



УДК 94 (575.2)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО КЫРГЫЗСТАНА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

ДЖУНУШАЛИЕВА Г.ДЖ.

КРСУ им. Б.Ельцина

izvestiya@ktu.aknet.kg

Рассматривается железнодорожное строительство в Кыргызстане в годы Великой Отечественной войны. Огромный и уникальный опыт строительства железной дороги в сейсмически опасной зоне горного ущелья, произведенный тяжелым трудом тысяч людей в период военного времени.

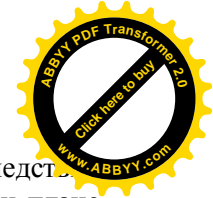
В годы Великой Отечественной войны изменился характер работы железных дорог СССР, так как первостепенное значение приобрели военные перевозки, перебазирование по железным дорогам производительных сил СССР. Основную роль стали играть железнодорожные линии, связывавшие Центр с Поволжьем, Уралом, Сибирью, Средней Азией. Повысилось значение урало-сибирского и среднеазиатского направлений. Выросший за годы Советской власти железнодорожный транспорт в чрезвычайно сложной обстановке должен был перейти на военный лад, своевременно и бесперебойно обеспечить воинские и народнохозяйственные перевозки. Приказом Наркомата путей сообщения с 24 июня 1941 г. движение поездов по всему Советскому Союзу было переведено на особый воинский график. Сокращаются гражданские перевозки, и вводится первоочередное продвижение эшелонов с войсками, воинскими грузами и стратегическим сырьем.

Железная дорога в Кыргызстане не имела сквозного движения. Станции, находившиеся на его территории, являлись конечными точками Ташкентской и Туркестано-Сибирской железных дорог. Объем перевозок в республике железнодорожным транспортом за первый период войны возрос по сравнению с мирным временем почти вдвое. Увеличилось, главным образом, отправление в пункты назначения воинских частей, боеприпасов, стратегического сырья, руды, каменного угля, нефтепродуктов, обмундирования, снаряжения, продуктов питания. Изменяется также грузооборот железнодорожного транспорта и если в 1940 г. в Кыргызстан прибывает 1 286 тыс. тонн, а отправляется 1 974, то в 1942 соответственно 917 и 1 901 тыс. [1]

Кроме того, изменилась и структура перевозок. Привоз высококачественного каменного угля и кокса в Кыргызстан сократился с 236 тыс. тонн в 1940 г. До 133 тыс. тонн в 1942, лесных материалов со 191 до 96, нефти почти в два раза. В то же время, отправление топлива из треста «Киргизуголь» для промышленности и транспорта соседних республик возрастает с 967 тыс. тонн до 1 002, минеральных строительных материалов со 195 до 249. к тому же, объем перевозок железнодорожным транспортом в республике за 1942 г. был невысоким. Наблюдались большие простои поездов на технических и промежуточных станциях. Поэтому, для обеспечения устойчивой работы транспорта правительством республики были приняты меры по увеличению числа разгрузки вагонов, ликвидации сверхнормативных простоев и повышению ответственности клиентур. Фрунзенский, Джалал-Абадский и Ошский обкомы и облисполкомы установили повседневный контроль за работой железных дорог и предприятий по погрузке и выгрузке вагонов, оказали им необходимую помощь рабочей силой и транспортом, а также выделили складские помещения и площадки. [1]

Накануне войны крупной железнодорожной станцией Турксиба являлась станция Пишпек. Увеличение объема грузопотоков настоятельно потребовало открытия здесь новых предприятий. Вследствие этого в 1942 г. на базе локомотивного было организовано вагонное депо по ремонту вагонов по ремонту в соответствии с приказом начальника Туркестано-Сибирской железной дороги за номером № 488/ 13. локомотивное депо размещалось в ветхом полуразрушенном здании и располагало двумя короткими отрезками путей. Ремонтные работы производились под открытым небом, вручную. Постепенно здесь была создана ремонтная база и началась подготовка кадров ремонтных рабочих.

В военные годы на Пишпекском отделении Туркестано-Сибирской железной дороги действовали следующие предприятия: ТЧ -9, паровозное депо, ВЧ -6, вагонно-ремонтный участок ПЧ – 16, ДН – 8 отделения службы движения. Они обслуживали возросший объем по перевозке и обработке грузов, пассажиров. Станция Пишпек работала в режиме перегрузки, так как



производительные ресурсы были недостаточны для приема большого объема грузов. Вследствие чего, станция государственной план погрузки на I полугодие 1942 г. не выполнила. При плане погрузки 5 633 вагона погружено 3 389, что составляло 60,1 %; простои вагонов под местными грузовыми операциями достиг 21 часа, вместо 13, предусмотренных нормой. Транзитные вагоны простаивали под операциями 7,9 часа вместо 5,1 по норме. За I квартал 1942 план погрузочно-выгрузочных работ был выполнен на 34,2 %. За первое полугодие со станции Пишпек было отправлено с нарушениями расписания 106 поездов. [1] особенно велики были простои на подъездных путях под погрузочно-разгрузочными операциями и в промывочном ремонте, нарушались графики отправления и следования поездов.

В связи этим принимается ряд мероприятий по улучшению работы станции. На выполнение заданий отводятся конкретные сроки, назначаются ответственные лица, следившие за ходом их реализации. Одновременно было замечено, что Пишпекскому отделению требуется произвести расширение производства. Вследствие этого руководство республики обратилось к начальнику Туркестано-Сибирской железной дороги с просьбой обязать дорожно-строительный трест Турксиба закончить в 1944 г. строительство депо станции Пишпек, а также в целях обеспечения безаварийного пропуска поездов по путям отделения отгрузить 16 тыс. шпал и 6 км. пути рельсов. В плане работы на 1945 г. предусматривается строительство следующих объектов на Пишпекском отделении: пакгаузы для багажа и грузов малой скорости на станциях Быстровка, Токмак, Фрунзе, укладку приемоотправочного пути на станции Фрунзе, постройку здания отделения и 2-х жилых домов в г. Фрунзе, строительство общежития для молодежи, школы и больницы на станции Пишпек, окончание строительства и монтажа трансформаторного киоска вагонно-ремонтного пункта.

В 1941-1942 гг. продолжилась техническая разработка железной дороги на трудном участке Быстровка – Рыбачье, проходившем по Боомскому ущелью. Это было уникальное инженерное решение прокладки железной дороги в сложных условиях горного ландшафта.

В 1942 году идет строительство на участке Быстровка – Красный мост. Командно-административный метод руководства определил активное участие партийной организации республики в строительстве. Республиканский партийный комитет и правительство возглавили руководство строительством, оказывая организационную и материальную помощь. 16 января 1942 г. решением Бюро ЦК КП (б) Киргизии строительство железной дороги на участке Быстровка – Красный мост передается в ведение Туркестано-Сибирской дороги. Сдача в эксплуатацию в декабре 1943 г., строительство намечается осуществить в течение 1942-1943 гг., а общая стоимость работ определяется в 65-67 млн. рублей. [1]

В 1942 г. были выполнены земляные работы общим объемом 1050 тыс. кубометров на протяжении 29 км. Пятый строительный участок по договору с Туркестано-Сибирской железной дорогой после постройки ГЭС приступил к строительству двух деревянных мостов на пересечении канала с железной дорогой Фрунзе – Токмак. Рабочий проект мостов предоставила группа Лентранспроекта. Постановлением правительства республики от 26 января 1942 г. на строительство железных дорог были выделены материальные средства и людские ресурсы таких республиканских ведомств, как Гушосдор, НКВД, Наркомат торговли, Госплан, Фрунзенский облисполком.

Также было принято решение об организации массового выхода колхозного крестьянства для проведения земляных работ в феврале и июне 1942 г., организованы один строительный участок и два прорабства на участках Токмак – Быстровка, Быстровка – Мертвая петля. На строительных участках работали 385 постоянных и 269 временных рабочих. [2] Правительство республики направило большое количество заключенных ОИТК для укладки и балластировки пути, строительство искусственных сооружений и гражданских зданий. Однако для выполнения поставленных задач требовалось увеличить число постоянных рабочих. Строительство остро нуждалось в цементе, лесе, кирпиче, сортоном железе, шпалах, рельсах. За 10 месяцев в полном объеме поступили только цемент, известь и сортовое железо. Во всем остальном же ощущался острый недостаток, причем заменить их местными материалами было невозможно.

Особое внимание строителей было направлено на подготовку земляного полотна. В выполнении этой работы использовался труд колхозников Фрунзенской, Иссык-кульской, Тянь-Шанской областей. Колхозы выделили пароконные брички и по мере возможности несложные орудия труда. В феврале 1942 г. колхозники Чуйского, Кантского, Калининского, Ворошиловского районов и пригородных колхозов и г. Токмак выходили на работы по возведению насыпи железной дороги на 20 км. участке Быстровка – Джель-Арык. За 12 дней ими



было уложено в насыпь дороги 170 кубометров земли. [3] Значительную часть строителей составляли женщины. Накануне 8 марта корреспондент газеты «Советской Киргизии» рассказывал о женщинах-передовиках, показавших высокие результаты в работе. [3]

По указанию ЦК КП (б) Киргизии были созданы областные и районные штабы. При них, как правило, находились санчасть, агитационно-пропагандистская группа и изолятор. На строительстве выходила газета «Народная стройка», сначала как орган Иссык-кульского областного штаба, а позже – как орган обоих областных штабов.

В июне – июле 1942 г. также организуется массовый выход трудящихся Иссык-кульской и Тянь-Шанской областей. 28 июля на трассу вышли из Иссык-кульской области 2 737 человек, Тянь-Шанской областей – 859. Через десять дней трудилось соответственно 3 269 и 1 257 человек. Правительственное задание заключалось в том, чтобы в течение 30 дней вынуть 200 тыс. кубометров земляного и скального грунта и отсыпать будущее полотно железной дороги.

Прибывшие колхозники состояли из мужчин 45-60 возраста, подростки и женщины. Благодаря мобилизации колхозников на строительство железной дороги за месяц было построено 24 км земляного полотна, выполнено 380 тыс. кубометров земляных работ (из них 16 тыс. скальных пород) и уложено 30 тыс. кубометров фильтрующих насыпей.

В августе 1942 г. партийное руководство и правительство республики изучив и рассмотрев обстановку, сложившуюся на строительстве, отмечает, что НКПС и Управление Турксиба в течение 1942 г. мало уделяет внимания этой важнейшей стройке, не принимает никаких мер по обеспечению Учдорстроя № 4 необходимым количеством транспорта, стройматериалами и механизмами. [4]

Потребность строительства основными строительными материалами была удовлетворена лесоматериалом на 11 %, цементом на 21,3, шпалами на 36, рельсами на 34,8, железом на 11, 24, гвоздями на 18,5. Обеспеченность строительства техникой была крайне неудовлетворительна. Кроме того, вместо увеличения количества действующих строительных механизмов, Управление дороги их изымало. Экскаваторы отсутствовали, паровоз с 13 платформами выделяли только 1 октября 1942 г., работы проводили ручным способом. Плановые задания по строительству железной дороги на 1942 г. не были выполнены ни по одному из пунктов. Оперативное руководство со стороны Турксиба было неудовлетворительным, что поставило под угрозу срыва ввод в эксплуатацию дороги в установленные правительством сроки.

В связи с этим, был разработан и утвержден план работ Учдорстроя № 4 по строительству железнодорожной ветки на второе полугодие 1942 г. Он предусматривал следующее: насыпать земляное полотно к 25 ноября 1942 г., выполнить земляные работы в объеме 219 тыс. кубометров, из них скальных 119. К 20 ноября закончить стройку трубы на «Мертвой петле», уложить путь длиной 17 км. к 10 ноября 1942 г., уложить путь 16 500 кубометров балласта к 15 декабря 1942, построить и сдать в эксплуатацию вокзалы в Токмаке к 1 ноября 1942 г., в Ивановке – к 1 сентября того же года, закончить строительство Семеновского моста через р. Чу к 15 сентября. Поставленные задачи в условиях военного времени были фактически невыполнимы.

Для выполнения этих работ в установленные сроки Фрунзенский обком партии и облисполком направили на постоянную работу 300 человек из числа неработающего населения городов и районных центров. Строительство велось в сложных условиях. Жилищно-бытовые условия не отвечали санитарно-гигиеническим требованиям. Как видно из доклада начальника строительного участка П.К. Карасева, из 150 мобилизованных к 1 октября 1942 г., работало лишь 102, остальные 48 ушли из-за отсутствия обуви, одежды, постельных принадлежностей. Для выполнения особенно тяжелых работ на участках «Красная скала» и «Мертвая петля» использовался труд заключенных ОИТК.

В 1942 г. в строительстве участвовало свыше 10 тыс. колхозников Фрунзенского, Тянь-Шанского, Иссык-кульского областей, построивших 24 км земляного полотна, при этом было выполнено 380 тыс. кубометров земляных работ. 16 ноября 1942 г. Госплан Киргизской ССР доложил о выполнении работ на строительстве. [4] Показатели были значительно ниже плановых.

Всего же по данным профессора С. Аттокурова, на строительство железных дорог в течение 1941-1945 гг. было мобилизовано 40 тыс. трудармейцев-колхозников. Мобилизация на строительные работы носила временный характер и производилась сезонно до начала весенних полевых работ. В это время были произведены земляные работы на таких трудных участках, как «Мертвая петля», «Дуга», «Красная скала». Объективные трудности военного времени поставили правительство республики перед необходимостью изыскать внутренние источники для



строительства железной дороги с привлечением материальных и людских ресурсов республиканских ведомств.

В целом, это был огромный и уникальный опыт строительства железной дороги в сейсмически опасной зоне горного ущелья, произведенный тяжелым трудом тысяч людей в период военного времени, в отсутствии элементарных бытовых и культурных условий.

Литература

1. ЦГА КР, ф. 105, оп. 16, д. 37, л. 45.
2. Атокуров С.А. Промышленность Киргизии в годы великих битв. Фрунзе, 1975. – с. 83
3. Советская Киргизия. 1942г. – 15 февраля.
4. ЦГА КР, ф. 1300, оп. 8, д. 84, л. 8.