

горск. Карталы—ворота магнитогорского металлургического гиганта, через которые движется большое количество поездов.

Домам и мартеновским печам Магнитогорского завода требуется много первосортного угля и кокса. Топливо приходилось возить издалека, из Кузбасса, за 2 тыс. км с лишним. Между тем коксующийся уголь Магнитогорск может получить из Казахстана, третьей всесоюзной «кочегарки»—Караганды, которая расположена ближе к нему.

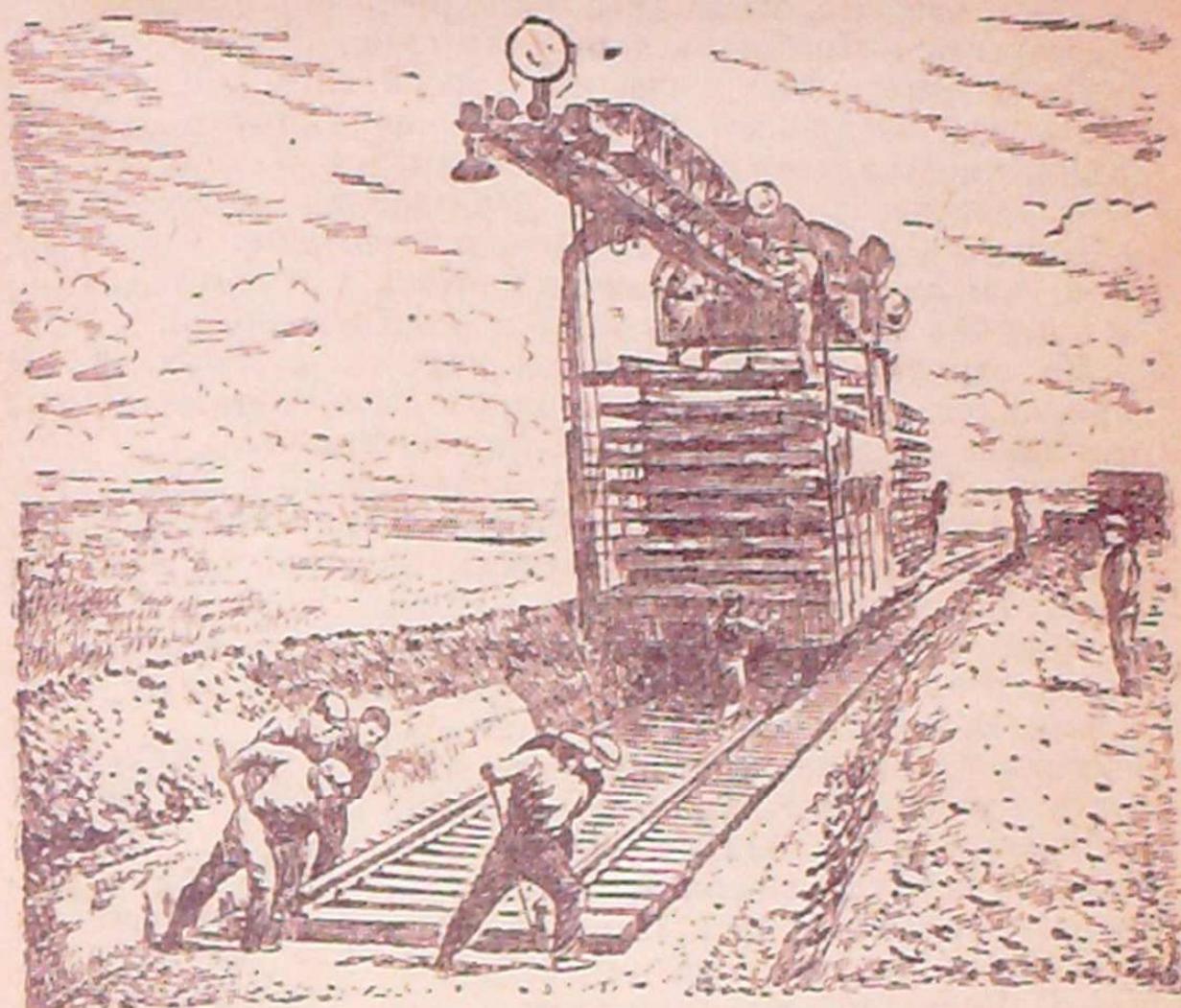
Однако до последнего времени карагандинский уголь попадал в Магнитогорск окольным путем. Путь этот был очень долгий и извилистый. Из Акмолинска поезда, груженные углем, направлялись на север, в Петропавловск, далее шли на запад, к Челябинску по транссибирской магистрали и затем, круто повернув на юг, достигали, наконец, станции Карталы. Длина этого окольного пути превышает 1 300 км.

Надо было найти более прямой и короткий путь. Поэтому в начале 1940 г. Карталы и Акмолинск были соединены новой железной дорогой, прямым кратчайшим путем длиною в 805 км. Постройкой новой железной дороги путь от Акмолинска до Карталы сокращен почти на 500 км. Карагандинские угли получили кратчайший выход и к другим районам страны, прежде всего для существующих и будущих предприятий Орска.

Учитывая исключительное значение линии Карталы—Акмолинск, правительство решило выполнить в течение 1939 г. основные трудоемкие работы и открыть сиюминутное движение на всем протяжении линии.

В этот невиданий короткий срок предстояло произвести около 16,5 млн. м<sup>3</sup> земляных работ.

Весною 1939 г. из Карталы и Акмолинска, с двух концов трассы, в степь вышли первые бригады строителей железной дороги. Они были вооружены новейшими машинами—землеройными снарядами, автомобилями и тракторами. Была механизирована укладка пути. Известно, что свыше 50 лет назад впервые в мировой практике в России был применен путеукладочный роликовый транспортер. Но это нововведение вскоре было забыто. Идею русских инженеров подхватили англичане и соорудили более совершенные путеукладочные машины. Но советские



На строительстве железной дороги Акмолинск—Карталы. Июнь 1939 г.  
Укладка звеньев пути путеукладчиком.

рабочие-строители на Турксибе при ручной укладке пути перекрыли показатели производительности заграничных машин-путьеукладчиков.

Молодому советскому инженеру В. Платову удалось сконструировать путьеукладчик нового типа, который давал более высокие показатели.

11 мая 1939 г. от станции Акмолинск отошел поезд. Паровоз находился позади состава, а над передней платформой высился сложный механизм. Поезд тронулся, хотя перед ним еще не было пути. Этот поезд сам настипал для себя путь. Забрав с платформы готовое звено пути, т. е. два рельса, скрепленные со шпалами, стрела подъемного крана бережно опускала его наземь. Рабочие быстро свинчивали рельсы с предыдущим звеном. Поезд двигался дальше. Звенья для путьеукладчика заготавливали специальные базы в Акмолинске и в Карталах. Кроме того, были заводы для изготовления деталей, мостов, домов. Все это позволило ускорить строительство и уменьшить потребность в рабочей силе.

На строительство железной дороги Акмолинск—Карталы работало более 20 тыс. человек. Этот коллектив в большинстве своем состоял из молодежи. Над новостройкой шефствовал Комсомол. Полтавские комсомольцы обратились с открытым письмом к молодежи, в котором приглашали своих сверстников поехать на строительство. На письмо отклинулись тысячи молодых людей.

На стройке новой железной дороги, в труднейших природных условиях, комсомольцы приобретали квалификацию, становились опытными мастерами.

Благодаря трудовому героизму строителей и их настойчивости в овладении дорожностроительной техникой в начале 1940 г. рельсы линии Карталы—Акмолинск сомнулись. По новой дороге прошел первый эшелон с каратандинским углем для Магнитогорска. Так завершился первый этап строительства за которым последовала отделка линии. Железная дорога Карталы—Акмолинск будет впоследствии составлять часть грандиозной широтной Южно-Сибирской, или Сталинско-Магнитогорской, магистрали, соединяющей Магнитогорск через Акмолинск, Павлодар, Барнаул со Сталинском, а затем и с Тайшетом на Великом Сибирском пути. «Дело идет,—как говорил товарищ Сталин,—о создании новой железнодорожной сети между Востоком и Западом СССР».

