

## Как строилась дорога

Для строительства автодороги Белорецк-Инзер и далее Инзер-Архангельское щебень предполагалось брать с Александровского доломитного месторождения. Но так сложилось, что к февралю 1984 года, когда нужно было создать запас этого материала к строительному сезону, щебёночный завод в карьере простаивал из-за неисправностей.

Весной ремонт усугубили непрерывные дожди, державшие уровень реки Инзер высоким. Вода была настолько большая, что невозможно было проехать на «Кразе» даже со снятыми ремнями вентилятора. А у железнодорожного моста за Маныштой загруженный бочками с соляжкой «Кировец» просто сносил с брода. Подъезд по сложному зимнику Инзер-Хасаново-Манышта-Александрова-Ассы с тремя незамерзающими промоинами через Инзер и двумя наледями через речки в Сафаргулово и Маныште также был опасен. В общем, с дорогами в ту пору было очень тяжело. Так что дробильно-сортировочную установку в карьере смонтировали и сдали в эксплуатацию без проектных автоподъездов. Поэтому продукты, запчасти и дизельное масло, нарушая железнодорожные правила и санитарию, в Александровку привозили на пригородном поезде Инзер-Зуяково. Нужен был другой, более надежный путь. И тут старожилы подсказали, что до войны от Александровки до урочища Сабан-Юрт, где проводили заготовку леса, была 500-метровая «декавилька» - конная узкоколейка. На высоту Сабан-Юрта пустые вагонетки поднимались лошадьми, а под уклон состав вагонеток шёл, удерживаемый на поворотах русла Сухого Бирмиша ручным тормозом головной вагонетки. Далее лес тросом тянули на другой берег Инзера, где в устье Тюльмы до 1957 года были печи углежжения для домен Белорецка. От делянок 60-х годов Сабан-Юрта к Усмангалям, где ежегодно Инзерский леспромхоз ставил временный мост на Нукатку-Арышпарово, были проложены лесовозные дороги. Но ситуация осложнялась тем, что четыре километра трассы бывшей декавильки за послевоенные годы заросли черёмухой, ивой, к тому же их размыло Сухим Бирмишом.

Завод тогда запустили своими силами, благо, сварщик попался классный, оказался в глухой и безмагазинной Александровке на исправлении. Стоит сказать, что, если для мужчин из соседних деревень щебзавод был удобным местом работы, то для инзерцев - своего рода штрафбат. И вот, благодаря сварщику-штрафнику, александровская щебёнка пошла. Но везти её вагонами в Инзер с двумя перегрузками было крайне дорого. Так что было решено восстановить короткую довоенную декавильку до Сабан-Юрта (декавилька - по фамилии французского изобретателя элементов железнодорожной колеи 500 мм Д'Кавиля. Многие фамилии французских дворян «обрусевали» вместе с ними. Так, основатель Одессы адмирал Д'Рибас стал Дерибасом, автор «Недоросля», имевший немецкую дворянскую фамилию фон Дервиз, при «обрусевании» потерял артикль «дер» и стал Фонвизиным. Брат основателя Инзерского завода фон Дервиза после 1917 года перевел на русский свою фамилию и стал Луговым).

В дни, когда не было погрузки щебня в железнодорожные вагоны, экскаваторная бригада Ф. Мигранова во главе с механиком Ю. Усачёвым за неделю очистила путь до Сабан-Юрта от кустов. Огромную помощь и понимание проявил тогда директор лесхоза Н. Талменев (недавно ему исполнилось 70 лет), сумевший разглядеть в этом пользу и для лесного хозяйства. Николай Дмитриевич быстро оформил строительство этой дороги как противопожарной. Да и проезжая дорога в Александровку и Ассы нужна была не только леспромхозу. Потом старыми железобетонными трубами устроили переход через Бирмиш, промоины засыпали негабаритом, который не пошел в дробилку, но пропускал ливневые стоки, а их в тот год хватало. Буровзрывных работ в карьере из-за бездорожья на тот момент не было. Экскаваторщики В. Копылов и Ю. Яшин, работая на ЭКГ-3 на верхнем уступе карьера, умудрялись разбирать скалу без рыхления взрывом. Но дело это было небыстрое, поэтому «Кразы» успевали и отвозить заготовленную скальную породу на дробилку, и поработать на декавильке. Это был чистый энтузиазм водителей М. Шагимарданова, Т.

Нугаманова, Р. Нигматуллина, для которых езда по бродам обходилась поломками и ремонтом в чистом поле. Твердое покрытие, где оно требовалось, делали отсевом, закатываясь, он становился не хуже асфальта. Единственный недостаток - пыль в сухую погоду.

Вскоре полукилометровый непроезжий участок стал дорогой. Теперь щебень Александровки стало возможно грузовиками отправлять в Инзер, на асфальтный завод и на полотно строящихся дорог Белорецк-Инзер и Инзер-Архангельское. После передачи щебзавода ДСУ-6, его начальник Ю. А. Генералов сделал проект и узаконил этот участок дороги. А по автодороге Усмангали - щебеночный завод прошли первые грузы и техника на стройки санатория «Ассы». Дорога очень помогла в становлении курорта. Многих, кто там работал, уже нет с нами. Так что дорога Александровка-Сабан-Юрт стала своеобразным памятником всем, кто самоотверженно её строил.

Источник:

Миткалёв, В. Как строилась дорога : [о строительстве автодороги Белорецк-Инзер и Инзер-Архангельское] / В. Миткалев. – Текст : непосредственный // Белорецкий рабочий. – 2019. – 22 января. – С. 8.