

ОСВОИТЬ РАЗНЫЕ ПУТИ ОБЛАСТИ

Чкаловская область крайне ограничена средствами транспорта. Значительная часть ее районов, важных в экономическом отношении, остается вне сферы железнодорожных и шоссе путей и поэтому не может нормально развиваться. Например лесные массивы Троицкого района, кузнецкий уголь, залегающий на границе с Башкирской АССР, а также многие месторождения мела, гипса, известня, шамотные и каолиновые глины, прочие строительные материалы не используются из-за отсутствия транспортных путей к ним.

Транспорт лимитирует и сельское хозяйство области. В период дождей и бурянов перевозка грузов из глубинных районов совершенно прекращается. Часто из-за недостатка транспортных средств несвоевременно доставляется моторное топливо, и автопарковый парк простаивает. Сельскохозяйственные продукты надолго оседают в районах.

Построенные и введенные в эксплуатацию за последние годы железнодорожные магистрали Илецк—Уральск, Орск—Кандагач, грунтово-шоссеиные дороги Чкалов—Абдулдино, Чкалов—Илецк не разрешают основных затруднений.

Большим подспорьем в решении транспортной проблемы могут служить речные пути, которыми богата наша область.

Через всю область, с востока на запад, протекает река Урал (третья по длине река в Европе) с разветвленными крупными притоками р. Сакмары (Большой Ик, Салмыш) и Илек, а с юга на север и запад—река Самара с притоком р. Кинель, которые выгодно охватывают большую часть районов области. На этих ре-

ках, протяженностью свыше 1000 километров, возможно в естественных условиях сезонное мелководное судоходство, а на отдельных участках, при создании небольших дноуглубительных, руслоукрепительных и выправительных работах—транспортровка грузов в период всей навигации.

Река Урал выше и ниже г. Орск до г. Чкалова слабо исследована. Эта трасса интересна тем, что она связывает два крупных промышленных города области, ряд глубинных районов, с выходом по реке ниже г. Чкалова к Каспийскому морю. На этой линии можно перевезти сотни тысяч тонн грузов: хлеба, промышленной продукции, минерального и промышленного сырья, стройматериалов, горючего и др. Река в этой зоне может быть использована для прохода мелководного флота в пределах 40—90 дней, за исключением маловодных лет, а при соответствующем благоустройстве путей срок навигации может быть удлинён.

Урал ниже гор Чкалова до г. Гурьевы, как водный путь, освоен Уральским пароходством с 1932 года, но используется крайне плохо из-за недостатка судов. По районам области, прилегающим к реке, в отдельные годы перевозятся от 0,5 до 5 проц. имеющихся здесь грузов.

Издавна являются транспортными для мелевого сплава древесины р. Сакмара и ее приток Большой Ик, основные местные водные притоки Урала. Здесь сплав леса из Башкирской АССР в прошлом выражался в сотнях тысяч кубометров в год. За последнее время он сильно снизился, главным образом, из-за несвоевременной

заготовки и подвозки древесины и засорения водного пути.

На участке Чкалов—Саракташ—Мираково грузопоток достигает сотен тысяч тонн (лес, хлеб, горючее). В естественном состоянии на реке Сакмара до Саракташа возможно судоходство мелководного флота в течение 70—100 дней, а по р. Большой Ик до Мираково—40—60 дней. Если восстановить имеющиеся в вековой р. Большой и Малый Ик 2—3 плотины, построить мелководный флот, то сроки использования реки значительно удлинятся. В мелководье флот можно перекладывать на работу по р. Урал и ниже г. Чкалова.

Весной многоводны реки Салмыш и Илек. Они также могут быть пригодны для сезонного судоходства. Для этих целей в естественном состоянии пригодны для судоходства мелководьяго флота река Самара и ее приток Кинель.

Таковы наши основные транспортные водные магистрали. Кроме этого, на большом протяжении рек области возможна организация речных перевозок внутри районов. Это создаст дополнительные транспортные ресурсы для приречных колхозов, МТС, совхозов и предприятий.

Переключение перевозок с автогужевой транспорта на речной имеет ряд серьезных преимуществ. Например, для вывоза 10.000 тонн зерна из Илека в г. Чкалов требуется 100 полугрузовых автомашин при круглогодичной работе в течение года, 500 тонн бензина, сотни комплектов резины, 200 квалифицированных шоферов, содержание автотранспортных мастерских и т. п. Этот же груз могут перевезти четыре 120-тонных газохода восьмью 100-тонными баржами в течение 100 суток. При этом себестоимость перевозок будет в 4—5 раз дешевле.

Совнархозом СССР в январе 1944 года вынес специальное решение «О транспорте при освоении малых рек». Несколько позднее Совнархоз РСФСР дал конкретную программу по освоению малых рек Чкаловской области. Облгосплком в январе 1945 года организовал Управление по освоению и эксплуатации малых рек. Намечена конкретная программа работ: исследование пути по реке Урал от Чкалова до Белевки; освоение для судоходства реки Сакмары от Чкалова до с. Самарского; транспортровка грузов по реке Урал ниже г. Чкалова и постройка самоходных катеров и барж.

Судостроение в нашей области дело новое. В Чкалове до 1939 года Ураламское хозяйство имело верфи деревянного судостроения. В 1943—1944 гг. здесь же строили катера и баржи. Крупное строительство судостроения можно развернуть на базе лесозавода НКПС, а сварку и металломеханические работы производить на ряде предприятий Чкалова, в частности для этих целей нужно приспособить завод № 1 горпромкомбината. Необходимые строительные материалы можно изыскать на месте.

Организация новой отрасли хозяйства—транспортного использования рек, является важнейшей задачей. В решении ее должны активно участвовать партийные, советские и хозяйственные организации всей области. По примеру Тамбовской, Свердловской и других областей освоению речных путей должен быть придан характер народной стройки. К участию в ней нужно привлечь все приречные колхозы, совхозы, промышленные предприятия.

И. МИХАЛКИН.

Начальник управления по освоению и эксплуатации малых рек.