

**Бертаев Н.Д.\***

арнайы пән бойынша 1 санат оқытушысы,  
директордың оқу-өндірістік істер жөніндегі орынбасары,

М.Тынышбаев атындағы Шымкент көлік колледжі, Шымкент, Қазақстан

## **ҚАЗАҚСТАННЫҢ ТЕМІР ЖОЛЫНЫҢ ДАМУЫНДАҒЫ ТАРИХИ ДЕРЕКТЕРІ**

Автор корреспондент: [bertaev\\_nurzhan@mail.ru](mailto:bertaev_nurzhan@mail.ru)

**Түйін:** Мақалада Қазақстан темір жолының тарихы туралы, тарихи экскурсы жасалды. Сонымен қатар, жастарға темір жол мамандығы бойынша арнайы пәнге кіріспе ретінде, осы мәліметтерді пайдалануға ұсынылды. Тарихи құжаттарда Транссібір темір жолының алғашқы рельстері қашан және қайда салынғандығы туралы бірнеше нұсқа бар. Теміржол құрылысы тәжірибесінде алғаш рет Магистраль құрылысы алдын-ала жасалған жоспарға сәйкес жүргізілді.

Сонымен қатар, өткен ғасырдың отызыншы жылдарында теміржол құрылысы және оның негізінде республиканың бүкіл теміржол көлігінің дамуы Қазақстанның қазіргі экономикасын қалыптастыруда көрнекті рөл атқарды. Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық жаңаруының жаңа кезеңінде, көлік кешенінің қарқынды дамуы мен тиімді жұмыс істеуі экономикалық өсудің жоғары және тұрақты қарқынына жетудің, ұлттық қауіпсіздік пен елдің қорғанысын қамтамасыз етудің, халықтың өмір сүру деңгейін жақсартудың шешуші шарттарының бірі болып табылады, әлемдік экономикаға ұтымды интеграция және сәйкесінше әлемдегі бәсекеге қабілетті 30 елдің қатарына кіру.

**Кілт сөздер:** Қазақстан, Транссібір темір жолы, тарих, құрылыс, экономика, даму, көлік

2020 жылы Қазақстанда теміржол көлігінің құрылғанына 80 жыл толды. 1939 жылы 25 қазанда әлемдегі алғашқы теміржол кестесі пайда болды. Осыған байланысты теміржол қызметкерлері елдің теміржол құрылысының қалай басталғанын еске алады.

Тарихи құжаттарда Транссібір темір жолының алғашқы рельстері қашан және қайда салынғандығы туралы бірнеше нұсқа бар. Олардың бірі бойынша Түркістан өлкесіндегі алғашқы темір жол 1880-1881 жылдары салынған. Ол Каспий теңізі деп аталды және Каспий теңізінің порттарын Кизыл-Арватпен байланыстырды. Екінші жағынан, Түркістан мен Сібірді байланыстыратын теміржол салу идеясы 1886 жылы пайда болды. 1896 жылы 15 қазанда Верный қалалық думасы теміржол құрылысының артықшылықтарын анықтау үшін комиссия құруға шешім қабылдады. Шамасы, бұл нұсқалардың барлығы бір-бірін жоққа шығармайды, керісінше толықтырады. Оқиғалар ХІХ ғасырдың бір онжылдығында Түркістан өлкесінің түрлі бағыттарында бір мезгілде орын алды [1].

Қазақстанда темір жол көлігінің Құрылған жылы ресми түрде 1904 жыл болып саналады. Дәл сол кезде ұзындығы 1668 км Орынбор - Ташкент магистралінің құрылысы басталды. Түркістан станциясындағы Вокзал 1906 жылы салынған. 1917 жылы Бірінші дүниежүзілік соғыстың ортасында Алтай темір жолы пайдалануға берілді. Тағайындалған орны: Ново-Николаевск-Семей. 1915 жылдың 21 қазанында Арыс станциясынан Алматыға дейінгі Жетісу темір жолы іске қосылды. Қазан төңкерісінің оқиғалары оның құрылысын тоқтатты. Тек 1921 жылы ғана бүгінгі Тараз - Әулие Ата қаласына теміржол желісі келді. Арыс станциясының вокзалы, дәл осы жерден Жетісу жолы басталды.

Қостанай жол бөлімшесін 33 жылдан астам басқарған Бертран Рубинштейннің мұрағатында бірегей суреттің бір көшірмесі бар. Көпір, онда бес паровоз бар. Ал көпірдің астында адамдар тұр. Бертран Иосифович бұл суретке қалай түсініктеме береді.

Содан кейін олар көпірлерді пайдалануға берді. Көпірдің астында құрылысшылар мен дизайнерлер тұрды, олар өз өмірлерімен құрылыстың жоғары сенімділігіне кепілдік берді. Бүгін қалай анықталып, ғасырлар бойына салынған. Сол кезде қандай пойыздар болды? Ойыншық пойыз және бес вагон. Рубинштейннің мұрағатында сол ежелгі дәуірді куәландыратын кем емес қызықты құжаттардың көшірмелері бар. Мысалы, Троицк пен Қостанайдағы вокзалдарда иконостаздар, қалған барлық вокзалдар белгішелер болуы

керек еді. Дивандар мен орындықтар емен. Міндетті-жолаушылар үшін қайнаған су. Рубинштейннің досы, еңбек сіңірген теміржолшы Қалтай Самбетов Қостанай газетінің бірлескен фотосуреті мен мақалаларының бірін көрсетеді, онда Рубинштейн тағы бір қызықты ақпаратпен бөліседі. Қазан төңкерісіне дейін үш жыл бұрын ұзындығы 162 шақырым болатын Троицк - Қостанай темір жолының құрылысына Ресей Үкіметі кепілдік берген 29 миллион рубльге 4,5 пайыздық облигациялық қарыз шығарылды. Құрылысты Орыс-Азия банкі, Орыс сауда-өнеркәсіп банкі, сондай-ақ лондондық "КРИСП" банкир үйі қаржыландырды. Оралға теміржол қатынасын алуды көптен армандаған қостанайлық көпестер де өз ақшалай салымдарын енгізді.

"Қостанай дала шаруашылығы" газеті 1914 жылғы сәуірде былай деп жазды: "Қостанайға дейін теміржол желісін жүргізумен біздің дала нарығы сөзсіз әлемдік сауданың құйынына тартылады, оның шарттары өзгеріп қана қоймай, сыйымдылығы да артады. Болат жолдың 151 шақырымы бар болғаны 8 айда төселді. Тоғызақ өзені арқылы өтетін көпірді қоса алғанда. Сонымен қатар, құрылысшылар сметаға 8843 мың рубль қатаң сәйкес келді".

Әлемдік сауданың құйынына Бірінші дүниежүзілік соғыс пен революция кедергі келтірді. Жаңа заман келді, Кеңес өкіметі жол құрылысын бастады. Революциядан кейінгі алғашқы жылдары Қазақстанда 875 км-ден астам темір жол салынды, бұл революцияға дейінгі желінің бүкіл ұзындығының үштен бірінен астамы. Алайда, бұл жеткіліксіз болды. Аймақтың дамуы Сібірді Орта Азиямен байланыстыратын ірі теміржол салуды қажет етті. Бірінші кезекте Семейден Луговойға дейін Түркістан – Сібір темір жолын салу қажет болды [2].

1926 жылғы 3 желтоқсанда КСРО Еңбек және Қорғаныс Кеңесі Түрксіб құрылысын өрістету туралы шешім қабылдады: "Бүкілодақтық маңызы бар барлық ұсынылған күрделі жұмыстардың ішінен ағымдағы жылы (ол кезде шаруашылық жылы 1 қазаннан басталған) Пішпекті Семейдегі Сібір магистралімен қосу қажеттілігіне сүйене отырып, Жетісу темір жолын салуды бес жыл мерзімде жүзеге асыруға кірісу қажет деп саналсын".

Түркістан-Сібір жолының Мойынқұм станциясындағы шаштараз.

1926 жылы Сібір мен Орта Азияны байланыстыратын теміржол құрылысы басталды. Түрксіб құрылысы бірінші бесжылдықта салынды. Қазақстан темір жолының негізін қалаушылардың бірі Құдайберген Дүйсенұлы Көбжасаров Түрксіб құрылысы туралы былай дейді: Мен 1928 жылы Семей облысы Жарма ауданының № 23 ауылында дүниеге келдім. Адамдар үнемі аштықтан өліп жатты, егер теміржол құрылысы болмаса, біз де болмас едік. Турксибке нан мен киім берілді, бұл ең бастысы болды! Алдымен әкесі сонда тұрды, содан кейін қалған туыстары. Еңбек ауыр, ауыр болды, Мен әрқашан тамақтанғым келді. Сайып келгенде, темір жолдың арқасында біз өмір сүріп қана қоймай, адамдарға да шықтық.

Түрксібке жол төсеу, 1927 жыл. 1442 шақырым рельс жолын салу керек болды. 1927 жылдың күзінде Семей мен Луговой трассаларының алғашқы буындары төселді. Түрксібтегі құрылысшылар, 1928 жыл. 1928 жылы Түрксібте алғаш рет шетелден сатып алынған 17 шынжыр табанды экскаватор, тар табанды тепловоздар, аударылатын вагоншалар, өзі аударғыш автомобильдер, жылжымалы компрессорлар, перфораторлар пайда болды. Осы уақытқа дейін барлық жұмыс қолмен жүргізілді. Қазіргі сөздіктерде "Грабар" деген сөз жоқ. Бір кездері бұл мамандық болды. Онымен айналысатын адамдар жұмысшылар арасында ерекше қаста болып саналды. Түрксіб құрылысына олар Оралдан өз арбаларымен және жылқыларымен келді. Грабари қолмен рельстер салынған жағалауларды дайындады. 1928 жылы Бураннан кейінгі Шоқпардағы Землянка. Александр Иванович Лапшин Түрксіб құрылысына 1928 жылы Орал қаласының Невьяновск қаласынан келді. Міне, ол Май-төбе мен Айна-бұлақ станциялары арасындағы қорғандар мен ойықтардың құрылысы туралы былай деп еске алады: "Біз болашақ Айна-бұлақ станциясының оңтүстігінде, толығымен шөл даладағы таулы сортаңда жұмыс істедік. Еш жерде бірде-бір ағаш отырғызды да, кустика, тіпті травинки! Тек сирек қауырсын шөптері.

Бүкіл сары толқынды теңіз үстінде көкжиекке дейін – ештеңе жоқ...[3].

Төсеу осылай жүргізілді. Төселген жолдың ең соңында шпалдары бар жол вагондары берілді. Шпалдарда "еріннің" орнына ұзын тұтқалары мен өткір ұштары бар арнайы кенелер жатты. Вагонды күтіп тұрған төрт жұп төсегіштерді қолына алды, әр жұп оларды шпалдарды ұшынан ұстап, оны алға сүйреп, солтүстік ұшынан болашақ байланыстың оңтүстігіне бір-бірден лақтырды. Соңғы екі шпалды вагоннан шығарғаннан кейін, басқа жұмысшылар бос вагонды артқа тастап, оған екі рельсті жүктеді. Бұл кезде төсегіштер шпалдарды тегістеп, төсемдерді төседі. Енді екі рельстен және төрт рельстен тұратын вагон ұсынылды. Төсегіштер қайтадан вагонның оң және сол жағында жұптасып тұрып, рельс тасығыштардың ұштарын қолдарына алды, оң рельспен ұстап алып, оны алып жүрді (барлық сегіздік-аяққа!) және шпалдарға қойылды, оралды және сол рельсті де қойды. Вагон пойызға шпалдардың жаңа бөлігін алып кетті, ал төсегіштер рельстерді шаблон бойынша тегістегеннен кейін төртеуі рельстерді балдақтармен тігіп, төртеуі төсем жасады".

"Осыдан кейін бәрі қайталанды. Біз бұл ырғақты және өте үйлесімді, нақты жұмысқа таң қалдық. Әсіресе, шпалдар мен рельстер жылдам қадаммен (дерлік жүгіру) және аяғымен, ал олар жүгірумен және аяғымен қайтып оралғанына таң қалды! Жолдың 12,5 метрін төсеу бойынша барлық жұмыс цикліне 2,5 минуттан аз уақыт жұмсалды. Біз таңқаларлық ауымызбен көзімізді жұмып жатқанда, таңқаларлық араласулармен алмасып жатқанда, төсегіштер одан әрі кетті, көп ұзамай олардың орнына төсеу материалдары мен платформалары тиелген пойыз келді..."

Осы әдіспен ұзындығы 1445 шақырым болатын магистраль төселді. Төсеу қолмен жүргізілгеніне қарамастан, жылдамдық сол кезде өте жоғары болды – тәулігіне 1,5 км, ал кейбір күндері 4 км ("Казахстанская правда" газеті, "как строили Турксиб" мақаласы).

Түрксиб садақасы 1930 жылы 21 сәуірде, жоспарланған мерзімнен 8 ай бұрын болған. "Гудок" газеті бұл туралы былай деп жазды: "24 сәуірде сағат 22-де Кши-Виж арқылы өтетін көпірдің соңғы фермасы аяқталды. Жұмыс түні бойы жалғасты. Таңертең көпір жолақтарын төсеу басталды. Бір сағаттан кейін көпір төсемі дайын болды. Садақтың сәті келді". 1930 жылы 28 сәуірде түстен кейін Айна бұлақ станциясындағы рельстердің түйіскен жерінде алғашқы күміс балдақ соғылды. Түйісу жоспарланған мерзімнен 8 ай бұрын аяқталды [4].

Түрксиб айналасында өнеркәсіп және ауыл шаруашылығы кәсіпорындары пайда болған өңірдегі бірінші желі болды. Аңызға айналған магистральға қосылу ұзындығы өз ұзындығынан үш есе көп болды. Егер 1922 жылы Қазақстанда темір жолдар желісі бар болғаны 2,73 мың км-ді құраса, 1982 жылы республика аумағындағы жалпы пайдаланудағы темір жолдардың ұзындығы 14 мың км-ден асты.

Неміс танктерін қайта балқытуға жеткізу.

Ұлы Отан соғысы жылдарында теміржол магистральдарының құрылысы жалғасты, тек қазір бәрі майданмен байланысқа бағынышты болды. Гурьев – Қандағаш – Орск жолы (1936-1944 жж.) Ембінің мұнай кәсіпшілігін Оралмен байланыстырды. Ақмола-Қарталы желісі (1939-1943 жж.) Қарағандыдан Оңтүстік Оралға көмірді тиімді жеткізуді қамтамасыз етті. Көксу – Текелі – Талды-Қорған және Атасу – Қаражал учаскелері салынды. Осы кезеңде қазақстандық жолдардың ұзындығы 10 мың шақырымға жетті.

1950 жылы Транссибір магистралы Түркістан-Сібір магистралімен біріктіріліп, республиканың бүкіл аумағы арқылы өткен алғашқы меридиандық желі – трансқазақстандық теміржол магистралі (Петропавл – Көкшетау – Ақмола - Қарағанды - Шу) құрылды. Осы кезеңде Қазақстанның солтүстік және орталық өңірлерінде темір жол құрылысы қарқынды жүрді. 1955-1961 жылдары Есіл - Арқалық (224 км), 1959 жылы-Қостанай – Тобыл, 1960 жылы – Тобыл – Жетіқара желілері құрылды. 1950 жылдары Қазақстанның теміржол желісінің тығыздығы екі есе өсті. 1960 жылдары Мақат – Маңғышлақ және Маңғышлақ – Өзен учаскелері салынды (жалпы ұзындығы – шамамен 900 км). 1964 жылы Қазақстандағы алғашқы жол учаскесі электрлендірілді (Целиноград –

Қарағанды). Осыдан Қазақстан темір жолдарын белсенді электрлендіру басталды.

Теміржол құрылысы тәжірибесінде алғаш рет Магистраль құрылысы алдын-ала жасалған жоспарға сәйкес жүргізілді. Жұмыстар солтүстіктен және оңтүстіктен бір – біріне қарай-Семейден және Луговойдан бір уақытта жүрді. Түркісіб трассасын уақытылы жүргізілген зерттеулер трассаның ұзындығын, сондай-ақ оны салуға жұмсалатын шығындарды айтарлықтай қысқартуға мүмкіндік берді. Жүргізілген ізденістердің арқасында Балқаш көлінің маңындағы трассаның ұзындығы 78 километрге қысқарды. Құрылыс пен пайдалануға 6,5 миллион рубль үнемделді. Іле Алатауы жоталары арқылы бағытты таңдау қиын болды. Мәселен, Қырғызстан тарапынан Түркісібіті жобалау кезінде бастапқыда төрт нұсқа қаралды. Ең бәсекеге қабілетті екі болды-Луговая станциясына және Курдай станциясына, Пишпек станциясына (Фрунзе) қосылған Шоқпар. Шоқпар нұсқасы ең тиімді болып шықты. Құрылыс құны 23 миллион рубльге төмендеді.

Достық жолында рельстерді бекіту.

1954 жылы КСРО мен ҚХР Ланчжоу - Үрімші - Алма-Ата темір жолын салуға келісті. Алғашқы пойыздар 1959 жылы Ақтоғай-Дружба учаскесінде жүре бастады. Бірақ бұл ұзаққа созылмады, өйткені Қытаймен қарым-қатынас нашарлады. Тек 1990 жылдың 12 қыркүйегінде Дружба - Алашанькоу шекара өткелінде КСРО мен ҚХР теміржол магистральдарының түйісуі өтті. Қазақ темір жолы Кеңес Одағындағы ең ірі темір жол болды - оның ұзындығы 11 мың шақырымнан астам болды. Магистральдық темір жолдардың ұзындығы-14 мың шақырымнан астам, жүк вагондары - 44 000 бірліктен астам, локомотивтер-1 500 бірліктен астам. Сонымен, XIX ғасырда армандаған нәрсе толығымен орындалды деп айта аламыз! [5].

Қазақстан темір жолының тарихында көптеген қызықты жетістіктер болды. Бірақ біз өзіміздің репортажымызды мына қызықты фактімен аяқтаймыз: 1986 жылғы 20 ақпанда Екібастұздан қырқыншы станцияға дейінгі Целинный темір жолы бойынша әлемде алғаш рет жалпы салмағы 43,4 мың тонна және ұзындығы 6,5 км 440 вагоннан тұратын құрам жүргізілді.

### Әдебиеттер тізімі:

- 1 Исингарин Н.К. Теміржолдар, 2004. Б.416.
- 2 Омаров А.Д. Қазақстан темір жолдарының тарихы, Алматы: Баур және К °, 1997. Б.287
- 3 Партия мен үкіметтің экономикалық мәселелер жөніндегі шешімдері (1917-1967), М., том 1.5.
- 4 Түркісіб - социализм магистралі, Алма-Ата, Қазақстан, 1986. Б.224
- 5 Исингарин Н.К. Қазақстанның әйгілі теміржолшылары, Алматы, «Экономтрансконсалтинг» ЖШС, 2005. Б. 844.
- 6 Назарбаев Н.Ә. Қазақстан жолы 2050: Бір мақсат, бір мүдде, бір болашақ. ҚР Президентінің Қазақстан халқына Жолдауы. Астана, 2014 ж.

**Аннотация:** В статье сделан исторический экскурс по истории железной дороги Казахстана. Кроме того, в качестве введение в специальную дисциплину по железнодорожной специальности молодым специалистам было предложено использовать эти данные. В исторических документах есть несколько вариантов, когда и где строились первые рельсы Транссибирской железной дороги. Впервые в практике строительства железных дорог строительство магистралей проводилось в соответствии с заранее разработанным планом. Строительство железной дороги в тридцатые годы XX века и развитие на этой основе всего железнодорожного транспорта республики сыграло выдающуюся роль в формировании современной экономики Казахстана. На рубеже нового этапа социально-экономической модернизации Казахстана динамичное развитие и эффективное функционирование транспортного комплекса являются одним из ключевых условий для достижения высоких и устойчивых темпов экономического роста. Важную роль играет влияние на обеспечение национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения уровня жизни населения, рациональной интеграции в мировую экономику и, соответственно, вхождения в число 30-ти наиболее конкурентоспособных стран мира.

**Ключевые слова:** Казахстан, Транссибирская железная дорога, история, строительство, экономика, развитие, транспорт

**Abstract:** The article provides a historical overview of the history of the railway in Kazakhstan. In addition, as an introduction to a special discipline in the railway specialty, young specialists were invited to use this data. Historical documents contain several versions about when and where the first rails of the Trans-Siberian Railway were laid. For the first time in the practice of Railway Construction, the construction of the highway was carried out according to a preliminary plan. The construction of the railway in the thirties of the twentieth century and the development on this basis of the entire railway transport of the Republic played an outstanding role in the formation of the modern economy of Kazakhstan. At the turn of a new stage of socio-economic modernization of Kazakhstan, the dynamic development and effective functioning of the transport complex are one of the key conditions for achieving high and sustainable economic growth rates. Important impact on the national security and defense, raising living standards of the population, rational integration into the world economy and, respectively, joining the top 30 most competitive countries of the world.

**Keyword:** Kazakhstan, TRANS-Siberian railway, history, construction, economy, development, transport