиностроение	220
Использование рудоминеральных богатств	223
Пищевая, местная, легкая и лесная промышленность	226
Рыбный промысел	231
Кустарно-промысловая кооперация	241
Сельское хозяйство	247
Железнодорожный транспорт	292

Челябинская область Челябинское областное издательство. 1939 год.
Индекс Эк-3-в. Челябингиз 205.

Редактор *М. Хаит*. Технич. редактор *М. Пальмин*. Корректор *Н. Греков*. Обложка художника *В. Челинцевой*. Фото *В. Тишечкина* и *Б. Рябинина*.

Сдано в набор 20/IV-39 г. Подписано к печати 1/IX-14/X-39 г. Формат 70×108¹/₁₆, объем: бумажных листов 10,125 — 5 вклеек, печатных листов 20,25, учетно-издательских листов 34,99, типографских знаков в печатном листе 64000, тираж 8000.

Уполномоченный Челябинобллит № Б-29181 Цена книги в переплете 10 руб.
1-я типография Челябинполиграфтреста, Челябинск, угол улиц Кирова и Коммуны. Заказ № 1725.

