

# Идут поезда по Казахстану

В.Н. ДУШКОВ

*...Едешь в вагоне по рельсам, тобою уложенным, приникаешь к окнам и видишь, как тихо плывет или стрелой проносится мимо то, чего когда-то не было в природе и что ты построил собственными руками. Вот огромный вокзал, а вот будка путевого обходчика, гремят колеса по твоему мосту. Транспортному строителю со стажем никогда не быть в поезде праздным зевакой! Стучат колесаЕ*

**Б**ез техники, зато с крепкой волей. В феврале 1952 г. после окончания института меня распределили в Оренбургское стройуправление МПС, впоследствии трест «Оренбургтрансстрой» Минтрансстроя. Прибыл я на станцию Эмба и пошел в контору недавно организованного СМП-24, не подозревая, конечно, что останусь в Казахстане и буду строить там железные дороги добрые четверть века. Зона действия треста тогда только на южном направлении простиралась на 800 км и ограничивалась станцией Джусалы в Казахстане. Мы удлиняли станционные и укладывали дополнительные пути, реконструировали локомотивные депо, готовя их к приему новых тепловозов, строили жилье и другие объекты соцкультбыта. Цель ставилась простая и ясная: осваиваются целинные земли, начинается массовое поступление народнохозяйственных грузов, значит, необходимо срочно сооружать прирельсовые грузовые склады и подъезды к элеваторам и зерноприемным пунктам.

В 1957 г. я был переведен в СМП-306 Казахтрансстроя в Джамбул. Там широким фронтом строились вторые пути. В отдельных строительно-монтажных поездах численность личного состава доходила до 900 человек, что довольно внушительно, но если учесть, что в руках людей были не рычаги современных путеукладчиков, а лопаты и кирки, то станет понятно, что основная ставка делалась на физическую силу и волю.

Земляное полотно по всему участку возводили мехколонны треста «Средзастроймеханизация», искусственные сооружения — Мостопоезд № 431 Мостостроя № 4. Казахская железная дорога тогда не имела достаточных



**ВЛАДИМИР  
НИКОЛАЕВИЧ  
ДУШКОВ**

Родился в 1928 г. в селе Царевщина Балтайского района Саратовской области. В 1952 г. окончил ТашиИТ. Работал мастером прорабом, главным инженером, начальником ПТО ГОРЕМ-25 треста «Оренбургтрансстрой» (1952-1957 гг.), главным инженером, начальником СМП-306, зам. управляющего трестом «Казахтрансстрой» (1957-1970 гг.), зам. главного инженера, главным инженером, зам. начальника Казахской железной дороги (1970-1978 гг.), зам. начальника Главного управления капитального строительства МПС (1977-1988 гг.). Награжден 2 орденами СССР Почетный железнодорожник.



мощностей по производству путевого щебня, и первые перегоны делались на рядовом карьерном гравии. Но в 1959 г. Минтрансстрой выделил две передвижные дробильно-сортировочные установки ПДСУ-75, и мы стали выпускать щебень для СМП строительных организаций Казахтрансстрой.

Всегда старались внедрять что-то новое. В 1960 г. провели успешный опыт по укладке второго пути на железобетонных шпалах на перегоне Сурум – Куркуреу – Су. Восстанавливали неоднократно размытый горными паводками главный путь, когда движение поездов на основной железнодорожной линии прерывалось на длительные сроки, и поэтому приходилось всем сообща и каждому в отдельности быть если не изобретателями, то во всяком случае рационализаторами. Одновременно с перегонами развивали станции и узлы, строили жилье и линейно-путевые здания. Позднее по всему участку «685 километр» занялись оборудованием устройств автоблокировки и диспетчерской централизации стрелок и сигналов.

Мы довольно долго ходили в пасынках у научно-технической революции. Например, пути на балласт зачастую поднимали простыми винтовыми домкратами или примитивными моторными подъемниками. Выправка, подбивка производились ручными электрошпалоподбойками. И только в начале 60-х годов стала поступать новая техника: трактор-дозатор с ползучим путеподемником, шпалоподбивочные машины ШПМ-01 и ШПМ-02, гидравлический путевой инструмент и прочий инвентарь. После ввода в строй завода ЖБИ на станции Сергели Главстройпром Минтрансстрой стал поставлять даже сборный железобетон – пустотные плиты настила, плиты покрытий ПКЖ, ПНС. Начиналась индустриализация и специализация в транспортном строительстве.

Наши инженеры и техники на три четверти состояли из молодых специалистов. Неопытные, но трудолюбивые и ответственные, они изо всех сил старались как можно скорее «нагнать» старшее поколение. Так проявили себя Б.А. Чудинов, А.Ф. Гусарев, Н.А. Полищук, Н.Ф. Попов, Б.И. Мартыненко, В.М. Седов, К.К. Менг, А.Б. Конышев, В.Я. Горобец, В.М. Алябьев. При таком стремлении легко помогать новичкам. Что постоянно и делали, например, управляющий трестом «Казахтрансстрой» М.Т. Казыбеков, начальник производственного отдела В.Е. Елманов и технического отдела Д.Н. Голомий, заместитель управляющего трестом Ф.Е. Мордвинов, а также Г.В. Тутарашвили, И.М. Нуждин и другие многоопытные специалисты, считавшие обучение молодежи первейшей производственной задачей, способствующей закреплению кадров, снижению «текучки», кадровым выдвижениям и даже рождению трудовых династий.

Да и опытные порой учились друг у друга. Важно было не почивать на лаврах, а постоянно расти. Впрочем, на одном производственном опыте тоже далеко не уедешь. Теоретическую поддержку нам обеспечивали сотрудники головной проектной организации Ташгипротранс и ГИПы И.Г. Огоев, Н.Г. Паньшин, В.И. Усов, В.И. Белоусов, научно-исследовательские станции, ведущий институт транспортного строительства (ЦНИИС) и другие организации Минтрансстрой и МПС.

**Вторые пути.** Постоянный рост перевозок требовал развития пропускных способностей в направлениях Арысь — Чу — Караганда, Павлодар — Целиноград — Кокчетав, Кандагач — Арысь. Направление Чу — Моинты — Жарык было особенно напряженным, потому что по нему шел из Средней Азии и юга Казахстана порожняк под уголь в Караганду и Экибастуз.

Северный участок Жарык — Моинты проектировал Харгипрогранс. Строительство началось в 1972 г. силами Казахтрансстроя и субподрядных организаций Минтрансстроя. Горная местность, скальные породы, работа «под колесами» поездов существующего пути при высокой интенсивности движения, строительство служебно-технических зданий, линий энергоснабжения, устройств СЦБ и связи, жилых поселков требовало высокой четкости и согласованности в работе с эксплуатационным персоналом железнодорожников. Участок протяженностью 215 км был построен за 3 года в 1975 г.

Южный участок Моинты — Чу протяженностью 434 км (проектировал институт «Алмаатагипротранс») построен силами Казахтрансстроя и мехколонн треста «Средазстроймеханизация» за 5 лет (1974-1979 гг.) с ежегодным наращиванием пропускной способности линии вводом двухпутных вставок на лимитирующих перегонах с последующим соединением их в сплошные пути.

Участок Арысь — Шагир (36 км) на Средне-Азиатской железной дороге был построен в 1973 г. трестом «Самаркандтрансстрой» (заместитель управляющего А.В. Шапошников).

Участок Павлодар — Целиноград протяженностью 428 км с момента его постройки в 1953 г. был загружен до предела перевозками экибастузских углей для тепловых электростанций Казахстана, Западной Сибири, Южного Урала. А после ввода крупнейшего угольного разреза Богатырь ситуация просто стала невыносимой. В 1968 г. Ленгипротранс начал разработку проекта вторых путей Павлодар — Целиноград (ГИП К.А. Демченко). Строительство началось в 1969 г.

На восточном участке от Павлодара до станции Уленты (229 км) работы вел трест «Павлодарттрансстрой» (управляющий И.Н. Никитин, позднее А.В. Шапошников), а на западном от Целинограда до Ерментау, (181 км) — трест «Целинтрансстрой» (управляющий Д.М. Екимчев, позднее Л.Н. Лямин).

Второй путь возводился на совмещенном земляном полотне с рельсошпальной решеткой на железобетонных шпалах и щебеночном балласте. Для стабилизации верхнего строения сначала укладывали инвентарный путь на деревянных шпалах с подъемкой его до проектной отметки (на отдельных участках до 1 м) и последующей обкаткой.

Параллельно строили линейно-путевые производственные здания, реконструировали старые и строили новые цеха локомотивных депо в Ерментау и Павлодаре, прокладывали новые

Общий вид Дворца спорта в Алма-Ате. 1966 г.



инженерные коммуникации, развивали с удлинением путей узлы Целиноград, Павлодар, Ерментау. переустраивали углепогрузочную станцию Экибастуз, расширяли малые и участковые станции, монтировали устройства энергоснабжения связи и СЦБ. На подходах к Иртышу укреплялись откосы пойменных участков отсыпкой скального грунта с помощью вагонов-самосвалов (думпкаров). В 1975 г. работы были завершены.

Организации Минтрансстрой вели строительство не только линейных объектов МПС, но и крупных промышленных и социальных объектов. Многие из них стали украшением городов: Дворец целинников и Дворец молодежи в Целинограде, Дворец спорта с демонстрационным катком, театр им. Лермонтова, Дворец пионеров, два кинотеатра и другие объекты в Алма-Ате. Новые вокзалы возведены в Актюбинске, Кокчетаве, Уральске, Алма-Ате, Кустанае, Павлодаре. При этом Алма-Атинский и Кустанайский вокзалы (проект Мосгипротранса, ГИПы С.О. Мхитарян и В.М. Батырев) были удостоены Премии Совета Министров СССР. Реконструированы вокзалы в Чимкенте и Джамбуле.

Для Казахской железной дороги построены щебеночные заводы на станциях Бадам, Вишневка, Жоламан и целый ряд других объектов производственного назначения. Построено также много объектов для других отраслей народного хозяйства, в том числе хранилища минеральных удобрений большой емкости, завод по ремонту комбайнов, мастерские по ремонту сельхозтехники, птицефабрика и несколько животноводческих комплексов.

Линия Оренбург – Арысь приняла первые составы еще в дореволюционные годы и долго была единственной магистралью, связывавшей



Капчагай.  
Железнодорожный мост  
через реку Или.  
1970 г.

Центральную Россию со Средней Азией. В 1975 г. Тапгипротранс начал проектирование вторых путей на участке Кандагач – Арысь (главный инженер проекта Я.Г. Меламуд), которое велось поэтапно ускоренными темпами, чтобы максимально приблизить начало работ.

В 1978 г. сооружением двухпутных вставок и отдельных лимитирующих перегонов занялись подразделения Железнодорожных войск. Позднее к военным присоединились мехколонны трестов «Средазстроймеханизация» и «Актюбинсктрансстрой» – последнему отвели западный участок трассы. В итоге «пунктир» вставок превратился в сплошную линию общей протяженностью около 780 км (почти 60 % полной ее длины). Особенно в ту пору отличилась Актюбинская бригада ГУЖВ (командир Л.В. Исаев).

**Новые линии.** В середине 50-х годов началось строительство железной дороги протяженностью 304 км в восточной части Казахстана между станциями Актогай и Дружба (на государственной границе). Проект разрабатывался Сибгипротрансом, а сооружение поручили Казахтрансстрою с привлече-

нием субподрядных и специализированных организаций Минтрансстроя. Трасса проходила в зоне с резко континентальным климатом, где нередко случались злые пыльные бури. Зато рельеф был ровный, рек встречалось мало.

Звеносборочную базу и головной строительно-монтажный поезд, который вел укладку пути на всем его протяжении, разместили на станции Актогай. На станции Дружба развернули полный комплекс сооружений, необходимых для нормальной эксплуатации линии.

В конце 1961 г. дорога была введена в строй. Но большие потоки грузов по ней так и не пошли. Китайская сторона не подвела со своей стороны железную дорогу к границе, и линия на долгие годы осталась тупиковой. Производственные здания, жилые дома и другие объекты оказались заброшенными и со временем обветшали. Только к началу 90-х гг., когда Китай протянул к станции Дружба свою линию, все пришлось восстанавливать силами Казахской железной дороги.

На очереди была железная дорога протяженностью 206 км между станциями Балхаш и Саяк к месторождению медесодержащих руд. Туда прибыли и двинулись навстречу друг другу два СМП (руководители Ф. Гудыменко, В.М. Седов, В.И. Стороженко) треста «Казахтрансстрой». Земполотно отсыпали мехколонны Средазстроймеханизации. Укладка пути велась механизированным способом. Параллельно строились служебно-технические здания и жилье, велись работы по энергоснабжению, связи, устройствам автоблокировки. С открытием движения по дороге в 1971 г. пошли поезда с рудой на металлургический комбинат. Для повышения маневренности и создания прямого железнодорожного выхода от Урала к Госгранице последний на этом направлении участок — между станциями Саяк и Актогай (186 км) Казахтрансстрой сдал в эксплуатацию в 1986 г.

Недра Казахстана богаты месторождениями полезных ископаемых. В южном Казахстане еще в 1946 г. была построена линия Джамбул — Каратау (90 км) к месторождению фосфатов, добываемых закрытым способом. В 1957 г. началось строительство железной дороги от Каратау к руднику Аксай длиной 33 км (проект Ташгипротранса, ГИП И.Г. Огоев), потом от станции Коктал рельсы повели к месторождению Жанатас (69 км). Перекинули два железобетонных моста через большие реки, соорудили 30 мостов и водопропускных труб через малые речки и суходолы. Завершилось строительство на направлениях Каратау — Коктал — Аксай, Коктал — Жанатас — Карьер (166 км) в 1965 г.

В начале 60-х годов в центральной части Казахстана, в районе города Карагайлы началась разработка медесодержащих и полиметаллических руд. Для транспортировки руды на перерабатывающие предприятия построена



Железнодорожный вокзал в Джамбуле. 1969 г.



Вокзал станции Кустанай.  
Трест «Магнитогорск-  
трансстрой».  
1974 г.

со всеми необходимыми обустройствами железная дорога Караганда (Солонички) – Карагайлы протяженностью 248 км.

Кроме названных рудников, построены подъездные пути к месторождениям полезных ископаемых на станциях Курмангазы (70 км) и Мойночен Золого (41 км). соответственно в 1963 г. и 1974 г.

В связи со строительством плотины Капчагайской ГЭС на реке Или местный участок железной дороги подлежал выносу из зоны затопления. Строительство нового обхода (47 км) с мостовым переходом через водохранилище (проект института «Ленгипротрансмост»), который сооружался Мостоотрядом-25 (начальник В.А. Старик), выполнено за 4 года (1967-1970 гг.).

В целях частичной разгрузки Транссиба и приближения погрузочных станций к пунктам массового приема зерна в местах освоения целинных и залежных земель в конце 50-х годов началось строительство железной дороги Барнаул – Кокчетав – Кустанай, так называемый Средсиб. Его восточный участок (375 км) между станциями Среднесибирская и Кокчетав сооружался подразделениями железнодорожных войск. Западный участок от Кокчетав до Кустаная протяженностью 411 км вели тресты «Южуралтрансстрой», «Целинтрансстрой» и «Кокчетавтрансстрой». Их управляющими были в разное время Л.Н. Лямин, А.М. Савчук, А.Ф. Габриэль, В.И. Сторожено. Последний участок Кустанай – Новоурицкое построен в 1986 г.

С открытием в Прикаспии богатейших месторождений полезных ископаемых ограниченные возможности однопутной железной дороги Арысь – Кзыл-Орда – Оренбург, построенной еще в девятнадцатом веке, стали нетерпимым препятствием на пути индустриализации огромных территорий

В январе 1963 г. в г. Гурьеве организовано специализированное Управление строительства № 99. Оно формировалось на базе переданных из треста «Оренбургтрансстрой» строительско-монтажных поездов №№ 137, 163, 206, 224 и ряда других предприятий. Все заботы организационного периода принял на себя штаб во главе с начальником Управления А.Н. Мельниковым и главным инженером Т.А. Гогичашвили. Начальниками подразделений назначили Б.К. Рачковского, В.И. Васильченко, А.И. Прошина, П.Е. Башенко и других опытных транспортных строителей. Перед новым коллективом стояла грандиозная задача – проложить 583 км новых путей в условиях пустыни, безводья, с изнуряющей летней жарой, пыльными бурями, зимними ураганскими ветрами, песчаными заносами и полным отсутствием каких-либо автодорог.

Первые метры трассы повели от станции Макаг на Кульсары-Бейнеу. Впереди ожидали 300 км пустынной равнины с многочисленными сухими логами и солончаками. Основную часть техники еще не доставили, уклады-

вали пути вручную, шпалы подвозили на грузовиках, рельсы растаскивали тракторами, балласт укладывали старым дедовским способом. И все же первый участок Макат – Бейнеу был построен за 2 года. От Бейнеу трасса поворачивала к побережью Каспия, на полуостров Мангышлак; к городу Шевченко (Актау) и шла дальше к нефтепромыслам Узень (Тенге). Закончили строительство в 1970 г.

Второе направление трассы – на Среднюю Азию, к станции Кунград. Участок Бейнеу – Кунград (408 км) проходил по территории Каракалпакии (Узбекистан). Местность – та же безжизненная пустыня. Последние метры трассы уложили в 1971 г., а линия была сдана в 1972 г. и включена в состав Среднеазиатской железной дороги.

К этому времени мы уже достаточно оснастились машинами и механизмами и могли сокращать сроки строительства. Наиболее трудоемкие виды путевых работ – укладка и балластировка пути были полностью механизированы.

Следующим этапом стало сооружение линии Гурьев – Астрахань (320 км). В 1966 г. трасса стартовала по равнинной местности Прикаспийской низины, изобиловавшей солончаками и высохшими солеными озерами. В 1970 г. она была построена и значительно сократила путь народнохозяйственным грузам, следующим из Средней Азии к Южным районам Европейской части страны.

В государственных планах на 80-е годы предусматривалось строительство линии Макат – Александров Гай. Проектный институт «Днепрогипротранс» провел изыскания и приступил к рабочим чертежам. Но планы изменились, и работы пришлось целиком свернуть. Сдали только начальный участок протяженностью 162 км до пункта Индерборский, где располагались месторождения полезных ископаемых.

Вписана в биографию УС-99 и небольшая железная дорога от станции Кульсары к нефтепромыслам Тенгиз протяженностью 100 км. За 30 лет существования УС-99 его коллективом только в Гурьеве построены десятки прекрасных зданий и сооружений: железнодорожный вокзал на 500 пассажиров, аэровокзал и автовокзал, Дом Советов, два техникума, драмтеатр на 810 мест, торговый центр, больница, жилые дома общей площадью более 250 тыс. м<sup>2</sup>. Отличный автодорожный мост через полноводный Урал и благоустроенная набережная украсили город.

За большие успехи в строительстве железных дорог в Прикаспии Управление строительства в 1971 г. награждено орденом Октябрьской Революции, более 250 работников получили ордена и медали, а его начальник Т.А. Гогичаш-

Вокзал станции Кустанай.  
Акт о вводе  
в эксплуатацию  
подписывает  
председатель  
Госкомиссии, заместитель  
начальника Казахской  
железной дороги  
В.Н. Душков.  
Слева направо:  
Н.В. Микულიн (начальник  
СУ-214), Н.П. Блауметич  
(управляющий трестом  
«Магнитогорсктранс-  
строй»), Н.Я. Кляингольд  
(секретарь Обкома КПК),  
М. Абдуллаев (главный  
инженер Кустанайского  
отделения железной  
дороги).  
1976 г.





Автодорожный мост  
через Урал (1965 г.)  
и Дом Советов (1980 г.)  
в Гурьеве

Железнодорожный  
вокзал в Павлодаре.  
1982г.



вили стал Героем Социалистического Труда. После его перевода на работу в центральный аппарат Минтрансстроя УС-99 возглавляли А.А. Абаджев, М.А. Баркинхов, Б.И. Мартыненко и другие талантливые руководители.

В 1970 г. я перешел из треста «Казахтрансстрой» в Управление Казахской железной дороги. В 1970-80 гг. мы вели интенсивное строительство: прокладывали новые линии, строили вторые пути, развивали узлы и станции, сооружали новые вокзалы, строили много жилья. Кроме трех дорожно-строительных трестов — Алмаатинского, Актюбинского и Целиноградского, с нами работали подрядные тресты Минтрансстроя: Казахтрансстрой, Целинтрансстрой, Павлодартрансстрой, УС-99, помогали Оренбургтрансстрой, Алтайтрансстрой, Магнитогорсктрансстрой, Южуралтрансстрой и специализированные организации Главтрансэлектромонтажа, треста «Казахтрансэлектромонтаж».

Постоянно меняющаяся обстановка на объектах требовала строгой и регулярной координации деятельности предприятий. Оперативное решение текущих проблем — залог успехов. По личной инициативе начальника дороги Г.В. Виноградова и главного инженера К.Д. Кобжасарова в Управлении практиковался ежеквартальный разбор работ с участием руководителей трестов, проектных организаций и отделений железной дороги, на который приглашались руководители ГУКС МПС и ГУЖДС Минтрансстроя. В этих совещаниях принимали участие от Минтрансстроя А.П. Гаркуша, И.П. Бардеев, Т.А. Гогичашвили, И.И. Корбаков, В.А. Нейланд, от МПС — А.Е. Кузнецов, Г.Х. Савченко, Г.С. Нахалов, Б.В. Голицын и другие руководители.

Без активной помощи коллективов отделений дороги эффективное строительство было бы невозможным. Вспоминаю, как хорошо работали главные инженеры отделений А.И. Чумаков (Целиноградское), С.М. Бондюк (Павлодарское), А.С. Золотухин (Карагандинское), М.М. Абдуллаев (Кустанайское), М. Джапаркулов (Чимкенское), В.П. Ионов и Ю.З. Бунаков (Алма-Атинское).

После разделения Казахской железной дороги (1976 г.) на три самостоятельных дороги — Алма-Атинскую, Целинную и Западно-Казахстанскую практика ежеквартальных разборов хода строительства сохранилась. Теперь организаторами и активными участниками строек стали главные инженеры дорог Н.С. Никитин, Н.К. Исингарин, Б.И. Родионов, Ю.В. Панов.

В 1978 г. я был переведен на работу в Москву в МПС, но начало моей профессиональной деятельности, как транспортного строителя в Казахстане, всегда вспоминаю с особой теплотой.