



**КУДАЙБЕРГЕН
ДЮСЕНОВИЧ
КОБЖАСАРОВ**

Родился в 1928 г.
В 1952 г. окончил
Ташкентский институт
инженеров
железнодорожного
транспорта («эксплуатация
железных дорог»). Прошел
путь от дежурного по путям
станции Алма-Ата 1
до главного инженера
Казахской железной дороги.
В 1977–1980 гг. – начальник
Западно-Казахстанской
железной дороги.
В 1980–1982 гг. – зам.
председателя Совета
Министров Казахской ССР.
В 1983–1988 гг. – начальник
Алмаатинской железной
дороги. С октября 1988 г. –
на заслуженном отдыхе.
Более 10 лет избирался
депутатом Верховного
Совета Казахской ССР,
являлся членом ЦК
Компартии Казахстана.
Награжден четырьмя,
орденами, медалями СССР.
Лауреат премии Совета
Министров СССР.
Почетный
железнодорожник.
Почетный транспортный
строитель.

Минтрансстрой принес жизнь в глухие степи Казахстана

К.Д. КОБЖАСАРОВ

Минтрансстрой, возникший в недрах технического прогресса и сыгравший выдающуюся роль в бурном развитии железнодорожного транспорта, вписал яркие страницы в историю Советского Союза. Транспортные строители вели железные дороги в безводной пустыне Казахстана и Средней Азии, через горы Урала, непроходимую тайгу Сибири, прокладывали легендарный «Турксиб» и Байкало-Амурскую магистраль.

Пожалуй, нет такого уголка в бывшей нашей Большой Родине, где бы они не оставили о себе добрую память. Мы, казахстанцы, бесконечно благодарны им за неоценимый громадный труд по развитию сети железных дорог республики. Ими были сооружены новые железнодорожные линии Моинты – Чу, Макат – Кунград с ответвлением на Актау, Гурьев, Астрахань, Балхаш – Саяк, Саяк – Актогай и, наконец, Актогай-Дружба до китайской границы.

В период освоения Целинных земель появились сотни километров узкоколейных железных дорог, в последующем переведенных на широкую колею. Только за этот короткий период построено более 2,5 тыс. км новых железных дорог. Думаю, нигде в бывшем СССР такого не было. Новые железнодорожные линии способствовали бурному развитию экономики многих областей республики, прежде всего, Экибастузско-Павлодарского энергетического комплекса, нефтегазового западного Казахстана, горнометаллургического Северного, Центрального и Восточного Казахстана и, конечно, зерновых целинных областей. Со строительством новых железнодорожных линий на просторах глухой казахской степи появились новые города, рабочие поселки, новые предприятия, учреждения культуры, школы, больницы

и многое другое. Вчерашние крестьяне, скотоводы и их деги приобщались к такому технически передовому производству как железнодорожный транспорт, обретали такие сложные профессии как машинист, путеец, связист, энергетик, строитель. Пожалуй, не одна отрасль экономики не сыграла такую революционную роль в преобразовании образа жизни скотоводов-казахов в массовом масштабе, как транспортное, и в первую очередь, железнодорожное строительство. С сооружением новых линий протяженность железных дорог республики достигла 14 с лишним тыс. км, составив наибольшую — десятую часть всей железнодорожной сети Советского Союза.

Высокие темпы развития промышленности, сельского хозяйства республики вызывали необходимость резкого увеличения объема перевозок грузов. А это требовало усиления пропускной способности железных дорог: прокладки второго главного пути, электрификации важнейших направлений, строительства более совершенных средств автоматизации-автоблокировки, диспетчерской централизации, реконструкции станции и узлов, усиления ремонтной базы локомотивов, вагонов, путевого хозяйства.

Эта работа по объему была едва ли не большей, чем строительство новых железнодорожных линий, и очень сложной, поскольку проводилась на действующей линии, что называется под «колесами». С ней блестяще справились строительные тресты Минтрансстрой. За два десятилетия были построены вторые пути на направлениях Акмолинск (Астана) — Караганда, Акмолинск — Павлодар, Моинты — Чу, Чу — Джамбул — Арысь, Чу — Алматы, Семипалатинск — Рубцовка, двухпутные вставки на направлении Арысь — Кандагач. В общей сложности было построено вторых путей около 9 тыс. км.

Недостаточно сведущие люди могут подумать, что создание второго главного пути — это новое земляное полотно, балласт и шпально-рельсовая решетка. Нет, это была коренная комплексная реконструкция всего железнодорожного хозяйства. В титулы вторых путей включали более совершенную автоматизацию, усиление локомотивного, вагонного хозяйства, искусственных сооружений, а также весь комплекс объектов социального назначения: жилье, школы, детские учреждения, объекты торговли, энергоснабжения, водоснабжения, канализации и многое другое. Это было по истине второе рождение железнодорожного транспорта Казахстана.

Всю эту коренную реконструкцию осуществили дислоцированные в Казахстане подразделения Главжелдорстроя Казахстана и Средней Азии: Казахстранстрой, Целинтрансстрой, Павлодарстройпуть, Кокчетавтрансстрой, Актюбинсктрансстрой Управление строительства



Первый поезд на железнодорожной линии Саяк-Актогай. 1988 г.



Вокзал станции Кустанай. 1974 г.



№ 99. В помощь им нередко подключались тресты Челябинскстройпуть, Средазтрансстрой, Оренбургтрансстрой, Алтайтрансстрой. Колоссальная по объему работа была проделана по строительству автоблокировки и особенно, диспетчерской централизации на всех направлениях дороги. Это — около 12 тыс. км. Кроме того, электрифицированы направления Целиноград — Павлодар, Целиноград — Караганда — Моинты — Чу — Алматы, Чу — Джамбул — Арысь. Все это успешно осуществляли подразделения Главтрансэлектромонтажа, всесоюзные тресты Трансэлектромонтаж, Трансэнергомонтаж, Трансигналстрой. Я не помню случая, чтобы ими были сорваны планы ввода объектов в эксплуатацию. Работников этих трестов характеризовали высокая оперативность, профессионализм, прекрасное знание дела. Никогда сданный ими объект не давал в последующем сбоев.

Строительство новых линий и особенно коренная реконструкция действующей сети железных дорог Казахстана позволили обеспечить нужды промышленности и сельского хозяйства в перевозках грузов. А объемы поистине были огромными и постоянно увеличивались. На одном из съездов первый секретарь ЦК Компартии Казахстана Динмухамед Ахметович Кунаев, говоря о темпах роста экономики республики, сказал: «В Казахстане за 10 лет появился еще один Казахстан». В 70-80-е годы казахские железные дороги выполняли одну десятую часть грузооборота железных дорог СССР и одну двадцатую часть грузооборота железных дорог мира! И в этом велика заслуга минтрансстроевцев. Железнодорожные строители в Казахстане были самыми признанными, самыми авторитетными, несмотря на то, что в республике имелось немало своих строительных министерств, в том числе, Минтяжстрой, Минмонтажспецстрой, Минсельстрой, Минавтодор. Минтрансстроевцев все уважали, начиная от первых лиц республики и кончая руководством областей и городов. Им доверяли самые престижные стройки и объекты. Это они построили Дворец Республики, дворец спорта, дворец пионеров, драмтеатр в Алма-Ате, вокзалы и дворцы в Алма-Ате, Целинограде, Актюбинске, Уральске, Кустанае, Павлодаре и многих других городах.

А сколько построили они домов культуры железнодорожников. Их подключали выполнять субподрядные работы на стройках металлургических заводов, на объектах сельского хозяйства.

Заслуга в том, что поставленные задачи успешно решались, принадлежит во многом руководителям. Как правило, это были высококвалифицированные строители, прошедшие хорошую школу от бригадиров и мастеров до управляющих трестов. Это были прекрасные организаторы, по много лет возглавлявшие крупные коллективы. Работая с ними рука об руку многие годы, а кое с кем — и в течение десяти, двадцати и даже тридцати лет, могу с твердым убеждением сказать, что это были незаурядные, талантливые и в высшей степени ответственные люди.

Драматический театр
им. Лермонтова
в г. Алма-Ата.
1969 г.



Тот же Мустафа Тулепович Казыбеков, управляющий трестом Казахтрансстрой, или Тенгиз Андреевич Гогичашвили, начальник УС-99, удостоенные высокого звания Героев Социалистического Труда. Те же управляющий Целинтрансстроем, человек слова Дмитрий Максимович Екимчев, управляющий Транссантехмонтажом, добряк Николай Дмитриевич Бочковой, молодые, энергичные руководители трестов Николай Александрович Полищук, Эдуард Иванович Куликов, Иван Никифорович Никитин. В последующем многие из них выросли до руководителей главков, управлений и заместителей министра. С глубоким уважением вспоминаю замечательных руководителей главков Минтрансстроя: Виталия Николаевича Зимтинга, Николая Августовича Нейланда, Ивана Ивановича Корбакова, Эрнста Яковлевича Морица и многих других. Занимая столь высокие посты, они по-рабочему кропотливо занимались и оперативно решали все вопросы строительства. Только формально они числились москвичами, а фактически - многие годы и в знойную жару, и в жгучие морозы, месяцами безвыездно находились на стройках нашей дороги, работая по 25 часов в сутки. Постоянная совместная работа строителей и железнодорожников давала возможность своевременно решать самые сложные проблемы. Мы всегда находили общий язык, понимание и поддержку.

Да, сегодня многих из замечательной плеяды руководителей главков, управлений и строительных трестов уже нет в живых. Но память о них, прекрасных строителях, преданных своему делу патриотах, мы, казахстанские железнодорожники, храним с большой теплотой.

Велики заслуги в создании современного железнодорожного транспорта Казахстана изыскателей и проектировщиков Минтрансстроя. На нас работали такие институты как Мосгипротранс, Ленгипротранс, Ташгипромтранс, Стройгипротранс, Днепрогипротранс, Харьгипротранс, Киевгипротранс, Уралгипротранс. Буквально все сколько-нибудь значимые стройки и объекты проектировались названными институтами. Сотрудники гипротрансов, особенно авторы проектов, были очень квалифицированными специалистами. Их отличали глубокие знания и завидная объективность. Несмотря на жесткие требования МПС, Госплана СССР об ограничении и уменьшении стоимости объектов авторы проектов с пониманием относились к нашим нуждам и принимали справедливые решения. Делом чести для них было, прежде всего, грамотное проектное решение и, как бы ни давили, ни нажимали на них экспертизы МПС, Госстроя, Госплана, они всегда боролись за свои подходы, для них дважды два всегда было четыре.

За 10 лет моей работы главным инженером Казахской железной дороги я помню только два случая рекламации на качество проекта, выдвинутой Стройбанком и Госстроем СССР. И все равно проектировщики доказали свою правоту в Госплане СССР.



Прокладка путей к нефтеналивной эстакаде Тенгизского газоперерабатывающего завода. 2000 г.



Среди проектных институтов Минтрансстроя особое положение занимали Мостгипротранс и Ленгипротранс. Мы всегда старались привлечь их к разработке проектов крупных объектов дороги. Главные инженеры, архитекторы, руководители отделов этих институтов были «зубры», с ними считались эксперты заказчика, подрядных строительных организаций. Они не мелочились, были солидными и высоко держали марку головных институтов, ревностно хранили славные традиции проектировщиков российских железных дорог. Хорошо помню руководителя Мосгипротранса Игоря Николаевича Мурашкина, человека категоричного и решительного, но в то же время доброжелательно относившегося к нашим просьбам. А когда он стал начальником проектного Главка, с его помощью мы добились осуществления нашей многолетней мечты — иметь в Казахстане проектный институт Минтрансстроя. Приказом министра Ивана Дмитриевича Соснова был создан Алматыгипротранс. Наконец была устроена ненормальность, когда одна из крупнейших, самых капиталоемких железных дорог СССР — Казахская — не имела своего проектного института. Много сделали для нас Ташгипротранс, Сибгипротранс, Днепрогипротранс и другие институты. Все они ответственно относились к заказам, своевременно и качественно следуя букве технической документации. А это было архиважно. От этого зависело финансирование развития железнодорожного транспорта Казахстана.

Да, прошло всего 50 лет со дня образования Министерства транспортного строительства. Это решение было важным и своевременным. Транспортное строительство стало одной из важнейших отраслей народного хозяйства. Создав за короткий срок необходимые мощности: материально-техническую базу, научные, проектные, конструкторские учреждения, сильную «армию» работников на всем пространстве бывшего Советского Союза, вот уже полвека успешно решаются ответственнейшие задачи. Разумеется во всем этом большая заслуга руководящего ядра Минтрансстроя и, прежде всего признанных его руководителей — Евгения Федоровича Кожевникова, Ивана Дмитриевича Соснова и ныне здравствующего Владимира Аркадьевича Брежнева.

В заключение хочу сказать: «Дорогие транспортные строители! Хорошие вы люди, благородная у вас профессия, прекрасная у вас история. Вы не только строили, развивали железнодорожный транспорт страны, но учили нас, железнодорожников, приобщали к передовому строительному делу. Перенимая ваш опыт, мы создавали и развивали строительные мощности дорог, превращая маломощные прежде дорстройтресты в крупные строительные организации. Все то, что вы построили в Казахстане, будет вечно служить нашему народу, способствовать процветанию его экономики, делу прогресса. Все то, что вы построили в Казахстане, будет символом бескорыстной дружбы, братства и подлинного интернационализма. И знайте, какие бы обстоятельства не сложились, для нас Вы всегда свои, наши!»

Вокзал Актөбе.
1976 г.

