

Мощные горные хребты Тянь-Шаня разделяют Киргизию на Северную и Южную. Чтобы из столицы республики — города Фрунзе попасть в южную Ошскую область, надо двое суток ехать по железной дороге и пересечь территорию трех братских республик: Казахстана, Узбекистана и Таджикистана. Если же отправиться в путь верхом на лошади напрямик, через горные ущелья и перевалы, по головокружительным, опасным для жизни тропам, то потребуются недели три. Рассказывают, что немало смельчаков, даже целые караваны, погибали на этом опасном горном пути.

Давно мечтал киргизский народ о хорошей прямой дороге с севера на юг. «Но разве уберешь с пути горы?» — рассуждали многие. Никому и в голову не могло прийти, что на месте выючных троп ляжет когда-нибудь широкая благоустроенная автомагистраль.

Но пришло время, и оказалось, что созидательной силе народа, вооруженного первоклассной техникой, нет преград. Такая дорога теперь строится. Она была предусмотрена директивами XX съезда Коммунистической партии Советского Союза по шестому пятилетнему плану, а семилеткой определен срок окончания ее строительства — 1963 год.

Проехав от Фрунзе по асфальту новой дороги 85 километров, мы очутились в мрачном Карабалтинском ущелье.

Шумит, беснуется в ущелье река Карабалтинка, огромные волны с ревом и стоном швыряют, ворочают многотонные камни, осатанело бьются о гранитные скалы и о защитные стенки дороги, поднимая облака водяной пыли. Машина десятки раз перебегаем с одного берега Карабалтинки на другой по новым бетонным мостам и мостикам, делает самые неожиданные крутые повороты, огибая скалы.

Но вот начались подъемы. Натужно, на высоких нотах гудит мотор. Посмотришь на отвесную гору, закрывающую полнеба, и на вырубленный высоко в скале карниз дороги, и невольно приходит в голову, что лучше, пожалуй, вернуться, пока не поздно. Но самолюбие не позволяет отступить, и, стиснув зубы, сидишь в машине, убежденный, что совершаешь в эту минуту самый отважный поступок в своей жизни.

Автомашина уже на высоте более трех тысяч метров. Далеко-далеко внизу змеится пройденная дорога, напоминая брошенную в ущелье бумажную ленту.

На 127-м километре, у северного портала туннеля через вершину Тюя-Ашу, северный участок готовой дороги обрывается. Строители ведут трассу уже по ту сторону перевала Тюя-Ашу, за хребтом Киргизский Алатау на спуске в Сусамырскую долину.

— Чтобы попасть в Сусамырскую долину, мы поедем сейчас вот через этот скалистый гребень, — говорит наш шофер Николай Сергеевич Денисов. — У кого сердце слабое, придется пешком пройти. Что поделаешь — не дорога, а временная автотропа.

Закинув голову, смотришь на эти скалистые пики и не веришь, что где-то там могут проходить автомобили.

Начался молчаливый марш за облака. Презрез все законы физики, автомобиль встает почти торчком и ползет, точно гусеница. Идет по узкому карнизу «временки», цепляясь колесами о край бездны. Упирается в скалу. Стоп! Чуть назад, немного влево. Еще назад, еще влево. Выбираемся на вторую полку, затем на третью...



А. СОЛОНЦЫН

С большими трудностями связано сооружение высокогорной автомагистрали Фрунзе — Ош. Общая протяженность ее — без малого 600 километров, из них около 350 километров прокладывается по горным ущельям, перевалам и межгорным плоскогорьям. Местами дорога строится в зоне вечных снегов, вечной мерзлоты и наледей, в условиях горных обвалов, снежных оползней и каменных осыпей, бурных летних паводков от таяния снега и ледников. Приходится работать и в сорокаградусную жару, и в сорокаградусный мороз.

Но, богато вооруженные машинами и механизмами, все вперед и вперед идут мужественные строители.

После изыскателей на трассу приходят взрывники. Вот просверлены шурфы, заложена взрывчатка, включен ток... Удар! Удар! Еще удар! Дрогнула под ногами земля. Вместе с грохотом взрыва до нас доходит тугая волна воздуха. В ущелье, словно громадный гриб, взмывается масса раздробленной скалы. Долго гремит, перекачивается в горах многократное эхо.

— Это подорвана скала в двадцать пять тысяч кубометров, — поясняет нам главный инженер третьего дорожностроительного района Юрий Федорович Чередников.

Удалена с пути очередная каменная преграда. И уже работают бульдозеры, перемещая раздробленные, измельченные взрывом камни, создавая основу будущей дороги. Из карьеров, где взметнули свои стрелы экскаваторы, с грозным лязгом и натужным ревом моторов идут самосвалы, груженные щебнем, гравием и песком. Включаются в дело автогрейдеры, тяжелые катки, гудронаторы.

Заметив нас, бульдозерист Рашид Ахмеров озорно кричит:

— Знаете, как ящики говаривали раньше? «Тело доведу, а за душу не ручаюсь». А мы строим дорогу, как скатерть: садись да катись!

Десятки примеров говорят о мужестве, самоотверженности и трудовом героизме строителей.

Однажды в сильный буран, длившийся несколько дней, в туннеле Тюя-Ашу кончилось топливо, остановились компрессоры, замолкли перфораторы, перестал поступать воздух. Горючее в туннель нельзя было доставить никакими средствами. Как быть? Рабочий Александр Водолазов предложил проложить прямо по снежным сугробам трехсотметровый трубопровод от топливного склада. Двенадцатibalльный ветер валил людей с ног, мороз обжигал лицо и руки, от высокого давления у многих началось кровотечение из носа, но все ближе к туннелю подходила лента трубопровода. И наконец он был проложен.

Штурмующая перевал Кок-Бель, строители работали подчас на узкой старой временной автотропе шириною в три-четыре метра, умело маневрируя экскаваторами и бульдозерами.

Несмотря на всевозможные трудности, почти две трети автомагистрали уже сданы в эксплуатацию. Заканчивается монтаж крупного подвесного 140-метрового моста через реку Нарын. Минувшим летом успешно завершена проходка туннеля — грандиозного сооружения длиной в 2600 метров — через перевал Тюя-Ашу на высоте 3400 метров над уровнем моря.

В сентябре был начат штурм последнего из пяти перевалов на трассе будущего Великого киргизского тракта. Общий объем взрывных и земляных работ на дороге, исключая туннель составит более 10 миллионов кубометров. Будет построено шесть больших мостов через реки и до 150 малых и средних.

Для эксплуатационников, шоферов и пассажиров возводятся десятки благоустроенных жилых домов, гостиницы, столовые, станции профилактического ремонта для автомашин и бензозаправочные колонки.

Для строителей дороги, работающих в трудных условиях высокогорья, вдали от населенных пунктов, построены сборнощитовые дома и общежития, есть много жилых вагончиков, передвижных бань на специальных автомашинах, кинопередвижек, открыты столовые, магазины, красные уголки, для детей организованы ясли, детские сады, пионерские лагеря.

А какое значение будет иметь новая автодорога для развития экономики и культуры Советского Киргизстана?

На этот вопрос обстоятельно ответил начальник строительства Петр Васильевич Федоров.

— В зоне дороги расположены угольные рудники Ташкумыра, неф-

тепромыслы Майли-Су, Избаскента. Геологи открывают новые и новые месторождения нефти, угля, озокерита, серы, свинца, цинка, серебра, ртути, мышьяка, различных солей. Есть много нерудных ископаемых: известняков, гипса, гранита, минеральных красок, глины. Автомагистраль будет содействовать разработке горных богатств, развитию цветной металлургии и промышленности стройматериалов.

Автомобильная дорога позволит лучше освоить горные пастбища, организовать доставку минеральных удобрений, машин и других грузов в сельскохозяйственные районы, удаленные до сих пор от хороших путей сообщения, засеять около 400 тысяч гектаров целинных земель.

Грузооборот магистрали достигнет почти двух миллионов тонн в год. Предполагают, что она будет ежегодно обслуживать до четырех миллионов пассажиров.

В результате постройки автомагистрали Фрунзе — Ош центральные горные районы Киргизии, которые веками были оторваны от остального мира, весь юг республики и Таджикистан приобщатся к сети межреспубликанских дорог Средней Азии и Казахстана.

И когда строительство закончится, многие с большой благодарностью будут вспоминать мужественных строителей высокогорного пути через исполинские хребты Тянь-Шаня.



Далеко внизу змеится дорога, напоминая брошенную в ущелье бумажную ленту