



# Строитель Целинного края – Целинтрансстрой

В.И. ШАШИН, член Союза российских писателей



*Освоение Северо-восточных казахстанских просторов началось задолго до объявленной на весь мир целинной эпопеи. Совхозное строительство проходило в сложных условиях экономической отсталости края, классовой борьбы и других негативных факторов. И, тем не менее, процесс шел по нарастающей. Одновременно с ним развивалось и дорожное строительство.*

**В** 1929 г. началась сооружение железнодорожной линии Акмолинск – Боровое, в котором приняло участие 2000 человек. В 1931 г. рельсовый путь дошел до Караганды, в 1935 г. – до Балхаша. Акмолинск, оказавшись связанным с промышленными и культурными центрами Казахстана, рос, благоустраивался, становился центром обширной сельскохозяйственной области, крупным железнодорожным узлом.

В феврале 1939 г. вышел приказ НКПС «О строительстве железнодорожной линии Акмолинск – Карталы». Для решения этой задачи начали формироваться стройподразделения, составившие в будущем трест «Целинтрансстрой», названный поначалу «Управлением строительства железнодорожной линии Акмолинск – Карталы». Уже в апреле 1939 г. на всей этой линии полным ходом пошла земляные работы. В постановлении правительства от 5 мая 1939 г. отмечалось: «Строительство ж.д. магистрали Сталинск – Магнитогорск соединит Кузнецкий бассейн с Магнитогорским комбинатом, свяжет Магнитогорск и Сталинск стальными путями с Карагандинским угольным бассейном, с Балхашским и Дзержинским медными комбинатами».

Стратегически важному направлению придавалось огромное значение. Подразделения Управления обрастали техникой, пополнялись людьми. В июне 1939 г. на развернувшемся восточном строительстве уже насчитывалась 21 тыс. рабочих. С техникой, правда, обстояло тяжеловато, основными орудиями труда были лопата, лом, тачка, да и тех порой не хватало. Единственным тягловым средством оставались незаменимые лошади. Преобладавшей

рабочей силой выступали грабари и тачечники. Специалисты подтягивались позднее.

Условия труда и жизни были тягчайшими. Жильем служили полуземлянки с перекрытиями из жердей и хвороста, с плетневыми, обмазанными глиной стенами. Мало чем от жилых помещений отличались и гражданско-бытовые объекты — «дерновый магазин, дерновая столовая, фанерный барак-общежитие». Семейным выдавалось чуть побольше стройматериалов и предоставлялось право обустроиваться самостоятельно — все в тех же саманных землянках с дерновыми пластами, в которых ютились в антисанитарных условиях и коренные жители, зачастую больные туберкулезом, бруцеллезом.

Неправильно говорить о подневольном труде или, напротив, о трудовом энтузиазме, но факт остается фактом: всего лишь за 8,5 месяцев удалось проложить 806 км рельсового пути. 9 февраля 1940 г. закончена укладка рельсошпальной решетки, путеукладочные поезда, шедшие навстречу друг другу, сомкнулись; дорога Акмолинск — Карталы открылась. Вскоре первый состав с карагандинским углем отправился в Магнитогорск.

Это была первая победа. В честь нее «Управление строительства железнодорожной линии Акмолинск — Карталы» переименовали в «Управление строительства Сталинско-Магнитогорской магистрали» (УССММ), и тотчас развернулись работы по строительству линии Акмолинск — Павлодар. Однако начавшиеся ранней весной работы вскоре были свернуты — вмешалась война. Стране срочно понадобились составляющие высоколегированной стали — вольфрам, молибден, марганец. Для их транспортировки потребовалась специальная железнодорожная линия Новорудная — Джезды. Основные силы Управления были брошены на выполнение этой задачи, и вскоре открылось рабочее движение на линии Новорудная — Джезды, начались перевозки марганцевой руды.

В послевоенные годы темпы строительства не снижались. Управление работало сразу в 7 областях Казахстана и РСФСР. Обустроивалась новыми объектами железнодорожная линия Акмолинск — Карталы, прокладывались вторые пути к Караганде, возводились гражданские и жилые сооружения в районе угольного бассейна. Встал вопрос о строительстве вторых путей Акмолинск — Тобол. Форсированными темпами шла прокладка линии Акмолинск — Павлодар. 16 февраля 1952 г. произошла смычка путей. В 1953 г. она была введена в постоянную эксплуатацию.

Новый виток в истории освоения целинных и залежных земель Казахстана, Сибири, Кавказа и Урала дали сентябрьский (1953 г.) и февральско-мартовский (1954 г.) Пленумы ЦК КПСС. В 1954–55 гг. в Казахстане было поднято 18 млн гектаров земель. В огромных количествах в республику везли сельскохозяйственную технику, машины и оборудование. Ряды целинников пополнялись все но-



Железные дороги, вторые пути Целинтрансстрой строил круглый год

Железнодорожный вокзал в Целинограде. 1961 г.







Дворец целинников  
в Целинограде.  
1964 г.

выми и новыми переселенцами: в марте 1954 г. в Казахстан приехало 250 тыс. комсомольцев, а также 23 тыс. демобилизованных воинов Советской Армии. В 1953-1958 гг. посевные площади выросли с 9,7 до 28,7 млн гектаров, валовой сбор зерна поднялся с 330 до 1300 млн пудов.

Эти результаты были бы невозможны без поистине ударного труда транспортных строителей, которые, выделившись в самостоятельное министерство — Минтрансстрой, наряду с сооружением железных и автомобильных дорог, полным ходом повели строительство инфраструктуры. В голой степи в рекордные сроки были возведены большие поселки и целые города. Построены вторые пути Акмолинск — Каргалы, Караганда — Михайловка, пассажирский вокзал в Караганде, зерносклады, подъездные пути к «Заготзерно» и нефтебазам в совхозах «Энгузиаст» и имени Куйбышева, в Новосель-

ской МТС.

В 1957 г. железнодорожная сеть Казахстана дополнилась линиями Кокчетав — Кызыл-Ту и Кокчетав — Володарское. Через год началось сооружение подъездных путей к первенцу черной металлургии Казахстана — Карагандинскому металлургическому заводу. Казахстанская Магнитка вскоре выросла десятками километров подъездных путей. Появились тепловые электростанции, вокзалы, открылись больницы, школы, детские сады. Тогда же осваивалась технология крупнопанельного домостроения. В Акмолинске вводятся в эксплуатацию завод КПД треста «Уралтрансстрой» Минтрансстроя и цех крупнопанельных перегородок УССММ. Домостроение принимает индустриальный характер.

С целью улучшения управления целинными областями в декабре 1960 г. образуется Целинный край, административным центром которого становится Акмолинск, переименованный в Целиноград. В 1961 г. УССММ преобразуется в трест «Целинтрансстрой». Предприятие значительно укрупняется, в его состав входят 16 строительно-монтажных организаций, более 10 промышленных и подсобных подразделений. На строительных объектах работает более 10 специализированных строительно-монтажных субподрядных организаций Минтрансстроя. Масштабы треста в 2-3 раза превышали средние принятый формат, — размах был поистине целинный.

Без всякого преувеличения можно сказать, что целинники были людьми героическими. Разные дороги и обстоятельства приводили в Казахстан разных людей, но в преобладающем большинстве это были все же добровольцы, устремлявшиеся на передний край борьбы за новую жизнь. Среди них находилось немало бывших фронтовиков и тружеников тыла. Они вливались в ряды молодых целинников, сплывали их, возглавляли и своим примером побуждали к созидательным действиям. Что бы ни говорилось теперь о гру-

бых ошибках и просчетах, хорошего в истории целины было гораздо больше, чем плохого, во всяком случае, для Целинного края, получившего мощное культурное, индустриальное и сельскохозяйственное развитие по всем направлениям жизни. Огромная заслуга в этом и транспортных строителей, стараниями которых облагораживался этот во многих местах необжитый край. В его истории навсегда останется многогранная и плодотворная деятельность талантливых, легендарных руководителей УССММ — Владимира Николаевича Мотрича, Дмитрия Ивановича Сентюрин, Ефима Ефимовича Гулакова, Емельяна Филипповича Березнева, Федора Александровича Груздева. Именно на их долю пришелся первый трудный и бурный период становления треста.

С начала 60-х годов вся страна участвует в подъеме целины. Сюда отправляется техника, посылаются специалисты, по комсомольским путевкам и без них едет молодежь. В ту горячую пору трестом управлял Евгений Ефимович Плотников, человек опытный, инженерно мыслящий, работающий, напористый. Под стать себе он подбирал и требовал от центра помощников. В 1961 г. коллегия Минтрансстроя назначила к нему главным инженером — Дмитрия Максимовича Екимчева. Молодой, но уже хорошо зарекомендовавший себя специалист, успевший потрудиться и на великой стройке коммунизма — Волго-Донском канале, и в Оренбургских степях (тресте «Оренбургтрансстрой»), где условия работы и жизни были никак не легче целинных, без раскочки приступил к исполнению своих обязанностей. Опытный управляющий и новый главный инженер дружно и слаженно потащили строительный воз вместе.

В огромном крае работы было непочатый край. А по-другому не могло и быть — целинные просторы обживались, потребности людей росли. «Целинному краю, Целинограду, городам и совхозам, — вспоминает Екимчев, — нужно было жилье для новоселов, для работников краевых организаций, управлений, нужны были школы, институты, детсады, больницы и поликлиники, аэропорт и многое другое. И все это краевые власти хотели получить если не сегодня, то завтра непременно. Трест по мере сил старался удовлетворять эти потребности».

Строили и сдавали в эксплуатацию вторые пути линии Большая Михайловка — Жарык, возводили Целиноградскую ТЭЦ, вокзал в Целинограде, Вишневскую промбазу с заводом железобетонных шпал, сооружали собственную промбазу (кирпичный завод, завод ЖБК), открывали детские сады, общежития. Большое значение для дальнейшего развития имела железнодорожная линия Есиль — Тургай, введенная в эксплуатацию в 1961 г. В 1963 г. торжественно открыли построенный по проекту коллектива архитекторов Латвийского инженерно-проектного института уникальный Дворец целинников с центральным зрительным залом на 2400 мест. Гово-

Управляющий трестом Е.Е. Плотников с группой работников треста на вновь отстроенной улице Целинограда. 1966 г.





рят, аналогичным в Риге, восхитился Н.С. Хрущев, поручивший тотчас же украсить еще лучшим дворцом Целиноград.

Руководство строительством Дворца было возложено непосредственно на главного инженера Д.М. Екимчева. Главным исполнителем строительства стал строительно-монтажный поезд № 24, который возглавляли опытные специалисты Леонид Наумович Лямин и Николай Викторович Тюменев. СМП-24 было одним из наиболее подготовленных к такой работе подразделений, которое, будучи преимущественно путевым, постоянно осваивало новые методы и технологии гражданского строительства. Возводимый Дворец Целинников представлял собой сложный по тем временам объект — как в архитектурном, так и в конструкторском отношении. Разбираться со всем этим приходилось на ходу, строительство велось высокими темпами, под неусыпным контролем краевых властей и высоких гостей из Москвы, постоянно навещавших целинников.

Немалую сложность на этом объекте представляли специальные сантехнические, электротехнические работы, монтаж систем вентиляции и кондиционирования, которые тщательно прорабатывались специалистами СМП-254 треста «Центротранстехмонтаж» под руководством прораба И.Ф. Клина, ныне главного инженера этого треста.

В городе работало еще 4 организации: СУ-203, специализировавшееся на крупнопанельном жилищном строительстве, СМП-209, Горем-15 и Горем-52. Роль и значение этих подразделений в обустройстве города переоценить трудно. Благодаря мобильности и самодостаточности они могли разрабатывать путевое и гражданское строительство в любом районе Целинного края. Помимо строительных, действовали и специализированные «поезда» (по сантехнике, связи, электрике), дислокация которых планировалась Минтрансстроем, ими начинались и по мере надобности усиливались транспортные стройки страны.

Трест «Целинтрансстрой» не был исключением. Его усиление, главным образом, и шло за счет придаваемых ему строительно-монтажных поездов из других трестов Минтрансстроя. И хотя руководство края создавало соб-

ственный Главцелинстрой, приглашало для обустройства Целинограда московских строителей, которые много потрудились на благо целинной столицы, но главной строительной силой региона оставался все-таки Целинтрансстрой.

Жизнь в столице целины кипела ключом. Движимые единым стремлением создать современный город строители, жили одними заботами и проблемами. Власти всех уровней прежде всего ценили работоспособность и бескорыстие. Личные интересы отступали на второй план. Двери в кабинеты начальников - производственных, общественных, партийных — держались открытыми, вопросы решались сообща и незамедлительно. И простых рабочих, и руководителей оценивали только по труду.

Пуск новой  
железнодорожной линии  
Кокчетав–Володарское,  
построенной СМП-296.  
1971 г.



Целинтрансстрой расширял сферу своей деятельности. В 1963-1965 гг. развернулись работы по электрификации железнодорожной линии Караганда – Целиноград – Каргалы. На выполнение этой большой и сложной задачи ушло 5 лет. Особое значение электрифицированной линии состояло и в том, что, помимо своего прямого назначения, она давала сотням производственных предприятий и совхозам дешевую электроэнергию.

Трестом велось массовое строительство крупнопанельных домов. В эксплуатацию были сданы механизированная горка и грузовой двор на станции Целиноград, главный корпус вагонно-ремонтного завода, склады минеральных удобрений. Расширялась собственная промышленная база. Строились аэропорт и стадион «Динамо» в Целинограде. Вошел в строй Дом Советов, в котором разместился Целинный крайисполком и Крайком партии.

В 1965 г. введены завод железобетонных шпал в Вишневке, здание Госбанка, Дом политпросвещения, институт «Целингишпрозем» в Целинограде, Дом культуры и школа на 520 мест в Державинке, общежитие и жилой дом для Сельхозинститута, пионерлагерь в Котыркуле.

Во второй половине 60-х годов были сданы такие крупные объекты, как заводы строительного инвентаря и оснастки и керамзито-бетонных изделий (КБИ) с цехами керамзитового гравия в Целинограде, Атбасаре, Есиле. Заканчивалось сооружение спортивного комплекса «Энергетик» и Крайстатуправления с машиносчетной станцией в Целинограде, велось строительство во многих совхозах Целиноградской, Кустанайской, Кокчетавской, Тургайской областей. Одновременно шла застройка городов Целинограда, Кокчетавы, Темиртау, Экибастуза, Аркалыка, Атбасара, Есиля, Ерментау, поселка Вишневка. Сдавались крупные школы в Вишневке и Целинограде, несколько детских садов и общежитий. Прокладывались вторые пути на линии Целиноград – Павлодар, развивалась станция Караганда-Сортировочная. Начиналась большая работа по увеличению пропускной способности железнодорожной линии Целиноград – Кокчетав. Продолжалось сооружение железнодорожных путей к Казахстанской Магнитке и Тургайскому бокситовому руднику, ремонтных заводов в Есиле и Ерментау.

В 1971 г. страна получила от Целинтрансстроя 131 объект. В последующем сданы 115 км железнодорожных путей и другие объекты. Справили новоселье 2 целиноградских вуза. Сельхозинститут обзавелся новым учебным корпусом, а строительный – комплексом учебных зданий. Замечательный подарок вручили молодым целиноградцам – распахнул свои двери Дворец молодежи. Это сложнейшее инженерное сооружение, включавшее концертный и спортивный залы – трансформеры, бассейн, помещения для культурно-просветительных мероприятий, сооружалось под патронажем ЦК ВЛКСМ по проекту (руководитель Полянский) института ЦНИИЭП ле-



Группа рабочих и руководителей треста – Д.М. Екимчев, И.С. Торопеев (секретарь парткома), В.И. Гребеньков (председатель Постройкома) после вручения тресту Ордена Ленина. 1971 г.



чебно-курортных зданий. Коллектив создателей Дворца молодежи был удостоен премии Совета Министров СССР.

Строители достойно встретили 50-летие СССР. Победителями Всесоюзного социалистического соревнования стали 83 передовика производства, СМП-24, СМП-209, СМП-638, Горемы № 15 и № 52, управление механизации. В эксплуатацию введены локомотивное депо в Атбасаре и гостиница «Турист» в Целинограде. Открыто двухпутное движение Целиноград – Усеть, Целиноград – Павлодар. Открылись 3 детских сада на 560 мест, из них 2 – в сельской местности. Выстроена школа на 1568 учащихся в Целинограде. Досрочно пошли электропоезда на участке Целиноград – Аккуль. Проспект целинников в Целинограде украсили Дом гражданских обрядов и ресторан «Нива».

За десятилетие Целиноград превратился в благоустроенный индустриально-промышленный и культурный центр, действительно, столицу целинного края.

О чудесном преображении Целинного края хорошо говорится в известной книге Л.И. Брежнева «Целина». «Вспоминаю, например, каким был Акмолинск, когда впервые его увидел. Низкие глинобитные домики, узкие улицы, восемьдесят тысяч жителей... А теперь? В городе, получившем имя Целиноград, втрое больше народу, он едва ли не весь обновлен, перестроен, в нем десятки промышленных предприятий, четыре вуза, пятнадцать техникумов, где только за три последних года подготовлено свыше двадцати тысяч специалистов.

Целина дала мощный толчок развитию производительных сил Казахстана, росту его экономики, науки, культуры. Появились крупнейшие промышленные узлы, выросло девяносто новых городов, в том числе известные всей стране Рудный, Экибастуз, Ермак, Кентау, Аркалык, Шевченко. Республика добывает и производит уголь и нефть, чугун и сталь, цветные металлы, минеральные удобрения, новейшие станки, машины, тракторы. И никого уже не удивляет, что в некогда отсталом Казахстане пущен реактор на быстрых нейтронах»

О своей целинной деятельности с удовольствием вспоминает и Д.М. Екимчев. После успешной работы в Сирии (1967-68 гг.), куда он был направлен из Целинтрансстрой, он, как награду, воспринял для себя новое назначение – управляющим трестом. В 1971 г. Целинтрансстрой и его самого наградили орденами Ленина.

Благодарен судьбе, забросившей его в эпицентр целинного подъема, и Николай Александрович Полищук – ныне вице-президент Корпорации «Трансстрой». Придя в СМП-24 в 1961 г. главным механиком, он через 3 го-

да стал главным инженером, а затем и его начальником. Нарботанный опыт и добросовестное отношение к труду было замечено, что способствовало его назначению главным инженером треста «Це-

В президиуме торжественного собрания по случаю вручения Ордена Ленина – первый секретарь Целиноградского обкома КПСС Н.Е. Кручина, первый секретарь горкома П.И. Ершилов, старейший работник треста А.Ф. Миннаков, управляющий Д.М. Екимчев. Ведет собрание И.С. Торопеев. Дворец целинников. 1971.



линтрансстрой», а в 1975 г. — управляющим трестом «Оренбургтрансстрой». Школа Целинтрансстроя дала высококвалифицированных специалистов транспортного строительства. Руководителями главных управлений Минтрансстроя стали Е.Е. Плотников, Д.М. Екимчев и Н.А. Полищук. Управляющими трестами были в свое время начальники подразделений Целинтрансстроя — Л.Н. Лямин, Н.В. Тюменев, З.В. Беседея, В.И. Стороженко, Г.А. Краузе, А.М. Савчук, М.К. Латикан. Немало руководителей из его подразделений стали главными инженерами и заместителями управляющих трестами — А.Д. Спичкин, А.П. Кузьмин, В.И. Шевченко, В.П. Харченко, Л.М. Тикер, Б.С. Речкунов, А. Островский.

В этом не было ничего удивительного — инженерно-технический персонал Целинтрансстроя традиционно отличался высокой квалификацией, надежностью и работоспособностью. Это — Х.М. Байбеков, И.В. Клепиков, М.В. Калинин, М.И. Суменков, М.Ф. Богер, И.А. Бывалин, А.Ф. Минаков, В.И. Корчагин, А.Т. Сахно, П.Д. Солнцев, С.Г. Солнцев, В.М. Арефьев, М.Я. Тихой, В.Д. Насуленко. Подготовка рабочих кадров всегда находилась в зоне повышенного внимания. Трест активно внедрял и успешно осваивал передовые технологии.

Целинтрансстрой не боялся разумно использовать новые системы планирования и экономического стимулирования. Фонды материального поощрения и социально-культурных мероприятий постоянно пополнялись дополнительными отчислениями. Достойными многолетними руководителями общественных организаций треста, о которых тепло вспоминают «однополчане», были И.С. Торопеев и В.И. Гребеньков.

Целинники, окруженные заботой местного, краевого и московского начальства, чувствовали себя полезными и нужными всей стране. Однако, как нередко случается в истории, целинная эпопея, достигнув наивысшего взлета, стала обычной прозой жизни. Целина переставала быть романтически притягательным краем, приток людей на нее постепенно иссякал.

Ну, а затем Казахстан стал суверенным государством. Красавец Целиноград, сменив название сначала на Акмолу, а затем на Астану, стал столицей теперь уже соседней дружественной страны.

Бывшие работники Целинтрансстроя продолжают жить и трудиться в Казахстане, по-прежнему остаются востребованными специалистами, ибо мастерства и опыта им, как говорится, не занимать. Поддерживает и укрепляет дружественные и деловые связи со своими казахстанскими коллегами и Корпорация «Трансстрой». А как же иначе? Ведь Россия и Казахстан связаны одной судьбой, одной историей и Е дорогами, которые так или иначе, но ведут всех добрых людей к счастливому единению.



Первомайская колонна  
транспортных строителей  
у здания треста  
«Целинтрансстрой».  
1972 г.