

Кушбакова С.С.

ЖАЛАЛ-АБАД ТЕМИР ЖОЛУНУН КУРАЛУУ ТАРИХЫ ЖАНА УЧУРДАГЫ АБАЛЫ

Кушбакова С.С.

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЖАЛАЛАБАДСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

S.S. Kushbakova

THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION AND CURRENT STATE JALALABAD RAILWAY

УДК: 371/26.372

Макалада жалпы түрдө Орто-Азия темир жолунун жана жекече алганда анын Жалал-Абад шаарына тиешелүү болгон бөлүгүнүн куруу тарыхы каралды. Кара-Суу – Жалал-Абад – Кок-Янгал темир жол бөлүгүнүн учурдагы абалынын көйгөйлөрү изилденди.

Негизги сөздөр: Жалал-Абад, Кара-Суу, Кок-Янгал, темир жол, поезд, Фергана.

В данной статье рассмотрена история строительства Среднеазиатской железной дороги в целом и его участка, касающегося города Жалал-Абад. Изучены проблемы современного состояния участка железной дороги Кара-Суу – Жалал-Абад – Кок-Янгал.

Ключевые слова: Жалал-Абад, Кара-Суу, Кок-Янгал, железная дорога, поезд, Фергана.

In given article are considered history construction Average to Asiatic railway as a whole its area, concerning city Jalal-Abad. The Studied problems modern condition area to railway Kara-Suu – Jalal-Abad – Kok-Yangak.

Key words: Jalal-Abad, Kok-Yangak, Kara-Suu, railway, train, Fergana

Железнодорожный путь, проложенный в конце XIX и в начале XX веков через всю Среднюю Азию и связавший ее с Россией, был событием настолько значительным, вызвал столько изменений в политической, экономической, военной, социальной обстановке в регионе, что изучение его роли в развитии экономики и социальной жизни региона, на мой взгляд, является актуальным вопросом. Этим событием был положен конец ограниченности контактов народов Средней Азии с Россией, европейскими и другими странами.

Южный отдел Кыргызской железной дороги до недавнего времени входил в состав Ферганского отделения Среднеазиатской железной дороги. Железнодорожная сеть этого отделения строилась поэтапно:

- Хаваст-Коканд-Маргилан-Фергана-Андижан – длиной 334 км в 1898 году;
- Коканд-Наманган-Андижан-Жалал-Абад – длиной 270 км в 1913-1916 годах;
- Фергана-Кызыл-Кыя-Андижан 2-Тентак-Сай – длиной 55 км в 1924-1926 годах;
- Жалал-Абад-Кок-Янгал – длиной 30 км в 1929-1932 годах;

- Конибодом-Шураб-Учкурган-Ташкумыр – длиной 86 км в 1933-1935 годах¹.

Строительство участка железной дороги Коканд-Наманган-Жалал-Абад начался в 1908 году. К участию в земляных работах и возведении зданий служебных помещений привлекали русских рабочих и крестьян, местное население. Организовано было акционерное общество инженером А.Н. Ковалевским. Многие местные состоятельные люди вносили свои средства в счет общества. Одним из активных людей, инициатором строительства дороги был Холверди хажи Мирзапашаев. Он не только вложил в строительство огромные средства свои, но и вел большую работу по сбору средств от местных имущих людей. Строительство железной дороги обходилось очень дорого – каждый дециметр железной дороги обходился за один червонец (десять рублей золотым)². За деньги, сданные в акционерное общество, выдавались специальные временные квитанции.

Неоценимый вклад в строительство данной дороги внес и Мырзакул болуш. Считаю необходимым рассказать об одном его поступке, которым спас население целого села.

В 1914 году осенью в селе Султанабаде было закончено строительство железной дороги, идущей через село Ханабад на Жалал-Абад. Большинство мастеров и строителей были русской национальности, наверное, по этой причине султанабадцы дорогу называли русской дорогой. По дороге из Узгена домой, Мырзакул болуш узнал неприятную новость о том, что кто-то ночью разобрал рельсы. Разгневанный русский губернатор обвинил всё население Султанабада и приказал их расстрелять. Он решил немедленно поехать к русскому командиру, взяв с собой переводчика, но в этот момент подъехала подразделение царской армии во главе с этим командиром. Состоялась встреча, Мырзакул представился командиру и объяснил о непричастности населения села к происшествию. Он обещал сегодня же наладить железную дорогу и возместить

¹ Ибрагимов К.С. Первый поезд. Жалал-Абад, 2002 г. с.12-13.

² Там-же. С.10.

весь ущерб за свой счет, и попросил, чтобы безвинные люди Султанабада не страдали за зря.

После согласия командира Мырзакул болуш отправил своих гонцов в Курган-Тюбе, Кара-Суу, Чимён, чтобы пригласить кузнецов и мастеров. Со второй половины дня до следующего утра кипела работа и утром они успели наладить разобранные пути. После осмотра командир русского подразделения объявил об отмене приказа о наказании жителей села³.

Теперь конкретно об участке железной дороги Коканд-Наманган-Жалал-Абад и как повлиял распад Советского Союза на его деятельность?

Железнодорожная линия Карасу – Джалал-Абад – Кок-Янгах находится в Джалал-Абадской и Ошской областях Кыргызской Республики, Андижанской области Республики Узбекистан. Протяжённость железнодорожной линии составляет 58 километров, в том числе 29 километров – недействующий (по состоянию на 2008 год) участок Джалал-Абад – Кок-Янгах.

Участок железной дороги Андижан – Карасу – Джалал-Абад был открыт в 1915 году. Линия являлась частной, была построена Обществом Ферганской железной дороги. После революции 1917 года железнодорожная линия была национализирована⁴.

Первый поезд, состоявший из четырех вагонов, прикрепленных к паровозу, прибыл в Жалал-Абад в весенний майский день в 1916 году. Машинистом первого пассажирского поезда был 34 летний Георгий Сизенцев⁵. В этом же году завершено строительство железнодорожного вокзала, железнодорожных мастерских с поворотным кругом, водокачкой. Жалал-Абад стал первым из городов Кыргызстана, связанный железнодорожным сообщением с другими регионами, т.е. Ташкентом, с Россией⁶.

В 1928 году был введён в эксплуатацию участок Джалал-Абад – Багыш (протяжённость 14 километров), в 1932 году – участок Багыш – Кок-Янгах (протяжённость 15 километров). Линия на Кок-Янгах предназначалась в первую очередь для вывоза угля.

После окончания данного строительства по маршруту Жалал-Абад – Кок-Янгах через станцию Багыш и село Октябрьское ежедневно начали ходить пассажирские и грузовые поезда. Пассажирский поезд состоял из четырех двухосных вагонов, билеты были недорогие.

Станция Багыш находится на расстоянии 14 километров от Жалал-Абада. К 1940 годам рядом со станцией появились хлопкозаготовительный, тарнозаготовительные пункты, заготзерно, столовое и чайхана, которые оказывали услуги местным, особенно приезжим клиентам.

За Багышом расположен шахтерский город – конечная железнодорожная станция Кок-Янгах. Город возник в 1910 году в связи с началом добычи каменного угля, отличающегося высоким качеством и калорийностью. Железная дорога Жалал-Абад – Кок-Янгах строилась с 1925 года в основном ручным способом.

Когда шахты города начали работать на полную мощность, грузовые составы совершали рейсы между Джалал-Абадом и Кок-Янгахом через каждые два часа. В 1933-1934 годах в городе резко начало расти население, сотни людей, например, из села Архангельска, перекочевали в Кок-Янгах, начали трудиться на шахтах.

На протяжении длительного времени станция Джалал-Абад была конечным пунктом маршрутов пассажирских поездов дальнего следования в Ферганской долине. До станции Кок-Янгах следовали только пригородные поезда, на участке Карасу – Ош также курсировали только пригородные поезда, а с 1978 года движения не стало (несмотря на то, что город Джалал-Абад в то время был одним из районных центров Ошской области, численность населения Джалал-Абада была в несколько раз меньше численности населения Оша). Среди причин такого положения – наличие в Джалал-Абаде пункта технического обслуживания локомотивов и сооружений для экипировки вагонов, чего никогда не было в Оше, лёгкий профиль пути на участке Карасу – Джалал-Абад, а также, вероятно, дань традиции – станция Джалал-Абад возникла раньше, чем станция Ош, город Джалал-Абад исторически является основными «железнодорожными воротами» региона⁷.

В разное время от Джалал-Абада отправлялись прямые поезда (либо прицепные вагоны) до Москвы, Фрунзе (Бишкека), Куйбышева (Самары) и других городов СССР.

В 1993 году был отменён последний пассажирский поезд дальнего следования Джалал-Абад – Ташкент – Бишкек. Приблизительно тогда же прекратилось и движение пригородных поездов.

В 1994 году завершился процесс разделения бывшей Среднеазиатской железной дороги, на основе которой были созданы железнодорожные администрации новых независимых государств. Джалал-Абад стал центром Южного отделения Кыргызской железной дороги. Помимо участка от границы с Узбекистаном до Кок-Янгака, в состав Южного отделения полностью вошла тупиковая железнодорожная линия Карасу – Ош, часть линий Учкуртан – Ташкумыр, Ахунбабаева – Кызылкия (участки, расположенные на территории Кыргызстана).

В 1990-х годах было принято решение о строительстве «Транскыргызской железнодорожной магистрали», которая должна была быть проложена по направлению Рыбачье – Кочкор – Джалал-Абад

³ Сабир Буркашев. Мырзакул болуш. Ош, 1993., с.17-19.

⁴ С. Болашенко. Железнодорожная линия Карасу – Джалал-Абад – Кок-Янгах. 02.04.2009. <http://infojd.ru/26/jalalabat.html>

⁵ К.С.Ибрагимов. Первый поезд. Жалал-Абад, 2002. с.4.

⁶ Трунов В.Ф. Жалал-Абад. Хроника событий. 1997. с.8.

⁷ С. Болашенко. Железнодорожная линия Карасу – Джалал-Абад – Кок-Янгах. 02.04.2009. <http://infojd.ru/26/jalalabat.html>

(предположительно, с использованием части существующей линии Джалал-Абад – Кок-Янгар). Проект был широко разрекламирован, состоялась торжественная церемония начала строительства магистрали с участием президента Кыргызстана А. Акаева. Но на практике реализация «проекта века» ограничилась укладкой нескольких сотен метров пути у станции Рыбачье.

В 2000 году возобновилось движение пригородных поездов по маршруту Джалал-Абад – Карасу – Ош. К сожалению, возрождение пассажирского движения было недолгим.

По состоянию на август 2008 года, железнодорожная линия действует на участке Карасу – Джалал-Абад. На территории Кыргызстана линия принадлежит Кыргызской железной дороге, на территории Узбекистана – Узбекской железной дороге. Поезда, следующие в Джалал-Абад, и все тепловозы приписки депо Джалал-Абад проходят территорию Узбекистана без остановок.

На узбекской территории находятся две действующие станции – Султанабад и Ханабад. Вагоны, поступающие на эти станции, доставляются из Андижана узбекским тепловозом транзитом через кыргызскую территорию.

На станции Джалал-Абад находится локомотивное депо – ТЧ-2 Кыргызской железной дороги (ранее – ПТОЛ ТЧ-4 Андижан Среднеазиатской железной дороги). Среди имеющегося подвижного состава – тепловозы 2ТЭ10М-0581 (две секции), 2ТЭ10В-4195 (как минимум 1 секция), ЧМЭЗ-6644. Всего насчитывалось около 5 ЧМЭЗ и 6 секций 2ТЭ10. Новые локомотивы после 1991 года в Джалал-Абад не поступали.

Южное отделение Кыргызской железной дороги, созданное в 1994 году и включающее невзаимосвязанные малоделятельные тупиковые ветви бывшей Среднеазиатской железной дороги, расположенные на территории Кыргызстана, располагает одним локомотивным депо – Джалал-Абад. До 1994 года полноценного депо здесь не было, оно было создано на основе ПТОЛ от ТЧ-4 Андижан. Но и сейчас депо имеет весьма ограниченные возможности по ремонту локомотивов.

Тепловозы депо Джалал-Абад периодически отправляют на ремонт в Бишкек в составе грузовых

поездов. Несмотря на то, что тепловоз следует в «холодном» состоянии, в нём находятся сопровождающие. Пограничный переход Карасу – Савай закрыт для пассажирского сообщения, проезд сопровождающих осуществляется по специальным сопроводительным документам. Транспортировка длится не меньше недели и является нелёгким испытанием для сопровождающей бригады – пограничный контроль приходится проходить 10 раз.

После отделения в 1994 году из состава Ферганского отделения, Южному отделению Кыргызской Железной дороги пришлось работать совершенно в других условиях. Пришлось решить ряд вопросов в оперативном порядке, создавать ремонтно-техническую базу тепловозного хозяйства, строить цех планового вида ремонта, здание пункта технического осмотра в комплексе с техническим кабинетом, бытовыми помещениями, санитарно-гигиеническими узлами, построена гостиница на 18 мест, введено в эксплуатацию двухэтажное административное здание Южного отделения.

Со станции Южного отделения осуществляется вагонные и контейнерные перевозки в любую точку СНГ и третьих стран. Основными грузополучателями Южного отделения являются «Петролеум Компани» - производящее нефтепродукты, ранее совместная Кыргызско-Канадское предприятие, а с 2004-года – собственность Кыргызнефтегаза и сам Кыргызнефтегаз.

Участок Джалал-Абад – Кок-Янгар, по которому когда-то в основном вывозился уголь, ныне законсервирован. Управление Кыргызской железной дороги не даёт разрешение на демонтаж пути, поэтому рельсы там лежат – но путь местами зарос деревьями и непригоден для проезда. Остаётся надежда, что когда-нибудь этот участок возродится. Когда это произойдёт – сказать сложно.

Литература:

1. Ибрагимов К.С. Первый поезд. Жалал-Абад, 2002. с.4.
2. Болашенко С. Железнодорожная линия Карасу – Джалал-Абад – Кок-Янгар. 02.04.2009. <http://infojd.ru/26/jalalabat.html>
3. Сабир Буркашев. Мырзакул болуш. Ош, 1993., с. 17-19.
4. Трунов В.Ф. Жалал-Абад. Хроника событий. 1997. с.8.

Рецензент: к.и.н., профессор Дуйшеев Ж.А.