

**Казанская**

**Правда**

## Грандиозная смычка Турксиба

*В конце апреля 1930 года, 85 лет назад, путеукладочный поезд Северного участка Турксиба, пройдя за два года 800 км из 1 448 км общей протяженности легендарной магистрали, подошел к станции Айна-Булак, где и состоялась смычка Южного и Северного участков Турксиба.*



Торжественный момент произошел на 8 месяцев раньше запланированного срока. 28 апреля 1930 года, в полдень, на месте стыковки рельсов на станции Айна-Булак был забит первый серебряный костыль. На организованный праздник специальный поезд доставил делегацию представителей предприятий и учреждений Семипалатинска – 400 передовиков и ударников производства. На митинге объявили решение о награждении коллектива строителей Турксиба орденом Трудового Красного Знамени.



Материалы о строительстве Турксиба хранятся в историко-краеведческом музее в Семее. Как рассказала главный хранитель музея Айгуль Нурабаева, уже в первом решении Совнаркома РСФСР о постройке Туркестано-Сибирской железной дороги указывалось, что она должна явиться мощным фактором развития промышленности и сельского хозяйства района. Ее сооружение началось одновременно с юга и севера – со стороны Алма-Аты и Семипалатинска в апреле 1927 года.

Строительство этой важнейшей для молодого государства магистрали велось в сложных условиях разрухи и голода. Поначалу люди работали примитивными орудиями труда, жили в землянках, которые осенью

заливали дожди, а зимой засыпал снег. Не хватало питьевой воды, продовольствия, с перебоями работала баня. Сильные морозы и метели, шквальные ветры часто останавливали работу. К этим трудностям прибавлялись производственные: нехватка оборудования, строительных материалов, инвентаря.

Местность, по которой должна была пройти дорога, отличалась большой контрастностью рельефа. Между тем опыта такого крупного строительства железных дорог к тому времени еще не было. Одной из важнейших задач стало привлечение на стройку рабочих, имевших хотя бы какой-то опыт. Одновременно нужно было начать массовую подготовку местных кадров рабочих и технической интеллигенции. В этом помогали направлявшиеся из Москвы, Ленинграда, Харькова, Днепропетровска высококвалифицированные рабочие и техники, инженеры и специалисты. Вскоре после старта проекта стали поступать десятки коллективных и личных заявлений от трудящихся с просьбой принять их на стройку. В 1927 году в Семипалатинске открылись курсы по подготовке рабочих из казахов, к чему немало усилий приложил заместитель председателя СНК РСФСР Турар Рыскулов. На исходных пунктах стройки развернулось строительство жилищ, столовых, больниц.

Большое значение имела заготовка и переброска необходимых стройматериалов, значительную часть которых нужно было везти из центра, а остальную заготовить на месте. В Джетысуйской губернии в 1927 году было заготовлено более полумиллиона кубометров леса. В Семипалатинской губернии, в карьере Алтайской железной дороги, началась заготовка бутового камня. В первые шесть месяцев 1927-го в Бухтарминском районе для ускорения доставки стройматериалов на трассу начался ремонт гужевых дорог, прилегающих к магистрали. Рабочие в свободное время изготавливали инструменты, строили складские помещения и мастерские.

Турксиб стал Дорогой дружбы, здесь плечом к плечу работали казахи и русские, украинцы и белорусы, узбеки и грузины, армяне и азербайджанцы – представители почти всех национальностей СССР. Только за девять месяцев 1928 года на Северный участок приехало 2,5 тыс. добровольцев из Новосибирска, Томска, Омска, Тамбова, Тобольска, Свердлова, Челябинска и других городов Урала и Сибири. Это были опытные и грамотные специалисты. В самый разгар строительства летом того же года из Ташкента приехали 372 рабочих, из Москвы – 20 шоферов, из Ленинграда – 11 экскаваторщиков, из городов и сел Украины – 15 тыс. грабарей (землекопов).

Документы свидетельствуют, что одновременно с дорогой началось строительство ряда искусственных сооружений, которое велось быстрыми темпами. На Иртыше были созданы баржевая и паромная переправы. Переброска грузов производилась бесперебойно. В районе Семипалатинска к ноябрю 1927 года в основном закончилась постройка жилищ для рабочих и служащих, мастерских, складов, временного депо, компрессорной станции, амбулатории и столовой. С помощью ленинградских ученых и техников налажена постоянная радиосвязь между Семипалатинском, Алма-Атой и Москвой.

Высокий темп строительства был бы невозможен без постоянного финансирования. В 1927 году Т. Рыскулов, выступив с большой речью на заседании Совета Труда и Оборона страны с анализом работ, остро поставил финансовый вопрос. Его предложения были приняты, всего на стройку было выделено 169 млн. рублей.

Весна 1930 года вошла в историю строительства Турксиба как напряженный период борьбы за выполнение обязательства по досрочному соединению Северного и Южного участков. Сознанием смычки магистрали был проникнут весь коллектив строителей. Каждый старался дать максимально высокую производительность труда. Это радостное волнующее событие произошло 28 апреля 1930 года, когда строители Северного и Южного направлений встретились на месте будущей станции Айна-Булак...

Строительство Турксиба сыграло огромную роль в промышленности Казахстана. Народ назвал Турксиб "Дорогой жизни", великая магистраль полностью оправдала свое название, оказав серьезное влияние на судьбу громаднейшего края. И спустя 85 лет нескончаемым потоком мчатся поезда по стальным путям. В любую погоду, днем и ночью, несут свою нелегкую, но незаменимую службу, бесперебойно обеспечивая потребности народного хозяйства в перевозках.

АВТОР:

Айгуль БИДАНОВА, Семей