

80 ЛЕТ СО ВРЕМЕНИ ОКОНЧАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТУРКЕСТАНО-СИБИРСКОЙ (ТУРКСИБ) ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

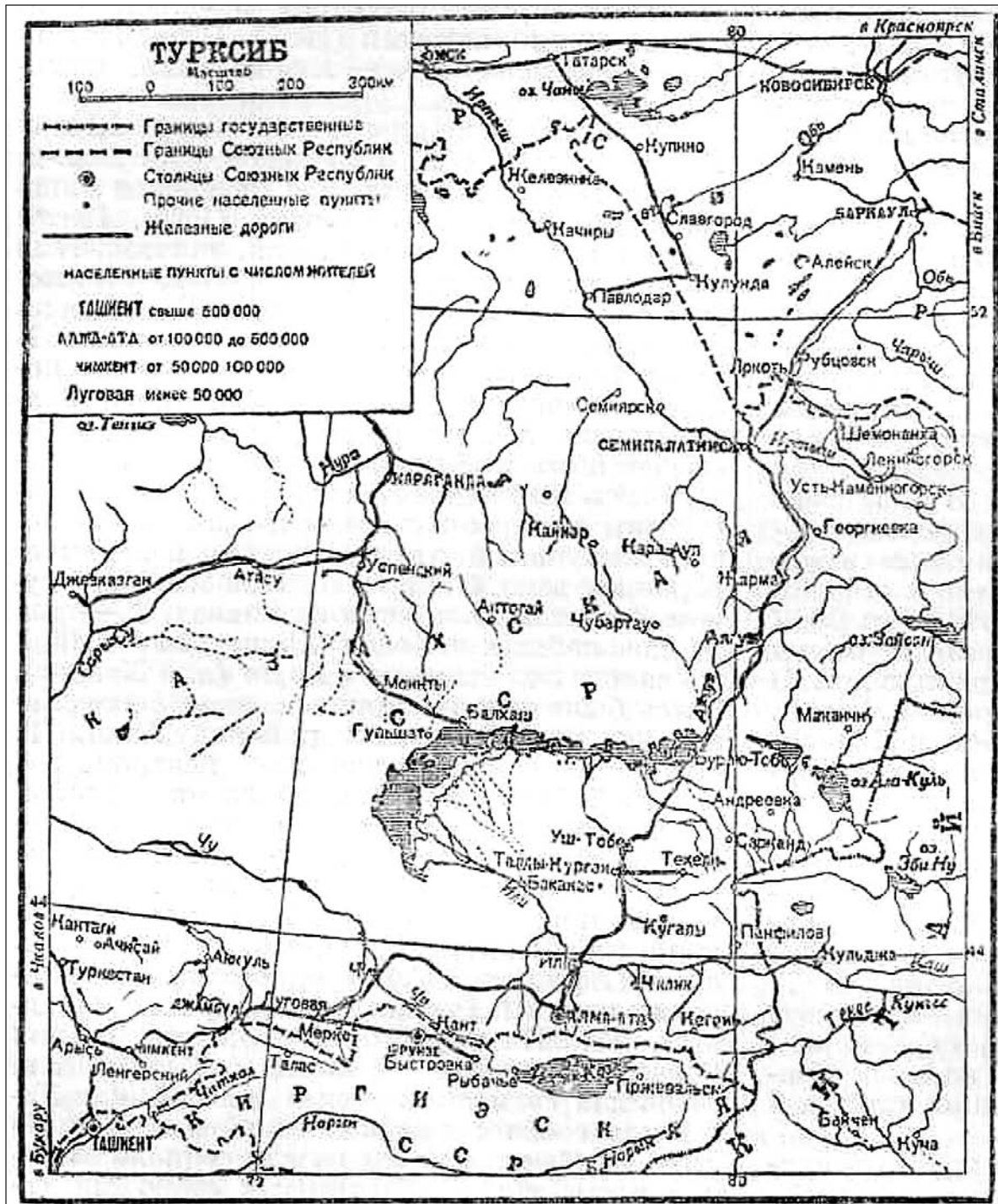
История строительства Турксиба тесно связана с историей промышленного освоения Юго-Западной Сибири и Средней Азии. Особое значение строительство Турксиба имело для Алтая в конце 1920–1930-х гг. — эта территория в границах бывшей Алтайской губернии и будущего Алтайского края. Турксиб явился логическим продолжением алтайской ветки сибирской железнодорожной магистрали, что позволило интенсифицировать торгово-экономические связи Алтая со Средней Азией, как в сторону вывоза продукции сельского хозяйства и промышленности с Алтая, так и для ввоза среднеазиатских товаров. Рекогносцировочные работы на трассе Семипалатинск–Арысь были предприняты еще в 1907 г., строительство же было начато лишь в 1913 г. К 1917 г. была построена дорога Арысь–Бурное (231 км). Прерванные гражданской войной работы возобновились в 1921–1922 гг., когда дорога была продлена на 69 км до Аулиэ-Ата. В 1924 г. путь был доведен до ст. Луговой (еще 118 км) и дальше до г. Фрунзе, расположенного в стороне от основной трассы Турксиба. В середине 1927 г. началось строительство северного участка от Семипалатинска, а в конце того же года развернулись работы на южном участке — от ст. Луговой. В 1930 г., на год раньше установленного срока, у ст. Айна-Булак сомкнулись пути северного и южного участков.

Сооружение Турксиба происходило в трудных условиях, дорогу приходилось прокладывать в слабо обжитых, нередко и пустынных областях Восточного Казахстана, приходилось преодолевать знойные песчаные пространства, сильно пересеченные местности, в частности, отроги Джунгарского Ала-тау и Чу-Илийских гор (Чокпарский перевал), бурные реки. При-

шлось возвести множество мостов (крупнейшие через реки Иртыш, Или, Чу), защитных сооружений от сыпучих песков и т.д. Крайне затрудняла строительство отдаленность района от металлургических и машиностроительных баз страны (Сибирь тогда еще не имела металлургии). Местное население с большим подъемом принимало участие в строительстве Турксиба, чем в значительной мере было обеспечено столь быстрое его завершение.

Основная задача дороги была — соединить богатую хлебом, лесом и углем Сибирь с хлопководческими районами Южного Казахстана и в особенности Средней Азии. Снабжение этих районов алтайским хлебом освобождало пригодные для орошаемого земледелия земли под посевы хлопчатника и других ценных технических культур, под посевы риса, плодовые сады и виноградники. До постройки Турксиба связь Сибири со Средней Азией осуществлялась через Челябинск–Оренбург. Турксиб приблизил два этих важных экономических центра почти на 2 тыс. км, соединив два крупнейших района Азиатской части СССР – Сибирь и Среднюю Азию.

Туркестано-Сибирская железная дорога, первая крупная новостройка в области железнодорожного транспорта в СССР, осуществленная в 1927–1930 гг., — одно из крупнейших строений первой пятилетки. Длина — 1452 км. Проходила по восточной окраине Казахской ССР, по трассе Семипалатинск — Алма-Ата — Луговая. Линией Луговая — Арысь смыкалась с Ташкентской железной дорогой. Линией Семипалатинск — Новосибирск смыкалась с Великой Сибирской магистралью. Длина всего пути от Новосибирска до Арыси — 2531 км.



Турксиб вместе с тем пробудил к жизни огромные, мало освоенные, но богатые по своим природным ресурсам территории Восточного и Южного Казахстана. Турксиб явился важнейшей предпосылкой для освоения Прибалхашья, облегчив подступ к его медным месторождениям и рыбным богатствам. Турксиб открыл также широкие возможности для развития района Алма-Аты. Посевы хлопка, сахар-

ной свеклы, новых лубяных культур, риса в южных и юго-восточных районах Казахстана в значительной степени обязаны своим появлением Турксибу. Создание Турксиба явилось важнейшим фактором, способствовавшим росту площадей под хлопчатником в старых хлопководческих районах Средней Азии и созданию хлопчатобумажной промышленности в Сибири (Барнаул). Именно строительство Туркси-

ба, и введение в действие в его казахстанской и алтайской веток в начале 1930-х гг., и доведение этой магистрали до ст. Локоть, откуда одна линия протянулась до г. Новосибирска, а другая до г. Барнаула, и создало возможность для дальнейшего социально-экономического развития Алтая. Это стало основой формирования магистральной сети связывающей Алтай со Средней Азией и дублирующей линией связывающей Алтай с гг. Новосибирском и Омском. Это позволило начать в 1932 г. строительство крупнейшего в стране Барнаульского меланжевого комбината. Впоследствии, в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., развитая железнодорожная сеть, в т. ч. и алтайская часть Турксиба создали возможность для размещения на Алтае, в

т. ч. в Барнауле десятков эвакуированных заводов. На строительстве Турксиба из вчерашних кочевников-казахов были воспитаны многочисленные кадры промышленного пролетариата и технической интеллигенции.

Проходя вблизи советско-китайской границы, Турксиб существенно способствовал развитию торговых отношений между СССР и Западным Китаем (Синцзяном). Основные грузы Турксиба с Севера на Юг — хлеб, лес, уголь, металлы, экспортные товары для Китая, с Юга на Север — хлопок, фрукты, нефть, импортные товары из Западного Китая.

Ю. С. Дьяченко

ЛИТЕРАТУРА

*Турксиб: сб. ст. участников строительства Туркестано-Сибирской ж/д / под ред. Д. Сверчкова. М.: Транс. печать НКПС, 1930. 256 с.

*Турксиб // Большая советская энциклопедия. М., 1947. Т. 55. Стб. 239–240: карт.

Хануков, Е. Д. Туркестано-Сибирская железная дорога // Большая Советская энциклопедия. М., 1977. Т. 26. С. 339.

Зензинов, Н. А. Турксиб – первенец первой пятилетки // Зензинов, Н. А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986. С. 92–103.

*Бегалиева, А. А. История Туркестано-Сибирской магистрали: автореф. дис. на соиск. степ. канд. ист. наук. Алма-Ата, 1991. 23 с.

Турксиб // Железнодорожный транспорт: энциклопедия. М., 1994. С. 463.