

Министерство транспорта Российской Федерации
Федеральное агентство железнодорожного транспорта
ОАО «Российские железные дороги»
Омский государственный университет путей сообщения



**МОДЕРНИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ В ОБЩЕСТВЕ
И НА ЖЕЛЕЗНОДРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ:
ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ И СОВРЕМЕННАЯ ПРАКТИКА**

Материалы всероссийской
научно-практической конференции
с международным участием
(4 декабря 2014 г.)

Омск 2014

УДК 656.2.(09): 629.4.014.2; 378

ББК 39.2

М 74

Модернизационные процессы в обществе и на железнодорожном транспорте: исторический опыт и современная практика: Материалы всероссийской научно-практической конференции с международным участием / Омский гос. ун-т путей сообщения. Омск, 2014. 584 с.

В сборник вошли материалы, представляющие результаты исследований, научных поисков по таким важным направлениям, как исторический опыт – фактор стабилизации общества и модернизации железнодорожного транспорта, модернизационные процессы экономики и транспорта, совершенствование управления ими, социокультурные и духовно-нравственные аспекты модернизации и стабилизации общества. В сборнике также отражены вопросы философии общества, науки и техники в контексте модернизационных процессов, пути повышения качества подготовки специалистов, формирования у них необходимых компетенций, проблемы совершенствования учебно-педагогического процесса.

Материалы конференции предназначены для научных работников, руководителей разных уровней, преподавателей и студентов, всех интересующихся проблемами истории и практики модернизации общества и железнодорожного транспорта.

Материалы публикуются в авторской редакции.

Библиогр. 477 назв. Табл. 19. Рис. 13.

ISBN 978-5-949-41100 -1

Редакционная коллегия:

доктор техн. наук, доцент С. Г. Шантаренко (отв. редактор);

кандидат филос. наук, доцент Б. А. Архипов;

кандидат ист. наук, доцент С. А. Баландин (зам. отв. редактора)

доктор ист. наук, профессор А. В. Гайдамакин;

кандидат ист. наук, доцент Г. А. Кообар;

кандидат филос. наук, доцент О. В. Хлебникова.

Рецензенты: доктор ист. наук, профессор В. Н. Худяков;

доктор филос. наук, профессор Н. И. Мартишина.

Ж. А. Ермекбай

ТРАНСЕВРАЗИЙСКАЯ МАГИСТРАЛЬ ТУРКСИБ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ

Прошедшее столетие бывшего СССР богато историческими событиями. В числе их знаменательна Туркестано-Сибирская железная дорога. Турксиб стал первенцем первой советской пятилетки, грандиозной стройкой всесоюзного значения, актуальность которой не потеряла смысла до наших дней. В кратком обзоре освещается предыстория создания этой важной железной дороги, ход строительства Трансевразийской магистрали и её значение.

83 года тому назад 1 января 1931 г. началась постоянная эксплуатация Туркестано-Сибирской железной дороги. К слову сказать, наряду с другими экономическими проектами Советского Союза, построенных в годы первых пятилеток, например, Днепрогэс, Турксиб был одной из крупнейших строек СССР. Её протяженность составила 1442 км рельсовой колеи от станции

Луговой на юге Казахстана и до станции Семипалатинск (*Семей – Ж.А.*) на востоке республики.

Из истории Турксиба известно, что идея постройки железнодорожной линии, которая связала бы Туркестан, Семиречье и Сибирь, возникла ещё в 1886 году. Городская дума города Верного (*Алматы - Ж.А.*) 15 октября 1896 г. приняла решение создать комиссию, которая, собрав все данные о промышленности, торговле и сельском хозяйстве, определила бы выгодность строительства железной дороги. Деятельность комиссии подтвердила необходимость строительства и предусматривалось, что железнодорожная линия упростит вывоз хлопка из Средней Азии в Сибирь и дешевого семиреченского и сибирского зерна - в Туркестан, а также усилит военное присутствие России в пограничном с Китаем регионе.

В начале XX столетия проблема строительства крупной железной дороги, связывающей Сибирь со Средней Азией оставалось актуальной. И, конечно, по мнению специалистов и государственных деятелей, в первую очередь необходимо было построить линию от Семипалатинска до Луговой, т.е. Туркестано-Сибирскую железную дорогу.

Еще в 1906-1907 гг. проводились первые изыскания по линии Арысь – река Или – Семипалатинск. Межминистерский комитет в 1906 г. даже постановил выделить деньги на строительство железнодорожной линии Барнаул – Семипалатинск – Верный – Луговая – Арысь. В 1907 г. исследования были проведены на местах. На юге от станции Арысь до реки Или изыскательские работы проводились под руководством инженера Голембиовского, в состав которого входил инженер-путеец, казах Мухамеджан Тынышпаев, а на севере со стороны Семипалатинска изыскания вела группа инженера Глезера. А специальная группа во главе с инженером Струве провела статистическо-экономические исследования в этом районе, что нашло отражение в трудах комиссии по изучению района Туркестано-Сибирской железной дороги за 1909 год. В те же годы под руководством инженера Адрианова были проведены исследования нескольких вариантов соединительных линий от Транссиба до Семипалатинска.

Несмотря на политические и экономические трудности Алтайская железная дорога от Новониколаевска (*Новосибирск – Ж.А.*) до Семипалатинска была сдана в постоянную эксплуатацию в 1917 г., в разгар

Первой мировой войны. Одновременно на юге строилась Семиреченская железная дорога от Арыся до Верного. Строительству железной дороги придавалось важное значение, что даже в 1917 г. было решено снять рельсы с тупиков Среднеазиатской дороги и передать их в Семиречье. Однако к 1917 г. линия была доведена только до Бурного, и только в 1924 г. сдан в эксплуатацию участок Бурное - Луговая – Пишпек (*Бишкек – Ж.А.*).

Советская власть придавала важное значение железной дороге, связующей Среднюю Азию и Сибирь, без которой невозможно было реконструировать народное хозяйство огромного района востока и юго-востока Казахстана. В конце 1926 г. Центральный комитет коммунистической партии и Совет труда и обороны СССР приняли решение о строительстве Туркестано-Сибирской железной дороги в 5-летний срок. Союзное советское правительство на строительство этой магистрали выделило 200 миллионов рублей. Железнодорожную магистраль решили строить с двух концов – с севера, со станции Семипалатинск и с юга, со станции Луговой.

Предстояло проложить 1442 километра рельсовой колеи через горные реки, скалистые хребты, раскаленные пески и необъятные степи. Подготовка к строительству началась еще в апреле 1927 г., а укладка первого звена трассы от станции Семипалатинск произошла 15 сентября 1927 года, с другого конца от станции Луговая - 19 ноября того же года. По казахскому обычаю, первый паровоз с лозунгом "Даёшь Сибирь!" вышел с ст. Луговой на свежеложенные рельсы через специально построенную арку, символизирующую юрту, через которую проносят новорожденного. На одной стороне арки было написано "Туркестан", на другой - "Сибирь".

Строить Турксиб помогал весь Советский Союз и в первую очередь Российская Федерация, в составе которой находилась Казахская автономная советская республика. Из Советской России приехали руководящие кадры, квалифицированные рабочие и специалисты, поступали строительные материалы, механизмы, инструменты, автотранспорт и т.д. Со всей страны Советов прибывали путеукладчики, грабари, экскаваторщики, плотники, каменщики, землекопы и другие специалисты. Уже к 1930 г. на Турксибе работало до 50 тыс. человек строителей и эксплуатационников и более половины из них составляли казахи (56%) [1, с.7].

Строители Турксиба столкнулись с климатическими, техническими и организационными трудностями, преодоление которых заняло немало времени. Прокладывали железную дорогу по полупустынной местности с резко континентальным климатом, где летом жара превышала $+60^{\circ}\text{C}$, а зимой снежные бураны и морозы опускались ниже -40°C . Немалые трудности у строителей были из-за несвоевременной доставки материалов. На всем протяжении строительства трассы тягловой силы в виде лошадей и верблюдов не хватало, а для перевозки только одного бревна требовалась пароконная подвода. К тому же погода также не радовала путепрокладчиков – больше полугода не выпало ни одного дождя.

Но, несмотря на все трудности, работа по прокладке железной дороги велась ударными темпами. Так, в течение 1928-1929 гг. строители выполнили 23 млн. кубометров земляных работ, возвели 153 тыс. куб. железобетонных строений, проложили 1651 км главного и станционных путей, построили 1739 квадратных метров жилых и других зданий, досрочно завершили сооружение моста через Иртыш, одного из самых сложных и крупных объектов магистрали.

Говоря о Турксибе нельзя не отметить деятельность Комитета содействия постройке Туркестано-Сибирской железной дороге при Совете Народных Комиссаров РСФСР во главе с известным государственным деятелем СССР, заместителем председателя СНК РСФСР Т. Рыскуловым, который был создан 7 января 1927 г. Комитет содействия не участвуя прямо в оперативной и административной работе стройки, вместе с тем имел целью оказывать общую помощь реализации строительных работ, в частности, снабжению строительными материалами, своевременному финансированию, привлечению рабочих кадров, координации работы наркоматов, различных ведомств, местных органов, участвующих в строительстве дороги, устранению возникающих препятствий и т.д.

В одной из своих работ, посвященных строительству этой трассы Т. Рыскулов писал: «В самом деле, в чем заключается выгода Туркестано-Сибирской жел. дор? Прежде всего указанная дорога, соединяя Сибирь со Средней Азией, обеспечивает последней снабжение дешевым хлебом из ближайших районов (Сибирь, Казахстан и Киргизия) и тем самым решительно повлияет на развитие хлопководства в Средней Азии, являющейся основной

сырьевой базой нашей хлопчатобумажной промышленности.... Одновременно с этим дорога открывает большие перспективы развития хозяйства районов, тяготеющих к ней, расширяя за их счет сырьевую базу нашей промышленности и создавая нормальное экономическое взаимодействие между этими важнейшими районами, соединяемыми железной дорогой» [2, с.170].

Турар Рыскулов сумел привлечь к работе Комитета содействия настоящих профессионалов своего дела. В числе их был Мухамеджан Тынышпаев, выпускник Петербургского института путей сообщения имени императора Александра I, бывший депутат 2-й Государственной Думы, комиссар Временного правительства по Семиреченской области и председатель Правительства Туркестанской (Кокандской автономии). Т. Рыскулов и М. Тынышпаев много сделали по обеспечению Турксиба местной рабочей силой, привлечению казахов на стройку, подготовке их через разные формы обучения. По предложению М. Тынышпаева на строительство магистрали привлекались казахские студенты, обучавшиеся в вузах Москвы, Ленинграда, Ташкента и других городов. В частности, на южной части Турксиба работало свыше 100 студентов казахов из высших учебных заведений Средней Азии и Казахстана [1, с.10]. Привлечение казахского населения к строительству магистрали способствовало формированию национальных рабочих кадров, а Турксиб стал её кузницей.

За годы работы на Турксибе с 1927 по 1930 годы инженер М. Тынышпаев внес много рациональных предложений по ускорению строительства железной дороги. Он сумел отстоять более дешевый (на 25 млн. руб.) Чокпарский вариант трассы Алма-Ата - Фрунзе (*Бишкек – Ж.А.*), против дорогостоящего Кордайского, что способствовало сокращению срока строительства Турксиба на год [3, с.18].

И вот 28 апреля 1930 г. на станции Айнабулак, где висели лозунги: «Рельсовая смычка Турксиба – первомайский подарок трудящимся страны», «Даешь пятилетку в четыре года!», «Путь готов!» и другие, состоялась торжественная смычка линий северного и южного участков железной дороги. 1 мая 1930 г. Туркестано-Сибирская железная дорога была передана во временную, а с 1 января 1931 г. в постоянную эксплуатацию и тем самым на год раньше выполнили государственное задание, установленное правительством СССР.

В настоящее время можно твердо утверждать, что возведение такой важной железнодорожной магистрали и её эксплуатация по сегодняшний день, полностью оправдали, возложенные на неё надежды и стратегические расчеты. СССР смог с помощью Турксиба ликвидировать хлопковую зависимость от иностранных государств. На юг Казахстана и в Среднюю Азию по нему доставлялись кузнецкий уголь, сибирский хлеб и другие важные стратегические материалы, так необходимые для индустриальных предприятий и новых населенных пунктов.

Туркестано-Сибирская железная дорога имела колоссальное значение для развития городов и населенных пунктов, расположенных вдоль этой трассы, в числе их можно назвать Аулие-Ата (*Тараз – Ж.А.*), Верный, Чимкент (*Шымкент – Ж.А.*), Семипалатинск и др. В этих городах и крупных узловых станциях были построены новые промышленные предприятия, больницы, театры, школы, средние и высшие учебные заведения и другие объекты экономического и социально-культурного назначения. В Казахстане благодаря Турксибу началось строительство Балхашского медеплавильного и Текелинского полиметаллического комбинатов, а в городах возвели новые машиностроительные предприятия. Развитие получили легкая и пищевая отрасли, в числе которых кожевенно-обувные, текстильные, сахарные, рыбные и другие объекты.

Как бы критически не отнеслись к политике советских коммунистов по обустройству страны, но экономические и социальные реформы, осуществленные за годы существования СССР поднимали некогда отсталые регионы бывшей царской империи на новый уровень развития. Вот почему для Казахстана Турксиб по праву стал первенцем социалистических преобразований, был в числе первых новостроек советской власти. Со строительством этой трассы был сделан перевод столицы Казахстана из Кызылорды в Алматы в мае 1929 года.

Несмотря на колоссальные перегибы в сельском хозяйстве в конце 20-х и в начале 30-х годов прошлого столетия, приведшей к голоду и гибели населения Казахстана, именно Турксиб дал голодающим людям сибирский хлеб и другие продуктовые и промышленные материалы для преодоления кризиса. Турксиб как транзитная магистраль связал не только Среднюю Азию, Казахстан и Сибирь между собой, но и эти регионы через Ташкент и Оренбург

с Поволжьем, Уралом и другими европейскими частями СССР, то есть стал связующим мостом Евразийского пространства. Как справедливо отметил один из известных железнодорожников страны, в бытность работавший заместителем министра путей сообщения СССР, министр транспорта Республики Казахстан Н.К. Исингарин: «Турксиб, протяженность которого составила около полутора тысяч километров, занимает особое место среди великих строек того времени. Это была, по сути, первая всенародная стройка» [4, с. 600].

Список литературы

1. «От легендарного Турксиба к стратегической Трансевразийской магистрали»: Материалы научно-практической конференции, посвященной 75-летию со дня эксплуатации Турксиба, г. Алматы, 31 мая 2006 г. – Алматы, 2006. Т.1. – 214 с.
2. Рыскулов Т. Избранные труды. – Алма-Ата: Казахстан, 1984. – 260 с.
3. Тынышпаев М. Политические выступления, научные труды, документы: - Алматы: Казахстан, 2009. – 312 с.
4. Исингарин Н.К. Железные дороги Казахстана. – Алматы, Экономтрансконсалтинг, 2007. Т.II. 1977-2007. – 696 с.