

# **Туркестáно-Сибíрская магистрáль**

# Предыстория

Идея постройки железной дороги для связи [Туркестана](#) и Сибири возникла ещё в 1886 году. 15 октября 1896 года городская дума города [Верный](#) (с 1921 года [Алма-Ата](#)) приняла решение создать комиссию для определения выгод от строительства линии. Комиссия подтвердила целесообразность строительства. Предполагалось, что линия усилит военное присутствие России в пограничном с [цинским Китаем](#) регионе, а также существенно упростит вывоз [хлопка](#) из Туркестана в Сибирь и обратной доставки дешёвого сибирского зерна и других товаров в регион.

Турксиб, Туркестано-Сибирская железная дорога, соединяет Центральную Азию с районами Сибири, проходит от Семипалатинска через Алматы до ст. Луговой. Длина 1452 км. В 1929–32 гг. стала одной из ударных всенародных строек 1-й пятилетки. Строительством Турксиба руководил Комитет содействия строительства под председательством Т. Рыскулова, начальником назначен В. Шатов. Было организовано два управления: Северное (Семипалатинск) и Южное (Алматы).



## Строительство Турксиба

Укладка рельсов на трассе Турксиба. Фото 1929 г.

Турксиб стал одной из самых знаменитых строек первой пятилетки в СССР. Решение о строительстве Турксиба было принято на заседании Совета Труда и Оборона СССР 3 декабря 1926 года. Начальником Турксиба был В. С. Шатов приехавший в Россию в 1918 году. 1442 километра рельсового пути предстояло проложить через горные реки, скалистые хребты, раскалённые пески. Подготовка к строительству началась в апреле 1927 года. Укладка первого звена трассы от станции Семипалатинск произошла 15 сентября 1927 года, с другого конца от станции Луговая — 19 ноября. Согласно казахскому обычаю, первый паровоз вышел с Луговой на новую линию через специально построенную арку, символизирующую юрту через которую проносят новорожденного.

К маю 1929 года было построено 562 км пути на севере и 350 км на юге. Дорога ещё строилась, но по ней уже шли поезда. 10 мая 1929 года первый регулярный пассажирский поезд прошёл от Семипалатинска до Сергиополя (Аягуза).





# Открытие Турксиба

Фактически смычка Турксиба произошла 21 апреля 1930 года. «Серебряный» костыль на месте стыковки рельсов на станции Огыз-Корган, переименованной по этому поводу в Айна-булак («Зеркальный Ручей»), был забит в 12 часов дня 28 апреля 1930 года, на 8 месяцев раньше срока. После митинга по случаю открытия на станции Айна-Булак был заложен памятник Ленину.

Первый поезд со строителями трассы провёл по Турксибу паровоз Э-1441. В память о трудовом подвиге советских людей этот паровоз в 1974 году был установлен на почётную стоянку в столице Казахской ССР городе Алма-Ата.

На открытии присутствовали корреспонденты со всей страны, в том числе Илья Ильф и Евгений Петров, Б. Пильняк, Л. Мартынов и другие. Событие отражено не только в их журналистских отчётах, но и в художественном творчестве.

В 1929 году на экраны выходит полнометражный фильм «Турксиб» (реж. В. А. Турин), который стал значительным достижением в документальном кино.

В первые годы существования Турксиба грузовые перевозки по нему удваивались каждые пять лет. Это было связано с большим грузопотоком, создаваемым Урало-Кузнецким комбинатом.

Но вскоре Турксиб перестал справляться с грузопотоком, что создавало трудности для развития экономики региона. В годы Великой Отечественной войны грузопоток Турксиба упал.

В 1958 году Туркестано-Сибирская дорога была объединена с Карагандинской железной дорогой в Казахскую железную дорогу.

В 1960 году была открыта ветка от станции Актогай до советско-китайской границы — станции Дружба (Достык).

В 1971 году из Казахской дороги была выделена Алма-Атинская железная дорога — наследница Турксиба, которая просуществовала до 1996 года, когда все железные дороги

независимого Казахстана были объединены в республиканское государственное предприятие «Казахстанская железная дорога» («Қазақстан темір жолы»)



Таким образом, строительство Турксиба в тридцатые годы прошлого века и развитие на этой основе всего железнодорожного транспорта республики сыграло выдающуюся роль в формировании современной экономики Казахстана. При огромной территории государства, грузоемкости многих отраслей реального производства этот вид транспорта остается, по сути, становым хребтом нашей государственности, объединяющей в единое целое производительные силы страны. При особом значении железнодорожного транспорта важным является знание его социально-экономической роли, а главное - истории зарождения, становления и развития стальных магистралей. Ведь их протяженность достигла более 14 тысяч километров, и, что отрадно, строительство продолжается и по сей день.