

## АТЫРАУ ТЕМІРЖОЛЫ ТАРИХЫНАН

Латипова Лаура Ізімқызы [laura.latip@mail.ru](mailto:laura.latip@mail.ru) «Тарихшы-педагог» білім бағдарламасының 1-курс магистранты Х.Досмұхамедов атындағы Атырау университеті, Атырау қ, Қазақстан Республикасы Ғылыми жетекшісі, т.ғ.д., профессор – Ғылыми жетекшім Бердіғожин Л.Б

1925 жылы КСРО халық шарушылығы жоғарғы кеңесінің шешімімен Гурьев-Доссор тар табанды темір жолын салу үшін Ембі мұнай тресінің жанынан құрылыс басқармасы ұйымдастырылды. Құрылысқа басшы болып, темір жол қатынасының талантты инженері Алексей Максимович Денисов тағайындалды. Жұмыс ерекше күрделі жағдайда жүргізілді. Ешбір құрылыс техникасы болмады, маман жұмысшылар жетіспеді, жол бойын ауыз сумен қамтамасыз ету де үлкен күшке түсті. Жергілікті партия, комсомол және кеңес ұйымдары жол салу қарқынын арттыруда, құрылысты жұмысшы күшімен қамтамасыз етуде үлкен ұйымдастырушылық жұмыс атқарды. Гурьев уездік атқару комитетінің төрағасы Нұғыман Залиев басшылығымен барлық болыстар мен ауылдардан еріктілер ұйымдастырылды. Соның нәтижесінде 1925 жылы мамыр, маусым айларында құрылыста 30 еңбек артелі құрылды. Олардың әрқайсысында 30-35 адамнан болды. Еңбек артелдері негізінен жергілікті ұлт өкілдерінен жасақталды. Олар бұрын темір жол құрылысында істемеген, әрі түгелдей сауатсыз еді. Сондықтан жол салумен бірге құрылысшыларды мамандыққа баулу және сауат ашу жұмыстары қатар жүргізілді. Темір жол құрылысын жеделдетуде Гурьев уездік және Доссор аудандық атқару органдарының рөлі ерекше болды. Олардың мәжілістерінде құрылыс мәселесі әлденеше рет қаралып, тиянақты 217 шешімдер қабылданды. Белгіленген шаралар батыл жүзеге асырылды. Соның нәтижесінде құрылыс қарқын ала бастады. Гурьев-Доссор тар табанды темір жол құрылысының тез аяқталуына өнеркәсіп орындары да сүбелі үлес қосты. Коломенск және Луганск зауыттары паравоз, Октябрь және Москва-Курск темір жол бөлімшелері вагон, Брянск мен Екатеринбург зауыттары рельс жіберді. Трасса бойында телеграф-телефон желілері қатар салынды. Бүкіл жұмыс қол күшімен істелді. Соған қарамастан жолшылардың ерен еңбегі нәтижесінде Гурьев-Доссор тар табанда темір жолы 1926 жылы 18 желтоқсанда пайдалануға берілді. Жол бойында ірі үш бекет (Гурьев, Ескене, Доссор), үш разъезд (Сокол базары, Цех, Даңғар) іске қосылды. 1924 жылы 19 желтоқсанда Доссор кентінде поездың келу құрметіне көп адам жиналған митинг болды. Онда мұнайлы өлке үшін темір жолдың маңызын А.М.Денисов баяндап берді. Уездік атқару органдарының жауапты хатшысы Қазмұқаш Ыбрашев, Доссор тұрғындары атынан Е.Ф.Серова пайдалануға берілген жолдың мұнайлы аймақтың бүкіл қатынас жағдайына үлкен көмегі тиетіні атап көрсетті. Бұны баспасөзде жарияланған құрылыс басшысы Денисовтің төмендегі мақаласы айғақтайды. «Гурьев – Доссор теміржолы өлке мен мұнай кәсіпшіліктеріне не береді?» (18 желтоқсан 1926 жыл). «Гурьевтен Доссорға және кейін қарай мұнай кәсіпшіліктерінің барлық жүктерін қажетті көлемде жеткізеді, тіпті 100 000 тоннаға дейін. Гурьевтен Доссорға және кейін қарай барлық адамдар мен мекемелердің жүктерін тасып жеткізеді. Гурьев ауданының балық шаруашылығын арзан Карабатан көлі тұзы мен Ескенеде өндірілетін тұзбен қамтамасыз етеді. Гурьевтен Доссорға және кейін қарай барлық жұмысшыларды, қызметшілерді және олардың жанұяларын, басқа да адамдарды тасымалдайды. Тасымалдауға шұғыл, бір қалыпты, тез және үзіліссіз жұмыс жасайды. Доссор жұмысшы тұрғындарына еркін жүріп тұруға, кәсіпшіліктен бар мүліктері мен көшіп қонуға сенім береді. Бұл сенім жұмысшылардың кәсіпшіліктермен байланысын

нығайтып және өндіріс өнімін көтеруге мүмкіндік береді. Жүк тасымалы бағасын 5-10 тиынға арзандатады. Қазір ол 45 тиын болса, енді 25 тиыннан кем болмайды. Жолаушылар тасымалы бағасын Гурьевтен Доссорға және кейін қарай 2-3 есе арзандатады». 1930 жылдары мұнайлы аудан дамуында Каспий-Орск мұнай құбыры және Атырау Қандыағаш темір жолының салынуы ерекше маңызды болды. 1932 жылы 16-маусымда КСРО Еңбек және Қорғаныс Кеңесі ұзындығы 709 шақырымға созылған Каспий-Орск мұнай құбыры мен Орск қаласында мұнай айыру зауытын салу жөнінде қаулы қабылдайды. Каспий-Орск мұнай құбырын салу үшін 122 млн. сом ақша, ал Орск мұнай өңдеу зауыты салу үшін 42 млн. сом бөлінді. Сондай-ақ, арнайы «мұнайқұбырқұрылыс» тресті ұйымдастырылды. Оны білікті инженер Е.Рогачев басқарды. Каспий-Орск мұнай құбырын салу өте үлкен міндет еді. Себебі, құрылыс барысында кездесетін 13-өзен мен сулардан, әр түрлі ойпатты-қырлы жерлерден, көптеген кеуіп кеткен және жартылай кепкен көлдерден тартылған темір жол қиылысынан өту қажет еді. Оның үстіне құрылыс жұмыстарын өте ауыр табиғи-климаттық жағдайға жүргізуге, сонымен қатар жабдықтау қоймалары мен халық тұратын орындардан алшақ жерлерде салуға тура келді. Құрал жабдықтарды жүздеген шақырым жерден тасып тұру қажет болатын. Автокөлік, трактор, экскаватор, т.б. механикалық құрал-жабдықтар жетіспеді. Негізгі еңбек құралы қарапайым күрек пен арба еді. 1932 жылы маусым айында құрылыс жұмыстары басталды. Өзінің көлемі жағынан Каспий-Орск мұнай құбыры 1907 жылы салынған Ресейдегі ең үлкен Баку-Батуми мұнай құбырынан кейінгі екінші орынға ие болды. Сөйтіп Днепро ГЭС пен Сталинград трактор зауыты 218 және Түркісіб сияқты соғысқа дейінгі бой көтерген алыптардың қатарына қосылды. Құрылыс жұмысы өнімді жүргізілді. 1932-1935 жылдары 453 шақырым қашықтыққа құбыр тартылған. Қазақстан үкіметі бұл объектіге 3-4 мың адам жұмылдырған болатын. Жұмысшылардың көбісі қазақтар еді. Олар қызмет ете жүріп, әр түрлі мамандықтарды игеріп шығады. Құбыр төсеушілерге жергілікті халық азық-түлікпен, жылы киіммен және көлікпен ұдайы жәрдемдесіп отырған. 1933 жылдың бірінші жартысында осы құрылысқа жүк тасу үшін жергілікті тұрғындардың 177 аты мен түйесін, 650 арба пайдаланыпты. 1935 жылы 11 қарашада таңертеңгі сағат 09.30 да Қосшағыл кәсіпшілігінің мұнайы құбырмен айдала бастайды. Араға 26 күн салып, 7-ші желтоқсан күні Ембі мұнайы Орск мұнай айыру зауытының шикізат сақтайтын қазандарына құйылды. Осыдан бастап ұзындығы 847 км. болатын Құлсары-Байшонас, Ескене-Байшонас кәсіпшіліктерін жалғаған Каспий-Орск мұнай құбыры Жайық-Ембі ауданының дамуына зор үлес қосып 1968 жылға дейін мұнайды Гурьев-Орск құбырына жөнелту жұмыстарын Батыс Қазақстан мұнай құбырлары басқармасы құбыр бойында тұрған жеті мұнай айдау станциялары арқылы іске асырды. Сонымен бірге эстакада арқылы мұнай цистерналарына құйылып жөнелтілді. Эстакадалар негізінен Мақат ауданының: Ескене, Мақат, Доссор жерінде орналасты. Мақат станциясы цистернамен де, құбырмен де мұнай жөнелтіп отырды. Сол кезде Ақтөбе мұнайы Сарқамыс-Қаратон-Қосшағыл арқылы Гурьев-Орск желісіне қосылатын. КСРО Еңбек және Қорғаныс кеңесі 1935 жылғы 21 ақпанда Жайық-Ембі мұнайлы ауданында темір жол салу туралы арнайы қаулы қабылдады. Ауыр өнеркәсіп халық комиссарының тапсыруымен 1935 жылы инженер В.Ф.Копылев бастаған 68 инженер-техник болашақ жол бойын зерттеп, жаңа темір жолдың жобасы бекітілді. Құрылысты жүргізу озат ұжымдар – Магнитогорск металлургия комбинатына жол салуға және Уфа-Ишим темір жолын төсеуге қатысқан құрылысшыларға тапсырылды. Құрылыс бастығы болып, бұрын Магнитогорск құрылыс басқармасын басқарған инженер А.Ф.Дегтярев, бас инженерлікке Гурьев-Доссор тар табанды темір жолын салған А.М.Денисов тағайындалды. Жұмыс екі жақтан – Қандыағаш (солтүстік учаске) пен Гурьевтен (оңтүстік учаске) басталды. Оңтүстік бөлімше Гурьев қаласынан Мақатқа дейін жол салуға тиіс болды. Бөлімше бастығы болып, бұрын Уссурий-Шығыс

Қытай, Рыбинск-Красноуральск темір жолдары мен Орск Каспий мұнай құбырының жобасын жасаған тәжірибелі инженер Гаврийл Иванович Комаровский тағайындалды. Осы учаскеде халқымыздың мақтаныштарының бірі, теміржолшы инженер Мұхаметжан Тынышбаев еңбек еткен. Жолдамамен Гурьев-Орск мұнай құбырын төсеген 2 мың қазақ темір жол құрылысына келді. Жол салушылар үлкен қиыншылықтарға кездесті. Трасса сусыз, шөлейт жерлермен өтті. Құрылыс материалдары, маман кадрлар жетіспеді. Құрылысшылар үшін 60 түйе арбалы керуен 120 шақырым жерден ауыз су тасыды. 1936 жылдың аяғында құрылыста 4186 жұмысшы мен инженер-техник істеді. Олардың 2592-і қазақ, 948-і орыс, 268-і украин және басқа ұлт өкілдері еді. Жаз айларында мерзімдік жұмыс қызған кезде (түйе арбамен су тасушыларды қосқанда) жолшылардың 75 пайызы жергілікті халық өкілдері болды. Байырғы тұрғындардың жол құрылысына белсене араласуына ол кездегі жергілікті әкімшілік – басқару органдарының күнделікті көмегі мен іскер басшы Г.К.Комаровскийдің қамқор көзқарасы игі әсерін тигізді.

**Қолданылған әдебиеттер тізімі:** 1. Асылбеков М.Х. (1962). Некоторые вопросы истории строительства Оренбургско Ташкентской ж.д. Известия АН КазССР. № 2(19). 2.Исингарин Н.И. (2004). Железные дороги Казахстана: становление и развитие. Алматы. 3. Исингарин Н.И. (2006). Хроника магистрали: К 75-летию Туркестано-Сибирской железной дороги. Алматы. Казахская ССР за 20 лет. (1940). Статистический сборник. Алма-Ата.