

Мосты, соединяющие людей

Кузина С.В.

На примере возведения в казахстанском городе Семей (Семипалатинск) железнодорожного моста через р. Иртыш на Туркестано-Сибирской магистрали и единственного в СНГ подвесного моста через реку, осмысливается роль мостов в жизни людей. Мосты, построенные представителями разных народов и государств, оцениваются не только как связующее звено на месте пересечения важнейших транзитно-транспортных коридоров между Европой и Азией, Россией и Казахстаном, но и как фактор культурного и торгового сотрудничества народов Востока и Запада, как средство обеспечения взаимодействия между государствами и людьми.

Ключевые слова: мосты, Семипалатинск, Туркестано-Сибирская железная дорога, культурное и торговое сотрудничество народов Востока и Запада, взаимодействие между государствами

Role of bridges in people's life is comprehended on the example of building railroad bridge across Irtysh river on Turkestan Siberian highway in Kazakhstan town Semey (Semipalatinsk) and the only pendant bridge across the river in Commonwealth of Independent States. Bridges built by representatives of different nations and states are estimated not only as interlink on the site of crossing of the most important transit transport passage between Europe and Asia, Russia and Kazakhstan, but also as a factor of cultural and trade

collaboration of East and West nations, as interaction tool between states and people.

Keywords: bridges, Semipalatinsk, Turkestan Siberian railroad, cultural and trade collaboration of East and West nations, interaction between states

На протяжении всего развития человеческого общества людям необходимо было передвигаться с места на место. Зачастую этому препятствовали реки. Для удобного и безопасного перехода через них приходилось искать брод или идти в обход. Человеку, увидевшему поваленные деревья, перекинувшиеся через реку, пришла мысль об искусственном создании таких переходов. Сначала это были поваленные деревья, затем придумали приспособления из веревки. С появлением колеса потребовались более надежные и прочные сооружения. Так родилась мысль о мостах. Мост — одно из самых древнейших изобретений человечества. Он позволяет преодолевать препятствия в виде водоема, оврага, обвала. В то же время мост является военно-стратегическим объектом и одним из важнейших средств коммуникации.

В культуре различных обществ мосты имели духовный смысл, который создавался не только исходя из практической ценности и понимания их как важных частей инфраструктуры государств. Мосты также стали символом самоутверждения человека

и преодоления сил природы. Сегодня в мире существует более миллиона мостов разной длины, высоты и красоты. Трудно переоценить их роль в современной международной сети транспортных потоков, их огромное торговое и стратегическое значение.

Одним из регионов, где происходит пересечение транспортно-транзитных коридоров сегодняшнего дня, является Казахстан. Выступая в силу своего географического положения в роли международного перекрестка важнейших торговых путей по линии Север — Юг — Запад — Восток, Казахстан представляет большой интерес для развития экономики Азии и Европы. Символично, что в давние времена по его землям проходили караванные маршруты Великого Шелкового пути, который служил дорогой культурного и торгового сотрудничества народов Востока и Запада.

Важным транспортным узлом, связывающим восточный регион Казахстана с крупными экономическими регионами — Западной Сибирью, Алтаем, Монголией, Западным Китаем, а также другими областями Казахстана, является город Семипалатинск (ныне г. Семей). Этот второй по величине город Восточного Казахстана и крупный железнодорожный узел расположен на пересечении Туркестано-Сибирской железной дороги, реки Иртыш и многочисленных автодорог. Большое значение в транспортной системе города имеют мосты через реку Иртыш, разделяющей город на две части. С момента образования Семипалатинская крепость, основанная в 1718 году как пограничная и военно-опорная база, по мере роста становилась важным торговым пунктом между Россией и Казахстаном, а в дальнейшем и между Россией, Средней Азией и Западным Китаем. Для торговли в крепость приезжали джунгарские калмыки, кокандцы, бухарцы, ташкентцы. Десятилетие за десятилетием Семипалатинск, становясь все более важным центром транзитной торговли, не

только пропускает через себя промышленные и экзотические товары России, Китая, Индии, Средней Азии, но и успешно торгует с этими странами кожей, красной юфтью, мясом, медом, производящимися в Прииртышье.

Со временем, по мере развития региона, расширения экономических связей, потребовалось строительство крупной железной дороги, соединяющей Туркестан, Семиречье (сегодня юг Казахстана и часть Киргизии) и Сибирь. Идея постройки такой железнодорожной линии родилась еще в 1886 году. Предполагалось, что дорога усилит военное присутствие России в пограничном с Китаем регионе, а также существенно упростит вывоз хлопка из Туркестана в Сибирь и дешевого семиреченского и сибирского зерна — в Туркестан. В 1906 г. были выделены деньги на строительство линии Барнаул — Семипалатинск — Верный — Луговая — Арысь. В 1907 году были проведены первые геологические и статистическо-экономические исследования на местах. Вскоре началось строительство соединительных линий от Транссибирской магистрали к Семипалатинску, которое велось вплоть 1917 года и даже в годы гражданской войны. Отдельные ветки были достроены уже при большевиках в начале 1920-х годов.

Несмотря на строительство в Казахстане железнодорожных путей в первые годы советской власти, с началом индустриализации оказалось, что уровень развития железнодорожного транспорта был совершенно недостаточным и не мог обеспечить подъема всего народного хозяйства республики. В первую очередь необходимо было построить линию от Семипалатинска до Луговой — Туркестано-Сибирскую железную дорогу. Решение о строительстве Турксиба было принято на заседании Совета Труда и Оборона СССР 3 декабря 1926 года. 1442 километра рельсовой колеи должны были быть проложены через горные реки, скалистые хребты, раскален-

ные пески по маршруту Семипалатинск — Аягуз — Актогай — Алма-Ата — Чокпар — Чу — Луговая.

Прокладка магистрали предполагала сооружение нескольких крупных мостов.

Подготовка к строительству началась в апреле 1927 г. 15 июля 1927 года были уложены первые рельсы на севере в Семипалатинске, а 2 ноября того же года — пути на юге от станции Луговая. По казахскому обычаю, чтобы новорожденный ребенок рос сильным и крепким, его проносят через новую юрту. Этот обычай применили и на церемонии открытия строительства магистрали. Над станционным путем Луговой, к которому примыкали рельсы Турксиба, возвели арку-юрту. Через нее проехал паровоз, своим гудком возвещая о рождении дороги, затем уложили первые рельсы и забили первые костыли. На одной стороне арки было написано «Туркестан», на другой — «Сибирь». На паровозе трепетал кумач с лозунгом «Даешь Сибирь!»

Рабочие для строительства магистрали были наняты из многих регионов страны. Больше всего было украинцев — киевские, черкасские и полтавские грабари. Затем шли тамбовские колымажники, нижегородские и курские коновозчики. На каменистых грунтах работали миасские и енисейские таратаечники, славились и юх-

новские тачечники. Весть о дороге донеслась до казахов, и они потянулись на ново-стройку, прежде всего на земляные работы.

Как отмечает Д.А. Аманжолова, «хозяйственные связи между субъектами федерации, строительство многочисленных промышленных объектов в ранее отсталых регионах с сопровождавшим его интенсивным перемещением больших групп трудовых ресурсов объективно укрепляли межэтническую интеграцию и гражданское единство всех этнических общностей»[1, с. 216–217].

Строители Турксиба соревновались с коллективом другой исключительно важной стройки первой пятилетки — Днепротэсом. В целом при возведении мостов Туркестано-Сибирской магистрали именно мост через Иртыш в районе Семипалатинска стал самым ответственным объектом. Еще с момента основания и становления города, расположенного на обеих берегах реки Иртыш, их соединение оставалось насущной проблемой. И не только потому, что в левобережье располагалась Заречная слободка, а в первую очередь потому, что знаменитые торговые караваны в Семиречье, Сынцзян и Туркестан снаряжались и отправлялись с левого берега. Во время строительства Турксиба потребовалось возвести мост в самые кратчайшие сроки.

У строителей магистрали возникли большие сложности из-за несвоевременной доставки материалов и на правом, и на левом (Жана-Семейском) берегу. Гужевой транспорт был очень дорог, лошадей и верблюдов не хватало. Строители сумели наладить переправу через Иртыш, организовав вначале паромную переправу через реку, а с наступлением зимы — ледовую. Но за рекой не было паровоза, чтобы открыть движение хозяйственных поездов. Тогда соорудили тяжелые



**Строительство моста через Иртыш.
Фото из архива П.Н. Жукова [8]**



Строительство Турксиба. Первый поезд пересекает стык. Поют «Интернационал». 28 апреля 1930 г. Фото А. Шайхета [9]

сани, на них погрузили паровоз, и автопоезд из четырех автомобилей двинулся по льду. Однако трос, сдерживающий сани сзади, не выдержал груза и оборвался. Сани быстро понеслись, лед задрожал, но не сломался. Паровоз успешно вытащили на степной берег и поставили на рельсы. Позже через Иртыш построили временный деревянный мост длиной 300 м. Его возвели за 11 суток, и грузы пошли через реку без перевалки. Стоимость тонно-километра перевозки груза резко снизилась. Но уже к марту 1929 года было закончено строительство постоянного железнодорожного моста, построенного всего за 18 месяцев. 10 мая 1929 г. первый регулярный пассажирский поезд прошел от Семипалатинска до Сергиополя (Аягуза) по грандиозному мосту через Иртыш общей длиной более 600 м. Мост строили 850 рабочих, и на его постройку ушли полторы тысячи тонн камня. Работы были сложные (возведение

опор на кессонах и ручная клепка пролетных строений) и вели их в три смены [7].

На возведении этого моста начал свой инженерный путь позже известный ученый, доктор технических наук, заслуженный деятель науки и техники Ю.А. Лиманов. Он проходил здесь преддипломную практику, а затем, после окончания Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта, стал работать инженером. Первой и очень ответственной его работой была инструментальная разбивка опор для пролетных строений длиной 109,2 м (при глубине реки 9–10 м). Он хорошо понимал ответственность задачи, очень волновался и проверял все измерения по несколько раз. Лишь после того как река замерзла и появилась возможность проверить правильность разбивок промерами расстояний по льду, было установлено, что инструментальные разбивки точны. Железнодорожный металлический мост через реку Иртыш на 657 километре однопутного участка Семипалатинск — Жана-Семей — крупнейший на легендарном Турксибе. Он стал символом и механизмом изменения и развития не только экономических связей, но и социальной психологии и культуры людей, и геополитической ситуации во всей Центральной Азии.

Сегодня мост является связующим звеном между Казахстаном и Российской



Железнодорожный мост через Иртыш. Семей [10]

Федерацией, а также странами дальнего и ближнего зарубежья. В сутки по нему проходит несколько десятков поездов. Несмотря на свой почтенный возраст, мост справляется с пропускной способностью данного участка и обеспечивает безопасность движения поездов с установленной скоростью. По оценке специалистов, при правильном содержании переправы она прослужит еще как минимум 100 лет.

История мостов как олицетворения межкультурных коммуникаций в Семее продолжилась в конце XX века. Берега Иртыша, кроме металлического железнодорожного моста, соединяют еще два автомобильных. Старый автомобильный мост в середине 1990-х годов исчерпал свой ресурс, и возникла острая необходимость строительства нового. В результате был построен первый в СНГ подвесной мост, вновь объединивший представителей разных культур. Проект строительства моста через реку Иртыш, состоящий из подвесного моста, подъездных путей и дорог, соединяющих оба берега в городе Семипалатинске, предложен японской компанией «Исикавадзима-Харима Хеви Индастриз Компани, Лтд», («ИНІ»). Реализовывали его японская фирма «ИНІ» и турецкая фирма «Алсим Аларко». Фактически в возведении уникального сооружения принимали участие представители шести стран. Международный отряд мостостроителей состоял из казахстанцев, японцев, турок, англичан, китайцев и филиппинцев. С учетом того, что покрытие мостового дорожного полотна на 50% состоит из природного асфальта, поставлявшегося со знаменитого битумного озера Пич-Лейк в Тринидаде, можно сказать, что мост соединил три континента — Азию, Европу и Карибский бассейн Западного полушария. Интересно отметить, что строился он на денежные средства, выделенные Международным фондом



Подвесной мост через Иртыш. Семей [11]

экономического сотрудничества Японии и правительством Республики Казахстан. Согласно контракту, на все работы было отпущено 42 месяца. Но объект оказался готов за рекордные сроки — 30 месяцев и был открыт 17 октября 2000 года. Этот мост экономически рентабелен благодаря короткому периоду строительства, изящен и монументален.

Основой конструкции является висячий распорный мост с основным пролетом длиной 750 м и двумя подъездными путепроводами по 168 м каждый. По мосту пролегают две трехполосные проезжие части, каждая полоса шириной 3,75 метров. Подвесной мост в Семее — единственный в СНГ и семнадцатый в мире подвесной мост через реку. Он имеет уникальное сходство с золотыми воротами Сан-Франциско, мостом-башней Лондона, Босфорским мостом.

Ввод моста в эксплуатацию позволил разгрузить старый автомобильный мост в городе, автотрассы республиканского и международного значения, в том числе и российскую трассу Омск-Новосибирск, ведущую в Сибирский регион России. И железнодорожный, и автомобильные мосты Семей через Иртыш давно и надежно служат хозяйственному сотрудничеству, туристическому обмену, родственным связям и всевозможному общению людей разных национально-

стей и культур, проживающих в Казахстане, России, республиках Средней Азии.

Мосты соединяют дороги. Дороги соединяют людей.

Учитывая, что и Россия, и Казахстан географически занимают стратегическое положение между Западом и Востоком, их транспортные коммуникации долж-

ны стать своеобразным мостом, обеспечивающим плодотворное взаимодействие между народами и государствами. И поэтому, несмотря на существующие между нами различия и границы, нужно наводить мосты, соединяющие людей.

И важно помнить: тот, кто сжигал за собою мосты, изолировал себя от всего мира.

Литература

1. Аманжолова Д.А. Советская этнополитика (1929–1941 гг.) Этнический и религиозный факторы в формировании и эволюции Российского государства. — М.: Новый хронограф, 2012. — С. 207–262.
2. История создания висячих мостов. http://www.arch-mar.ru/hanging_bridge_history.html (дата обращения: 9.03.2013).
3. История строительства Турксиба. Железнодорожный транспорт. 1999. №10 http://rzd-expo.ru/history/istoriya_stroitelstva_turksiba/ (дата обращения: 20.03.2013).
4. Кропачева В. Мост в 21 век. Мост больших возможностей. Голос народа. 2000. 27 октября. URL. <http://www.semsk.kz/archive/2000/bridge6.htm> (дата обращения: 16.03.2013).
5. Наурызбаев К. Крупнейшая стройка пятилетки. <http://komsomol-history.kz/index> (дата обращения: 9.03.2013).
6. Пигаев В. Мост через Иртыш — символ нового Казахстана. <http://flashpress.kz/blog/flash/960.html> (дата обращения: 9.03.2013).
7. Пэйн М. «Кузница» казахского пролетариата? Турксиб, нэтивизация и индустриализация в годы сталинского первого пятилетнего плана. Государство наций: Империя и национальное строительство в эпоху Ленина и Сталина. М.: РОССПЭН, 2011. С. 273–308.
8. <http://www.mamm-mdf.ru/exhibitions/prodolzhenie-19281931/> (дата обращения: 12.07.2012).
9. <http://vseee.kz/foto/v/staryj-semipalatinsk> (дата обращения: 12.07.2012).
10. http://images.esosedi.ru/semipalatinsk_zheleznodorozhnyiy_m/70314409/index.html#lat=50406096&lng=80233792&z=15&mt=1&v=0 (дата обращения: 10.03.2013).
11. <http://flashpress.kz/blog/flash/960.html> (дата обращения: 9.03.2013).