

Казанская

Правда

Дорога, построенная народом

Автомобильный тракт "Восточное кольцо", построенный 75 лет назад, стал всенародной стройкой, своим появлением дав мощный толчок развитию экономики региона.



Сейчас это представляется с трудом, но к концу 30-х годов прошлого века в Восточном Казахстане почти не было автомобильных дорог с твердым покрытием. Как следствие, развитие богатого недрами и человеческими ресурсами региона с огромным потенциалом сдерживалось. Впрочем, отсутствие благоустроенных дорог было актуально и для других территорий довоенного Казахстана.

Летом восточноказахстанцев выручал Иртыш, по которому доставлялись народно-хозяйственные грузы. Зимой приходилось немало рисковать, везя необходимое гужевым транспортом по речному льду. Горные перевалы были почти неприступны. Чтобы попасть в областной центр Усть-Каменогорск, люди были вынуждены преодолевать сотни километров объездным путем.

Вот как описывал ситуацию в местной прессе тех лет зонный инженер Д. Карагадов: "Восемьсот колхозов, восемь районных центров, 28 МТС, целый ряд предприятий как местной, так и союзной промышленности, в том числе и цветной, страдали от бездорожья, не могли полностью использовать всех возможностей для более бурного роста, потому что проезд к близлежащей железнодорожной станции Жангиз-тобе порой был просто невозможен. Условия перевозок были невероятно тяжелыми в период весенней и осенней распутицы, снежных заносов. Сколько раньше срока выходило из строя автомашин, сколько вызывалось простоев из-за непогоды, разлившихся речушек, из-за непроходимости болотистых мест, сколько поломок, затем затрат средств на ремонт. И все это вызывалось бездорожьем".

Власть больше не могла бездействовать, тем более что трассировка будущей дороги велась уже с начала 30-х годов, и в 1940-м республиканские организации разработали и утвердили проект строительства автодороги "Восточное кольцо". Однако ее строительство не было обеспечено централизованным финансированием. Казалось, это тупиковая ситуация, однако необходимость в тракте была настолько острой, что возникла идея использовать недавний опыт строительства Ферганского канала. А именно – инициативным способом!

Для этого среди населения прошла разъяснительная работа. Газета "Прииртышская правда", в частности, писала: "Хорошая дорога нам так же нужна, как и вода для хлопковых полей Ферганской долины. Почетная инициатива и дела колхозников братских республик Узбекистана и Таджикистана – яркий пример, как в кратчайший срок можно осуществить любой величины задачу".

Стали проходить собрания коллективов. А пионерами явились сотрудники сельхозартели "Красный партизан" Кировского района ВКО и колхоза "Расцвет" Жарминского района Семипалатинской области, которые приняли обращения ко всем колхозникам, инженерно-техническим работникам этих областей. В одном из них говорилось: "Восточно-Казахстанская область, жемчужина Алтая, и граничащая с ней Семипалатинская область занимают огромную территорию... Маркакольский район находится от областного центра за 570 км, Зайсанский – за 450 км, на таком же расстоянии он находится от ближайшей станции железной дороги... Такое положение и в Семипалатинской области, где Абралинский район от областного центра и железной дороги отдален за 450 км. Обе области имеют 12,5 тыс. км дорог, из которых менее 2% улучшены каменным покрытием. Свыше 98% являются естественно-грунтовыми и в весенне-осенние месяцы не проезжаемы для автотранспорта, трудно преодолимы гужевым транспортом.

Колхозники и трудящиеся Восточно-Казахстанской и Семипалатинской областей имеют все возможности для того, чтобы успешно справиться с задачей – обеспечить страну всеми необходимыми продуктами и материалами. Нам только нужно в первую очередь покончить с бездорожьем, развернуть борьбу за благоустройство дорог в обеих областях... Мы считаем необходимым в 1940 году построить "Восточное кольцо", состоящее из дорог "Усть-Каменогорск – Бухтарма – Мало-Красноярка" и "Самарка – Кокпекты – Георгиевка" общей протяженностью 444 км, охватывающих Восточно-Казахстанскую и Семипалатинскую области. Начать строительство этих дорог нужно сразу же после окончания весенне-полевых работ с тем, чтобы

закончить полностью все дорожные работы до начала уборочной кампании. А сейчас, в зимнее время, считаем необходимым и возможным начать заготовку и вывозку строительных материалов для дороги".

Затем было принято специальное постановление Совета народных комиссаров Казахской ССР и Центрального комитета Компартии Казахстана о скоростном строительстве дороги "Восточное кольцо", протяженность которой на самом деле составила 806 км. Она соединила территорию двух областей с Рудным Алтаем, Турксибом и водными пристанями Иртыша.

– Поражает героизм, бескорыстие и энтузиазм строителей дороги, которые за 72 дня построили полотно в 800 километров, на что, по мнению современных специалистов, требуется 11 лет кропотливого труда. А ведь работы велись главным образом вручную, – говорит руководитель музея колледжа транспорта Семей Ольга Исаева.



Колледж – одно из старейших средних специальных учебных заведений республики, и практически вся история дорожного строительства и автотранспорта Республики Казахстан связана с ним и его выпускниками. Поэтому музей тщательно собирает и хранит информацию, ведет кропотливую исследовательскую работу, позволяющую открывать новые имена и страницы истории, он стал центром патриотического и профессионального воспитания колледжа.

Под руководством О. Исаевой студентами собраны материалы об истории появления автомобильного тракта, без которого сейчас трудно представить Восточный Казахстан. Строительство этой дороги было разбито на две очереди. Первая, построенная в 1940 году, составила 438 км, вторая завершилась в 1941-м, поэтому радость от окончания

народной стройки была омрачена начавшейся войной. Но усилилось и понимание огромного значения, проделанного титанического труда.

Перед началом этого важного проекта проводилась большая подготовительная работа. В областных центрах Усть-Каменогорске и Семипалатинске прошли краткосрочные курсы по подготовке дорожных бригадиров, десятников и учетчиков, где отучились 716 человек. В строительстве первой очереди трассы приняли участие колхозы 26 районов двух областей, которые послали на ударную стройку свыше 24 тыс. своих лучших работников. Также из двух областей было выделено 837 подвод и 156 автомашин. Для руководства работой стройки при ЦК Компартии Казахстана и Совете народных комиссаров Казахской ССР была создана выездная бригада во главе с заместителем председателя Совнаркома А. Койшигуловым.

Вся трасса "Восточного кольца" была разбита по числу районов области. Протяженность строительных участков колебалась от 3,5 до 5 км. Длина участка зависела от мощности района, количества трудоспособного населения и объема работ. Всего на стройке трудились 532 колхозно-дорожные бригады, 13 инженеров, 6 дорожных мастеров, 42 десятника, 92 студента-практиканта. Стройка стала не только народной, но и стахановской, причем трудовой героизм показывал каждый второй строитель. Из 15 450 колхозников-строителей – 7 233 были стахановцами или победителями социалистического соревнования. Кроме того, стройка стала толчком для расцвета рационализаторского движения – при нехватке техники рабочие изобретали новые методы строительства дороги.

Трудовое соперничество колхозников обеспечило успех. Колхозы соревновались между собой. Вот характерный пример того времени. Председатель исполкома Гуситского сельского совета Григорий Мархилев пошел на время стройки в землекопы, причем ежедневно выполнял норму на 750 (!)%. Более того, его сын Владимир работал с отцом плечом к плечу и отстал от него всего на 2%. Такой самоотверженный труд Мархилевых привлек к ним внимание писателя Габидена Мустафина, который сделал их главными героями документального очерка "Провалившаяся скала", написанного в разгар строительства первой очереди трассы. После ее окончания Мархилев-младший был награжден грамотой Верховного Совета Казахской ССР и значком "Почетный дорожник", а его отец – орденом "Знак Почета".

В труде строителей "Восточного кольца" нашли вдохновение многие писатели и поэты Казахстана, в том числе Мухтар Ауэзов и народный акын Нурлыбек Баймуратов, Павел Кузнецов и Дмитрий Снегин. М.

Ауэзов на основе поездки в ВКО летом 1940 года на страницах областной газеты "Екпінді" (ныне "Семей таны") и республиканских газет "Социалистік Қазақстан" и "Лениншіл жас" опубликовал документальный очерк под названием "Оның аты екінші" ("Второй участок"). Позднее очерк был превращен мастером слова в документальную повесть, и она вошла в полное собрание сочинений.

...Уже в последние дни августа грозного 1941 года началось сквозное движение по новой трассе. А 22 сентября ЦК КП(б) Казахстана и Совнарком Казахской ССР приняли постановление о вводе в эксплуатацию автомобильной дороги "Восточное кольцо". Дороги, построенной народом.



АВТОР:

Айгуль БИДАНОВА, Семей