

Путь к освоению полуострова Мангышлак

В.И. ОВЧИННИКОВ

До 60-х годов XX века на громадной территории полуострова Мангышлак единственной железной дорогой был участок Кандагач–Гурьев протяженностью 520 км, который обрывался на левом берегу реки Урал. В директивных документах того времени намечалось строительство линий Астрахань–Гурьев и Макат–Александров Гай. В целях скорейшего развития и освоения Мангышлака опережающим было признано сооружение железной дороги Макат–Актау (Мангышлак) длиной 706 км.

Генеральным подрядчиком утвердили Управление строительства № 99 Минтрансстроя СССР с дислокацией на станции Макат. Всю тяжесть организационных забот разделили руководители Ю.А. Щадных-Чупринко, Т.А. Гогичашвили, А.А. Абаджев.

Станция Макат была маленьким железнодорожным поселком с населением не более 1000 человек, окруженным сорами (высохшими соляными озерами) и нефтяными лужами при полном отсутствии какой-либо растительности. Через станцию проходило несколько пар грузовых поездов в сутки и один раз в двое суток – пассажирский поезд. Развитие этой станции и укладку пути в южном направлении выполнял СМП-137 под руководством Б.К. Рачковского, первоклассного организатора, имевшего огромный опыт послевоенного восстановления железных дорог Украины и строительства новой линии Актогай – Госграница.

Развитием станции Мангышлак и укладкой пути в северном направлении занимался СМП-163 во главе с В.И. Васильченко, классическим украинским мужиком – всегда веселым, добродушным, доступным, хитроватым, никогда не забывавшим порученного ему дела.

На станции Бейнеу работал Горем-22, которым руководил И.Ф. Томаль – уравновешенный человек, говоривший уверенным, но негромким голосом. И мало было таких людей, которые его плохо слышали или не выполняли поручений. На этой станции готовилась база для последующего рывка в глубь плато Устюрт в направлении города Кунград.

СМП-285 дислоцировался на станции Сай-Утес. Им руководил П.Е. Бащенко, стремительный, вездесущий и неуловимый, с громадным организа-



**ВИКТОР ИВАНОВИЧ
ОВЧИННИКОВ**

Родился в 1937 г. в Оренбургской области. Окончил в 1970 г. НИИЖТ. Работал инженером дистанции пути, начальником Гурьевской группы заказчика. С 1977 г. по 1995 г. – начальник службы капитального строительства Западно-Казахстанской железной дороги. Награжден орденом СССР.

торским талантом. В его биографии были годы детства, проведенные в фашистском концлагере. Это подразделение вело работы на сложном в техническом отношении участке. Крутые косогоры, иссеченные ериками и суходолами, затяжные подъемы, большое количество кривых, искусственных сооружений, особенно труб с большой разницей в отметках входных и выходных оголовков.

Все эти руководители за выполнение задач по строительству магистралей Макат – Актау, Гурьев – Астрахань, Бейнеу – Кунград были награждены самыми высокими наградами, а Тенгиз Андреевич Гогичашвили стал Героем Социалистического Труда и лауреатом премии Совмина СССР.

Очень трудную задачу решали строители дороги Макат – Актау. Необходимо было преодолеть большие расстояния в условиях бездорожья по пескам и барханам при отсутствии питьевой воды на всех направлениях. Летом – изнуряющая жара, песчаные и пыльные бури, зимой – многодневные снежные ураганы и морозы до 30 градусов. Стройку объявили комсомольской и со всей страны туда съехались молодые люди с желанием принять участие в этом грандиозном деле. И действительно каждый день труда там был поистине героическим.

Линия Макат – Актау была введена в эксплуатацию 31 декабря 1966 г., к концу 1967 г. сдали участок Актау – Узень длиной 186 км. В 1970 г. вступили в строй линии Гурьев – Астрахань (Аксарайская) протяженностью 326 км, а в 1972 г. Бейнеу – Кунград (408 км). За 15 лет было построено более 1600 км новых линий, связавших Мангышлак со всей страной и позволивших уже в 1968 г. досрочно запустить первую нитку газопровода Средняя Азия – Центр и тем самым начать интенсивное освоение этого края.

Большие объемы работ выполнялись трестами «Оренбургтрансстрой», которым руководил Н.А. Полищук, ныне вице-президент Корпорации «Трансстрой», и «Самаркандтрансстрой», управляющим которого был А.И. Пекарь. Ряд подразделений Оренбургтрансстроя впоследствии послужили основой при формировании УС-99 и Актюбинсктрансстроя.

К середине 70-х годов на однопутных направлениях Илецк – Туркестан, Никель – Тау – Кандагач – Гурьев пропускная способность была полностью исчерпана и здесь ежедневно бросалось 100 - 150 поездов.

Для освоения громадных объемов капложений, выделенных на строительство вторых путей, в Актюбинске формируется новый трест «Актюбинсктрансстрой» (В.И. Васильченко, М.П. Головырин) и передислоцируется бригада железнодорожных войск. Командир бригады – Борис Васильевич Исаев.

К 1995 г. основные работы по усилению Западно-Казахстанской дороги были завершены. Было построено и введено в эксплуатацию более 1200 км вторых путей, свыше 200 км станционных путей. В результате увеличилась мощность станций Илецк, Актюбинск, Кандагач, Казалинск, Кзыл-Орда, Саксаульская, Чили.

В любом деле есть пионеры. Первыми по всем этим нелегким маршрутам прошли и выбрали оптимальные варианты будущих дорог изыскатели и проектировщики Мосгипротранса, Днепрогипротранса, Ташгипротранса.

Очень трудную задачу решали строители дороги Макат-Актау. Необходимо было преодолеть большие расстояния в условиях бездорожья по пескам и барханам при отсутствии питьевой воды на всех направлениях. Летом – изнуряющая жара, песчаные и пыльные бури, зимой – многодневные снежные ураганы и морозы до 30 градусов. Стройку объявили комсомольской...

Особенно сложно было изыскателям на полуострове Мангышлак.

Полное отсутствие многолетних статистических данных о климатических условиях, топографических и морфологических характеристик бассейна, характеристик почв и растительного покрова, результатов деятельности людей в районе прокладки линии Макат — Актау.

Генераторами созидательной энергии в управлении Казахской железной дороги и организованной в 1977 г. Западно-Казахстанской железной дороги в 60-70-х годах были К. Д. Кобжасаров, И.Ф. Коптеленок, В.Н. Душков и Б.И. Родионов. Их отличительная черта — единство слова и дела, обязательность и ответственность, умение понимать и ценить мнение оппонента и подчиненного. Они заражали и увлекали людей своей энергией, умело организовывали работу и обеспечивали выполнение поставленных задач.

Эти люди организовывали постоянный приток необходимых объемов инвестиций на дорогу. В те годы сделать это было непросто. Кудайберген Дюсенович Кобжасаров при личной встрече с Председателем Совета Министров СССР А.Н. Косыгиным в 1977 г. сумел убедить его в необходимости передислокации на дорогу бригады Железнодорожных войск и организации в Актюбинске нового треста «Актюбинсктрансстрой». Основные объемы по строительству вторых путей на участке Кандагач — Туркестан были выполнены этими подразделениями. Борис Иванович Родионов много труда вложил в обеспечение своевременного открытия титула строительства вторых путей на участке Кандагач — Туркестан. Для человека с периферии это было равносильно подвигу.

Строительство новых линий в Западном Казахстане финансировалось Гурьевской группой заказчика, которой осуществлялось комплектование стройки всем необходимым для ввода в эксплуатацию, контролировалось качество работ и производилась их приемка.

При сооружении новых линий и вторых путей внедрялись все последние достижения науки и техники того времени. В 60-х годах укладывались рельсы Р-50, а уже в 70-х — только Р-65 и всюду применялся щебеночный балласт. Внедрялись совершенные средства связи, для чего было уложено более 1500 км магистрального кабеля. На всех станциях применена электрическая централизация стрелок и централизованное диспетчерское управление движением поездов. Всего было включено в ЭЦ 4200 стрелок. Надежность электроснабжения станций, устройств СЦБ и связи, бытовых потребителей обеспечена вводом более 2800 км ЛЭП-10 с резервом от дизельных электростанций. Построено и реконструировано 10 локомотивных и 5 вагонных депо с учетом применения современных локомотивов и нового подвижного состава. На всех станциях построены благоустроенные поселки с полным комплексом инженерного обеспечения. На всей дороге ликвидировано приливное водоснабжение.

За все эти годы введено более 800 тыс. м² жилья, школ на 7000 учащихся, больниц более чем на 1000 коек. В этих местах быстро росли поселки местных жителей. Новые железные дороги и вторые пути изменили судьбы многих людей, которые получили новую работу и новые возможности.

