

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

# Прикаспийская Коммуна



ОРГАН ГУРЬЕВСКОГО ОБКОМА, ГОРКОМА КП КАЗАХСТАНА  
И ОБЛАСТНОГО СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ

● ГОД ИЗДАНИЯ 51-И ●

● 17 ФЕВРАЛИ, СРЕДА ●

● 1971 ГОД ●

● №34 (11153) ●

● ЦЕНА 2 КОП. ●

# МАКАТ — АЛЕКСАНДРОВ-ГАЙ — НОВАЯ МАГИСТРАЛЬ ПРИКАСПИЯ

В минувшую пятилетку коллектив ордена Октябрьской революции управления строительства № 99 сдал в эксплуатацию более 1200 километров железнодорожных путей. Благодаря этому экономика Прикаспия получила бурное развитие. Железные дороги позволили приступить к освоению самых отдаленных уголков Мангышлака и междуречья Урал—Волга. Во всем этом большая заслуга орденосного коллектива.

В проекте Директив по новому пятилетнему плану написано: «Начать строительство железной дороги Макат—Александров—Гай». Это задание также будет выполнять коллектив УС-99.

Редакция попросила начальника управления Т. А. Гогичашвили рассказать о будущей дороге, ее значении и подготовке к ее сооружению.

**Т. А. Гогичашвили:** Наш коллектив гордится, что именно ему поручается строительство новой магистрали. Как известно, еще в годы гражданской войны В. И. Ленин планировал ее постройку, чтобы можно было кратчайшим путем вывозить эмбинскую нефть в центры страны. После разгрома иностранных интервентов и белогвардейцев, острая необходимость в этой дороге отпала. Но теперь, когда будут развиваться южные районы Советского Союза, наша область и Мангышлак, дорога эта крайне необходима. Посмотрите на карту. Она пройдет через Индер, где в ближайшее время получит развитие химическая промышленность; через Макат поезда из Александров—Гая пойдут на Мангышлак и в Кунград, далее в Среднюю Азию. Не менее чем на тысячу километров сократится путь из Средней Азии в центр страны.

Дорога пересечет полупустынный малонаселенный район. И, как всегда,

вызовет новую жизнь. И станциям и разъездам потянутся отдаленные совхозы и колхозы, как это было на линиях Макат—Узень и Гурьев—Астрахань. Многие ли знали, на пример, маленький аул Шетпе на Мангышлаке? А теперь это благоустроенный поселок возле железнодорожной станции того же наименования, центр Мангистауского района. Не говорю уже о Макате, всего десять лет тому назад, непримечательной станции. Она превратилась в крупный железнодорожный узел со своим депо. С взходом в строй новой дороги это будет самая оживленная станция в Прикаспии, через которую пойдут поезда на Кавказ, в Сибирь, Среднюю Азию, в центры страны.

Словом, новая дорога явится важным звеном в железнодорожной сети Прикаспия.

— **Тенгиз Андреевич, очевидно, какие-то работы уже ведутся на новой трассе?**

— Да, ведутся. Изыска-

тели почти закончили изучение будущей трассы, обрывают материалы. Составляется проект на всю 454-километровую линию будущей дороги.

— **По сравнению с предыдущими дорогами, новая — очень трудная для строителей?**

— Как я уже сказал, она пройдет в основном по безлюдным местам. Едут и пески, и болота, реки. Через Урал в районе Индера намечается постройка большого моста. По нему пойдут не только поезда, но и автотранспорт.

В целом трасса не особенно трудная, так как проходит по ровной местности. Индустриальными методами ее легче соорудить, чем мангышлакскую. Для государства это обстоятельство особенно выгодно. Экономичнее построить эту дорогу, чем укладывать вторые пути на уже существующих дорогах.

Новая дорога будет оснащена по последнему слову техники, с автоматическим, централизованным управлением сигнализации, связи и стрелочным хозяйством. Для работы и жизни эксплуатационникам будут созданы хорошие условия. На станциях мы построим дома с водопроводом и канализацией, школы, детсады, клубы. В пристанционных поселках будет построено много дорог и тротуаров, магазины, столовые, спортивные площадки.

— **И последний вопрос, Тенгиз Андреевич: готов ли ваш коллектив к выполнению важного задания партии и правительства к строительству новой дороги?**

**Т. А. Гогичашвили:** Мы считаем для себя делом чести выполнить это задание. Награда за предыдущую работу — орден Октябрьской революции, воодушевила наших строителей и они не пожалели сил и энергии для осуществления задач, поставленных проектом Директив по новой пятилетке. Так заявляют наши рабочие. Мы располагаем сейчас мощной технической базой, разнообразной техникой, хорошими кадрами. В Макате базируется один из самых передовых наших коллективов — СМП-137, неоднократно выходявший победителем в соревнованиях. Он имеет механизированную звено-сборочную базу, путеукладчики.

Мощной техникой обеспечены коллективы субподрядных организаций — мехколони № 30 и № 66, которые будут возводить насыпи. Коллектив мостопоезда готов построить мост через Урал, у него богатый опыт: он соорудил автомобильно-пешеходный и железнодорожный мосты в Гурьеве.

В будущем году мы полным ходом сможем вести работы. Мостовики же могут уже в этом году приступить к строительству опор моста.