

Средазтрансстрой – на пути к золоту, урану и новому городу

А.Н. ПРОКОПЕНКО

Некогда популярная песня о трех колодцах и страдающих от жажды путниках в пустыне наиболее полно отражает условия труда транспортных строителей в знойных степях Средней Азии. Да, вода в тех краях – едва ли не главное богатство. Но здешние недра хранят и другие ценности. Уч-Кудук содержит урановые руды, а Кзыл-Кудук – золотоносные.

В начале 50-х годов планировалось строительство горно-обогатительных комплексов неподалеку от городов Новаи и Зеравшан. Срочно потребовались подъездные пути к новым стройплощадкам. Основные работы на Среднеазиатской железной дороге в ту пору вел трест «Средазтрансстрой». В 1954 г. он вошел в состав Минтрансстроя СССР, ему все и поручили. После 1960 г. тресту передали СМП-260 и СМП-151, строившие линию Новаи – Уч-Кудук с подъездными путями к местным шахтам и карьерам. А вскоре подоспело и решение о дальнейшем развитии всей сети железных дорог республик Средней Азии. В Бухару дополнительно передислоцировали Горем-37, а в Карши – СМП-305, которым предстояло расширять железнодорожные узлы Каган и Карши, строить базы для хранения удобрений на станциях Кассан, Китаб и Талимарджан.

Строители взялись за дело, но в их планы неожиданно вторглась стихия. 26 апреля 1966 г., ночью, в Ташкенте произошло небывалое землетрясение. Десятки тысяч людей остались без крова, сотни предприятий, больниц, детских садов мгновенно превратились в руины. В тот же день в столицу Узбекистана прилетела Госкомиссия во главе с Генеральным секретарем ЦК КПСС Л.И. Брежневым и Председателем Совета Министров СССР А.Н. Косыгиным. Как писали газеты, «все братские республики протянули добрые руки помощи пострадавшему от землетрясения народу». Первый эшелон с рабочими прибыл из Харькова в самом начале мая. Вскоре железнодорожники уже не в силах были принимать грузы, поступающие на восстановление Ташкента. С каждым часом забот все прибавлялось.

Трестом тогда руководили опытные транспортные строители С.М. Барановский, его заместитель С.М. Балтенков и главный инженер С.П. Кукулян, которым и без того уже предписывалось срочно начать строительство ли-



**АЛЕКСЕЙ
НИКОЛАЕВИЧ
ПРОКОПЕНКО**

Родился в 1938 г. в селе Мартыновка Базмачского района Черниговской области. В 1958 г. окончил Ташкентскую техническую школу Минтрансстроя, в 1973 г. – Ташкентский политехнический институт, инженер-строитель. Работал путевым рабочим, бригадиром, дорожным мастером, прорабом, начальником ГОРЕМ-37 (СМП), начальником КПП треста, начальником СМП, зам. управляющего, главным инженером треста, директором филиала АО «Мострансстрой», инспектором, зам. начальника Мостовой инспекции. Заслуженный строитель Узбекской ССР. Почетный транспортный строитель.



Подведение итогов семинара по внедрению новой техники в организациях УС Казахстана и Средней Азии. Ташкент. А.Н. Прокопенко (слева) и главный инженер ГУЖДС Казахстана и Средней Азии Н.А. Полищук. 1988 г.

чала в Бухаратрансстрой, потом в Самаркандтрансстрой. Ему и передали линии Самарканд – Карши и Термез – Курган-Тюбе – Яван, а также вторые пути и двухпутные вставки на наиболее напряженных участках Среднеазиатской дороги, добавив возведение аэровокзального комплекса в Самарканде и нескольких складов для удобрений, в которых остро нуждалось сельское хозяйство Узбекистана и Туркменистана.

ЕВ 1967 г. управляющим трестом «Средазтрансстрой» назначают В.В. Джабидзе, главным инженером Г.Г. Черских, заместителем по кадрам – А.С. Сапожкова. В Ташкенте сосредоточились СМП-194 (начальник Б.Л. Вайсман), СМП-295 (А.Н. Прокопенко), СМП-182 (В.И. Ритман), СУ-209 (впоследствии СМП-733 – В.Г. Гордиенко), СУ-206 (Г.П. Вахортов). На станции Сырдарьинская дислоцировалась СУ-205 (впоследствии СМП-503 – В.М. Пышкин), в Новаи – СМП-151 (Д.Л. Эйдус), на станции Ходжейли СУ-208 (впоследствии СМП-624 – В.Ш. Бабаджанов). После наводнения в Чарджоу восстанавливать и реконструировать линию Чарджоу – Кунград сюда перевели СМП-391 и СМП-394. В 1983 г. из Самаркандстроя перешел и стал начальником СМП-539 В.Н. Катаржук. Для обеспечения железнодорожных перевозок на новостройках было организовано отделение временной эксплуатации во главе с Е.Н. Рухлисом.

Руководители Среднеазиатской железной дороги совместно с руководством Минтрансстроя и администрацией Узбекистана определили перечень объектов и программ по усилению ташкентского железнодорожного узла. Необходимо было развить станции Ташкент-Товарная, Ташкент-Пассажирская, Шумилово с грузовым двором, станцию Узбекистан с локомотивным депо и ряд других объектов с подъездными путями к местным промышленным предприятиям.

Предстояло срочно организовать изготовление арматурных каркасов, увеличить выпуск товарного бетона, пиломатериалов, столярных изделий. Оборудования для этого у нас практически не было, его нам даже и не выде-

ний Самарканд – Карши и Термез – Курган-Тюбе – Яван. Им на помощь перевели СМП-194, СМП-295 и СМП-182, но этого было явно недостаточно, потому что помимо жилых зданий и сооружений, железнодорожных станций Шумилово, Узбекистан и Келес, руководство республики предложило возвести в будущем городе ледовый Дворец спорта. Уникальность этого сооружения состояла в том, что впервые в условиях столь жаркого климата предстояло создать комплекс, отвечавший мировым техническим стандартам и требованиям спортивного искусства.

В 1967 г. из Казахстана в Бухару передислоцировали Управление строительства «Карагандастройпуть», переименованное сна-

ляли. Лимиты Е Мы с главным инженером КПП Б.Г. Субботиным подготовили заявки, и я отправился в Москву. К моему удивлению, они были удовлетворены почти на сто процентов. Уже к сентябрю 1966 г. открылся бетонный завод непрерывного действия. Арматурные и столярные изделия стали производиться централизованно.

Минтрансстрой за несколько лет создал в Ташкенте мощный строительный комплекс: тресты «Мостострой № 7» (управляющий Н.А. Адейшвили), «Ташметрострой» (управляющий П.С. Семенов); сантехнические работы легли на Водрем-44, электромонтажные выполняли ЭП-707, СЦБ СМП-820, за связь отвечал СМП-866. Ввели в действие заводы по ремонту строительной техники и изготовлению мостовых конструкций, организовали управление механизации по эксплуатации путевых машин.

В итоге Ташкент стал возрождаться буквально на глазах. Жителям узбекской столицы был сдан новый и в то же время прежний город, где современная архитектура органично сочеталась с национальными культурными традициями. Кто видел его впервые, поражался уникальным ансамблям, проспектам, площадям, зеленому наряду парков, бульваров. Жилья здесь было построено вдвое больше, чем разрушило землетрясение.

Хочу назвать самые крупные и заметные объекты: Дворец ледового спорта, кукольный театр, аэровокзальный комплекс, железнодорожный вокзал, дорожная больница в городе Назарбеке, детские сады, школы и другие.

В Самарканде построили аэровокзал, техникум, железнодорожную больницу и поликлинику, главный корпус государственного университета.

Добавлю к списку совмещенный мостовой переход Термез – Хайратон в Афганистане, аэровокзальный комплекс в Ашхабаде, хлопкоперерабатывающие заводы в городах Карши и Сакар, базы минеральных удобрений в городах Касан, Китаб и Чарджоу.

Кстати, землетрясение разрушило и здание треста «Средазтрансстрой». Приятно было расставлять мебель в кабинетах нового корпуса, так сказать, собственного изготовления. Вместе с нами справили новоселье Средазстроймеханизация (управляющий С.А. Галустов), Средаздорстрой (управляющий Р.А. Арамян), филиал ВПТИТрансстроя и подразделения Главснаба.

Таможня и мост «Дружба» (советско-афганская граница)

После апрельской революции (1978 г.) в Афганистане Мостострою № 7 (управляющий Н.А. Адейшвили) поручили возведение совмещенного железнодорожного и автомобильного моста в 40 км от Термеза. Подходы к нему поручили сооружать Самаркандтрансстрою (управляющий



Нодари Акакиевич
Адейшвили.
Главный инженер,
управляющий трестом
«Мостострой № 7»
в 1968–1974 гг.

Рабочие и инженеры
треста
«Средазтрансстрой»,
построившие таможню
на афганской границе.
1982 г.





Здание таможни,
сооруженное
средазтрансстроевцами.
1982 г.

А.С. Пекарь). Строительство подъездных путей и терминалов в порту Хайратон начинало УС-1 «Главзарубежстрой» (начальник А.И. Казимиров).

В конце декабря 1979 г. в Афганистан был введен ограниченный контингент советских войск. Для переброски техники и грузов рядом с мостом навели понтонную переправу. В конце 1981 г. к нам прибыл заместитель министра транспортного строительства СССР В.А. Брежнев. В Термез вызвали управляющего трестом «Средазтрансстрой» В.Н. Колесникова и поручили ему завершить строительство некоего «обособленного объекта», в документах значившегося как «таможня», «в срок до 28 апреля 1982 г., обеспечив высокое качество работ».

Возвратившись в Ташкент, В.Н. Колесников сформировал оперативный штаб по организации

работ в Афганистане, который предложил возглавить мне. Главным исполнителем на «таможне» назначили Ю.Е. Макарова, начальника СМП-151.

Весь декабрь перевозили технику, вагончики для жилья, перебрасывали транспорт. В январе приступили к строительным работам. Разработали недельно-суточный график, к которому жестко «привязали» сроки доставки материалов, обеспечение специалистами, техникой. Об отдыхе пришлось просто забыть, ведь с одной стороны поселка была контрольно-следовая полоса государственной границы, с другой — канал для полива хлопковых полей. Вагончики за день нагревались как сковородки, так что спать в них ночью было совершенно невозможно, на улице комарье. А тут еще непрерывный грохот и лязг идущей непрерывными колоннами военной бронетехники. И все же к апрелю мы приступили к отделке «таможни».

На этом этапе строительство комплекса сооружений при подходе к мосту возглавил начальник ГУЖДС Казахстана и Средней Азии В.Н. Зимтинг. Мостовики работали круглосуточно. 27 апреля 1982 г. первый состав из 40 хоппер-дозаторных вагонов треста «Средазтрансстрой» пересек государственную границу, и за 5 дней все пути были задозированы.

Открытие моста через Амударью длиной более 800 м назначили на 4 мая. Накануне государственная комиссия под председательством начальника Среднеазиатской железной дороги А.М. Кадырова приняла объект с оценкой «отлично». Организовали митинг с участием жителей окрестных узбекских и афганских сел. Прибыли министр транспортного строительства, депутат Верховного Совета СССР, почетный гражданин Термеза Иван Дмитриевич Соснов, первый секретарь ЦК КП Узбекистана Ш.Р. Рашидов, Генеральный секретарь Центрального Комитета Демократической партии Афганистана Бабрак Кармаль и другие высокопоставленные особы. Торжественной шеренгой все вошли в здание новой таможни, долго и искренне восхищались красотой ее внутреннего убранства, благодарили нас за добросовестную и качественную работу.

После образования независимого государства Узбекистан оставшиеся на его территории транспортные строители объединились в Государственную ассоциацию «Узбектрансстрой». Возглавил ее бывший управляющий Средзтрансстроем Михаил Александрович Омельницкий.

Говорят, если у народа нет прошлого, то невозможно и его будущее. В какой-то степени этот закон касается и коллективов, сплоченных десятилетиями совместного труда. У нас есть история, есть и будущее.

Кукольный театр

В сентябре 1979 г. в Ташкенте должен был состояться Всемирный фестиваль кукол. Нас собрали в горкоме, и второй секретарь К.П. Дудин сказал примерно следующее: «Узбекские артисты-кукольники играют и репетируют в давно обветшавшем здании. Нужно сделать для них новое — большое и красивое. На проектирование и строительство вам отводится целый год». Сроки на подготовку проектно-сметной документации пришлось сокращать в два с половиной раза по сравнению с нормативными. Управились за четыре месяца. Надо ли упоминать, что работали круглосуточно.

Вопреки всем проблемам строители СУ-209 (начальник И.М. Еремин, прораб Е.М. Полонец) благополучно справились со своими задачами. К отделке здания приступили почти своевременно. И тут началось, хуже не бывает. Дело в том, что театр относился к объектам министерства культуры. Поэтому в тонкий процесс отделочных работ вмешался заведующий отделом ЦК КП Узбекистана. Его не устраивало сочетание цветов, выбранное архитекторами для отделки интерьера здания.

До сдачи считанные дни, а тут споры-раздоры! Но отступать некуда. В оставшиеся до сдачи дни все отделочные работы были полностью выполнены.

1 сентября, как и планировалось, собрались на митинг. Театр был открыт точно в срок. Великий кукольник Сергей Образцов поблагодарил строителей за отличную работу и назвал театр чудо-дворцом. Всемирный кукольный фестиваль в Ташкенте прошел успешно.



Открытие кукольного театра. Ташкент. 1979 г.