**Қ. МҰХИТОВ,** т.ғ.к., Сафи Өтебаев атындағы Атырау мұнай және газ униерситетінің доценті. Атырау қ. Қазақстан Республикасы. E-mail: [Ocean\_5@mail.ru](mailto:Ocean_5@mail.ru)

**ГУРЬЕВ-ҚАНДЫАҒАШ ТЕМІР ЖОЛЫНЫҢ САЛЫНУ ТАРИХЫ**

**Андатпа.**

Бұл мақалада Ембі ауданының дамуына үлкен септігін тигізген Гурьев-Қандыағаш темір жолының салыну тарихы айтылады. Сонымен қоса, ғылыми деректерге сүйене отырып, осы құрылысқа бөлінген қаржы, құрылыс жұмысының барысы, жұмысшылардың еңбектегі ерлігі кеңінен баяндалады.

**Түйін сөздер:** темір жол құрылысы, Гурьев-Қандыағаш, Орынбор-Ташкент, Гурьев, Ембі мұнайлы ауданы т.б.

**Кіріспе.** Бұл мақалада 30-шы жылдардың соңында салынған Гурьев-Қандыағаш темір жолының тарихы айтылады. Ембі ауданынан өндірілген мұнай Каспий теңізі арқылы Еділ өзенінің солтүстік жағасында орналасқан зауыттарға тасмалданатын еді. Бұл тасымал жолы тиімсіз болды. Осыған орай Ембі мұнайын орталыққа жеткізу үшін темір жол салу қолға алынды. Бірнеше нұсқалар талқыланған соң соңында осы Гурьев-Қандыағаш темір жолын салуды жөн деп тапты. Бұл темір жол құрылысы үш жылға жуық уақыт ішінде салынды. Сөйтіп, Қазақстанның батыс аудандарын орталықпен байланыстыратын маңызды артериясына айналды. Соғысқа дейінгі жылдарда Қазақстан темір жол құрылысы Одақ бойынша бірінші орынға ие болды. Кейін, Ұлы Отан соғысы жылдарында Гурьев-Қандыағаш темір жолы Ембінің мұнайы мен Бакудан тасымалданып келген мұнай өнімдерін соғысып жатқан қызыл әскерге жеткізуде маңызды роль атқарды.

**Талқылау.** Гурьев-Қандыағаш темір жолы кеңес үкіметінің алғашқы жылдарында салына бастаған Александров-Гай темір жолының ізбасары болатын. Дегенмен, отызыншы жылдардың екінші жартысында Ембі мұнайын орталыққа қалай жеткіземіз деген кезде В. Лениннің ұсынған бұрынғы бағытының орнына шығысқа бағытталған жаңа бағытты таңдап алды. Бұл өте орынды болды. Гурьев-Қандыағаш темір жолы Ембі ауданының болашақта дамуына зор үлес қосқанын атап өтуге болады.

**Нәтижесі.** Гурьев-Қандыағаш темір жолы тек қана Ембі мұнайлы ауданының дамуына септігін тигізіп қойған жоқ, сонымен қатар республикамыздың батыс өңірінде орналасқан көптеген жерасты байлықтың игерілуіне оң әсерін тигізді. Сөйтіп, Батыс Қазақстан аудандарында өндірілген борат, хром сияқты пайдалы қазбаларды тасымалдауға, Каспий теңізінен ауланған балық өнімдерін еліміздің шығыс аудандарына жеткізуге көп пайда келтірді. Бұл жол бүгінде пайдаланылуда және оның болашағы зор деп білеміз.

**Негізгі бөлім.** Қазақстан табиғи ресурстарға бай республика еді. Мұнда көмір мен мұнайдың, металл мен полиметаллдың мол кендері бар болатын. Осымен қоса егістікке жарамды жерлер көп болды. Өткен ғасырдың жиырмасыншы-отызыншы жылдары бүкіл елде кеңінен етек алған өндірістік модернизациялау үрдісі бұл өлкені толық меңгере алмады. Оған басты себеп орталықпен байланыстыратын көлік қатынасының болмауы еді. Бұл кезде Қазақстанда 2 985 мың текше шақырым жерде небәрі 3 750 шақырым темір жол желісі ғана болатын. Яғни, мың шақырымға 3,16 шақырым ғана көлік қатынасы жолы келді. Көлік қатынасының нашарлығы мұнайлы Ембі ауданының дамуына да көп кесірін тигізді. Бұл жерде өндірілген мұнай алдымен Каспий теңізі арқылы Астрахань қаласына немесе автокөлік арқылы Орал қаласына тасылатын. Одан әрі Ресейдің мұнай айыратын зауыттарына жеткізіліп жүрді. Мұның қолайсыз жерлері көп болды. Теңізбен мұнай тасу әдісі маусымдық сипат алды. Қыс айларында Каспий теңізінің жағасы қатып қалатын еді. Ол кезде мұнай тасымалдау ісі мүлдем тоқтап қалды. 1932 жылы Каспий теңізінің жағасының қатып қалуы себепті Ембі мұнай кәсіпшіліктеріне жіберілген 2 000 тонна жүк Ракуша теңіз айлағына келмеді. Соншама жүк Астраханда қалып қойды. (Народное хозяйство Казахстана. 1934, №1, с. 31). Ал автокөлікпен мұнай тасымалдау ісі мардымсыз жүрді. 30-шы жылдары қолданыста жұрген «ГАЗ АА» автокөлігі небәрі 1,5 тонна мұнай тасымалдай алатын еді. Кәсіпшіліктерге керекті құрал-жабдықтар мен мұнайшыларға қажетті азық-түлікті көпшілік жағдайда Атырау (бұрынғы Гурьев) қаласынан түйе көлігі арқылы тасып жүрді. 90 шақырым жерде орналасқан Доссор кәсіпшілігіне бір затты жеткізу үшін кемінде екі күн уақыт кететін. Кәсіпшілікке бөлінген қаржының 60%-ы жүк тасымалына жұмсалатын болды (Социалистическое становление нефтяной Эмбы. с. 259). Көлік қатынасының дұрыс жолға қойылмауы өндірілген мұнайдың өзіндік құнын өсіріп жіберді. Сол кезде Гурьев уезінде жарық көрген «Рабочая правда» газетінде «...бір шелек судың бағасы 8-10 тиынға жетіп, бір пұт мұнай мен бір пұт судың бағасы екі есе қымбатқа түсіп тұр» деп жазған болатын. 1923-1924 жылдары қаладан кәсіпшіліктерге жеткізілінетін судың құны 100 мың сом болса, жүк пен адам тасу ісі 239 600 сомға жеткен екен. (Табылдиев Х.Б. 98-б.).

Осыған орай, Ембі ауданын дамыту үшін алдымен темір жол салу қажет болды. Бұл мәселені жергілікті басшылар бұрын-соңды көтеріп жүрген болатын. Мысалы, 1921 жылы Орынбор қаласында өткен Қазақ облыстық РКП (б) 1-ші конференциясында «Ембі-Жұрын темір жол» желісін салу мәселесі қаралды. Онда Ембі ауданын Ақтөбе облысында орналасқан Жұрын елді-мекені арқылы Орынбор-Ташкент темір жол желісімен қосу ісі талқыланған болатын. Көп кешікпей, 1921 жылы 16-18 тамызда, Орал-Ембі ауданының кәсіподақтар конференциясы өтті. Конференция аяқталған соң шаруашылық басшылары өзара кеңес өткізіп, онда Гурьев-Доссор тар табанды темір жолын салу керек деген ұсыныс жасады. (Балгимбаев М. «Нефтяная Эмба». Алматы, 2001, 52-53-бб.). Сөйтіп, 1925 жылдың мамыр айында Гурьев-Доссор тар табанды темір жолдың құрылысы басталады. (АОММ, 146-қ., 1-т., 433-іс, 3-б.). Алты айдың үстінде тапжылмай атқарылған еңбектің арқасында 1926 жылы 19 желтоқсанда ұзындығы 93 км болатын Гурьев-Доссор тар табанды темір жолы пайдалануға берілді (АОММ, 2-т., 17-іс, 36-б.).

Гурьев-Доссор тар табанды темір жолы туралы «Еңбекші қазақ» газеті «Бұрын Доссор мен Гурьевтің арасы жолсыз шөл болатын. Доссор жұмысшылары ауыз суға тарылған еді. Кеңес өкіметі тұсында Доссор мен Гурьевтің арасына темір жол салынды. Қатынас жөнделді. Поезд сайын төрт-бес мың шелек су келіп тұрады. Жұмысшылар енді суға тарықпайды»-деп жазды (Табылдиев Х.Б., 98-б.).

Гурьев-Доссор тар табанды темір жолы мұнайлы Ембінің дамуына зор әсерін тигізді. 1925-1926 жылдары мұнайлы аудан түгел дерлік қалпына келтіріліп мұнай өндіру ісі артты. Сөйтіп өндірілген мұнайдың көлемі 218 мың тоннаға жетті. Бұл, 1913 жылмен салыстырғанда 84,5 %ға артық еді. («Партийная жизнь Казахстана», с. 68). 1934 жылы Гурьев-Доссор тар табанды темір жолынан Ескене кен орнына ұзындығы 56 шақырым болатын жаңадан темір жол желісі тартылды. Бірақ, бұл екі тар табанды темір жол желісі Ембі мұнай өнеркәсібінің даму мәселесін толық шеше алмады.

Ал Ембі мұнай өнеркәсібінің дамуы КСРО Халық шаруашылығы үшін маңызды болды. Себебі, бұл өңірде өндірілген мұнайдың сапасы жоғары болатын. Ембі мұнайынан Повольжье мен Оралдың және Сібірдің өнеркәсіптік орталықтарына қажетті турбиналық машиналар үшін жоғары сапалы жағар май алынды. Сонымен қоса бұлі мұнайдан 52 % бензин алынатын еді. Ал Баку мен Грозыйдың немесе Майкоптың мұнайынан 18-20 % бензин алынатын болды. Ембі мұнайын валюта жинау үшін шетелге сатуға шығарды.(«Народное хозяйство Казахстана», 1941, с.23)*.* Осыған орай кеңес үкіметі Ембі мұнайын өндіру үшін алғашқы екі бесжылдық жылдарында 500 млн сом қаржы бөлінді.(«20 лет Казахской ССР». с. 171)*.*

Мұнай өндіруді ұлғайту үшін алдымен Ембі өңірінің мұнай қорын анықтады. Осы ауданды зерттеуге көп күш жұмсаған академик И.М. Губкин Ембі мұнайының қоры шамамен 1 млрд тоннаға тең, яғни Кавказдың оңтүстік-шығысындағы қорлармен пара пар деп жазды.(И.М. Губкин, с.480)*.*

Ембі ауданының дамуына көп уақыт атсалысқан келесі бір ірі кеңестік геолог Я.В. Лаврентьев: «Соңғы 2-3 жылда жүргізілген іздеу жұмыстарының нәтижесі Ембі ауданының мұнай қорын Апшерон түбегіндегі мұнай қорымен тең деген қорытынды жасауға негіз болады»-деді.(Я.В. Лаврентьев, с. 6.)*.*

Қазақстан мен Орта Азия республикаларын, Сібір мен Орал тауы етегіндегі өндіріс орындарын индустриаландыру мұнай өнімін ұлғайтуды талап етті. 1937 жылы бір ғана Қазақстанда мұнай өніміне деген сұраныс Ембі ауданында өндірілетін өнімнің үштен екісіне тең болды.(«Нефтяное хозяйство», 1933, с.127).Әсіресе, Орал мен Сібір сұйық отынға өте мұқтаж еді.

1931 жылы наурызда Қазақстанның өлкелік партия комитеті БПК (б) ОК-не хат Доссор-Жем немесе Ақтөбе аралығына мұнай құбырын салу және Гурьевтен Орынбор-Ташкент темір жол торабын байланыстыратын темір жол желісін салу жөнінде арнайы хат жолдады. Хатта Александров-Гай-Мақат темір жол желісі жобасының Ембі ауданынын игеруге қолайсыз екендігі жазылды. Сол себепті темір жол желісін Гурьевтен Қандыағаш бекетіне дейін салу керек деп баса айтады. Сонымен қоса хатта, мұнай өндірісі жөнінде Одақта үшінші орын алатын Орал-Ембі ауданының Қазақстан мен көршілес өңірлер үшін маңызы зор екенін жазады.

1935 жылы салынған Каспий-Орск мұнай құбыры мұнай тасымалдау проблемасын шешкенімен ауданға қажетті құрал-жабдықтар мен азық-түлікті тасымалдау ісін шешкен жоқ. Темір жол қатынасының болмауы барлау мен бұрғылау жұмыстарына қолбайлау болды. Сөйтіп, Ембі мұнайлы ауданның дамуына кедергі жасады.

Темір жол қатынасының дамуына үлкен себебін тигізген 1930 жылы өткен БКП (б) XVII сьезі болды. Онда «...экономикамыздың дамуы мен товар айналысының дамуына басты кедергі темір жол көлігінің тапшылығынан» деп атап кеткен болатын. «Көлік проблемасының өткірлігі Қазақстанның шаруашылық орталықтары мен темір жол торабынан шалғай орналасуынан туып отыр» деп атап өтті В.В. Куйбышев осы съезде. (В.В. Куйбышев, с.535)*.* Съезд шикізат көздерін Одақтың индустриалық орталықтарымен байланыстыру қажеттілігін атап көрсетті. Сонымен қоса елдің шығысында орналасқан Башқұртстан мен Ембі мұнайлы ауданын кеңінен игеруді басты міндеттердің бірі деп таныды.

1935 жылы 20 ақпанда БКП (б) ОК, ал келесі күні 21 ақпанда КСРО Еңбек және Қорғаныс Кеңесі Орал-Ембі мұнайлы ауданында темір жол салу жөнінде Қаулы қабылдады (РЭА, 1884-қ., 31-т., іс. 2619, 14-п.)*.* «Жартылай шөлейтте орналасқан Орал-Ембі ауданында бұрын-соңды қанағаттандырарлық қатынастың болмауы, қажетті құрал-жабдықтарды тасып алып келу қиыншылығын тудырды, ал ол мұнай көзін барлаумен оны игеру ісін кеңінен жүргізуге мүмкіндік бермеді» деп атап көрсетілді партия мен үкімет шешімінде. Темір жол желісінің құрылысына қажетті жабдықтарды іздестіру міндетін Ауыр Өнеркәсіп Халық Комиссариатына жүктеді. Сол үшін Ауыр Өнеркәсіп Халық Комиссары 1935 жылы 21 ақпанда Іздестіру экспедициясын құрды.

Әртүрлі ғылыми-зерттеу мен шаруашылық және жоспарлау ұйымдарының өкілдері қатысқан КСРО Ғылым Академиясының сессиясы Орал-Ембі ауданын кешенді дамыту мәселесін талқылады. Онда бұл өңірдің тұз күмбезінде мұнай, газ, бор, калий және басқа да пайдалы қазбалардың көп екені және оны өндірістік игеру қажеттігі айтылды. Орал-Ембі ауданы әлемдік мұнай қорының сегізден бір бөлігін құрайтыны және ол КСРО-да Бакудан кейінгі екінші орынды алатыны сөз болады.(«Большая Эмба». Л., 1930, с.9)*.* Сессия Ембі мұнай бассейінін игеру үшін бірден-бір міндет-бұл өңірде темір жол қатынасын орнату деп атап көрсетті. Сонымен қоса бұл сессияда «Гурьев-Темір-Ақтөбе темір жол жобасы» бойынша іздестіру жұмыстарының барысы баяндалды.

1936 жылы 25 ақпанда Ауыр Өнеркәсіп Халық Комиссариатының бұйрығы бойынша осы комиссариатқа қарасты Көлік Басқармасына Гурьев-Ақтөбе темір жол құрылысын ұйымдастыруды тапсырды. 1936 жылы сәуірде Ақтөбе қаласында Гурьев-Ақтөбе темір жол құрылысы басқармасы құрылды. Кейін бұл темір жол құрылысы Гурьев-Қандыағаш темір жол құрылысы деп аталатын болды. Құрылыс жұмысын жүргізу мердігерлік мекеме ретінде «Союзтрансстрой» деп аталатын құрылыс басқармасына жүктелді. Ұзындығы 518 шақырым болатын темір жол желісіне 190 млн сом қаржы бөлінеді деп жоспарланды. Гурьев-Қандыағаш темір жолын елдегі ең үздік мекеме-Магнитогорск металлургиялық комбинатының кірме жолдары мен Уфа-Ишимбай темір жол құрылыс мекемесі салды. Құрылыс жұмыстары екі жақтан қатар жүргізілді. Солтүстік учаске деп аталатын Қандыағаш бекетінен және Оңтүстік учаске деп аталатын Гурьев қаласынан қатар басталды. 1936 жылы 19 мамырда солтүстік учаскенің құрылысшылары салтанатты жағдайда алғашқы текше метр топырақ төкті. Көп кешікпей, 26 мамырда Оңтүстік учаскеде де топырақ төгу жұмысы басталды.

Құрылыс жұмысы өте қиын климаттық жағдайда жүргізілді. Темір жол трассасы халықтың сирек қоныстанған жерлері арқылы өтті. Бұл жерде қоныстанған халықтың саны 1935 жылы 1 қаңтарда 196.705 адамды ғана құраған болатын. Яғни, бұл дегеніміз әрбір текше шақырымға 1,03 адамнан келген екен. («Народное хозяйство Казахстана», 1936, с.114)*.* Оның үстіне трасса тартылатын жер тұзды әрі шөлейтті жер болатын. Жазда күннің ыстығы 55 градуске дейін көтеріліп, қыста 48 градуске дейін салқын болатын еді. Оның үстіне қыста жиі боран болып тұрды. Жердің қатып қалуы салдарынын қазу жұмысы жиі қиыншылыққа тап болды.(РЭА, 809-т., 1076-іс, 39- п.)*.* Жергілікті жерде құрылыс материалдары тапшы болды. Жасанды құрылысқа қажетті тасты Солтүстік учаске үшін 125 шақырым жердегі Мұғаджар карьерлерінен Оңтүстік учаске үшін Жайық өзенінің жағасында орналасқан 200 шақырым жердегі Индерден тасып әкеліп отырды.

Алғашқы кездері құрылысшылардың тұрмыстық жағдайы өте төмен болды. Оларды уақытша барактарға, киіз үйлерге тіпті жертөлелерге орналастырды. Электр қуаты тартылмағандықтан жұмысшылар жататын орындар керосин шамдармен және май шамдармен жарықтандырылатын еді. Ауыз судың өзін 250-300 шақырым қашықтықтан тасып әкеліп отырды. Техника жетіспеді. 1936 жылы шілде айында 91 автокөлік, 12 тіркелмелі арба, 36 трактор, 50 вагон болған екен.Сол себепті қазу жұмыстарының көпшілігі қолмен атқарылды.

Құрылысшылардың саны күннен-күнге артып отырды. 1936 жылы 1 шілдеде олардың саны 1 012 адам болса, осы жылдың қазан айында 2 380 адамға, 1937 жылы мамырда 2 973, ал 1938 жылдың бірінші жартысында 3 994 адамға өскен екен. Гурьев-Қандыағаш темір жолы құрылысына жұмысшылар негізінен ауылдық жерлерден жұмылдырылды. Осындай жолдармен 1937 жылы қыркүйекте 1 600 адам жұмысқа келген екен.

1937 жылдан бастап 1941 жылдың маусымына дейін құрылысшылар үшін көптиражды «На стройке Кандагаш-Гурьев» және Қандыағаш-Гурьев құрылысында» деп аталатын газет шығып тұрды.

Көптиражды газеттің негізгі мазмұны партия мен Үкіметтің іс-шараларын насихаттау және құрылысшыларды идеялық-саяси тәрбиелеу болып табылады. Газетте еңбек ерлерінің істерін әсерлі ашып көрсетті. Көптиражды газеттің беттерінде стахановшылар мен өндіріс озаттары туралы мақалалар мен хат-хабарлар басылып отырды және олардың тәжірибесі кеңінен талқыланды. Сонымен қоса бұл газеттерде кадр даярлау ісіне көп көңіл бөлінді. Құрылысшылардың әлеуметтік-тұрмыстық жағдайлары мен еңбек тәртібі де жиі көтеріріліп отырды.

Жер қазу жұмысы мен құрылыс жұмыстары қажетті материалдардың уақытылы жеткізілмеуі себепті қарқынын түсіріп алды. Мысалы 1936 жылы 100 шақырымға жететін темір жол рельсінің орнына 50 шақырымдық темір жол рельсі жеткізілді. 60 мың дана шпалдың орнына 10 400 ғана шпал жеткізлген екен. Қажетті құрал-жабдықтардың жетіспеуі келесі жылы да айқын байқалды. Мысалы, 8 550 тонна рельстің орнына 5 112 тонна (52,8 %), 1 100 тонна цементтің орнына 870 тонна (79 %), 7 000 текше метр дөңгелек томарлардың орнына 680 текшеметр (9,8 %) дөңгелек томарлар жеткізілді.

Гурьев-Қандыағаш темір жол құрылысына қажетті рельстерді уақытында жеткізе алмауы себепті жұмыс тұрып қалмауы үшін бұрын-соңды қолданыста болған рельстерді төсеуге мәжбүр болды(РЭА, 31-т., 2619-іс., 25-п.)*.* Басқа да төсеме материалдарды жергілікті жердің ресурстарынан өздері дайындайтын болды.

1937 жылы КСРО Ауыр Өнеркәсібі Халық Комиссариаты Қазақ КСР Халық Комиссарлар Кеңесіне Гурьев-Қандыағаш темір жолы құрылысына 3 400 тонна рельс, 93 тонна арматура темірі, 30 тонна шеге, 46 тонна телеграф сымдары, 340 вагон полиметалл және 25 тонна автомашина бөлінгенін хабарлады.Материалдар мен механизмдердің жеткізілуіне байланысты құрылыс жұмысы қайтадан екпінді түрде жалғасын тапты. 1937 жылдың 10 айында белгіленген 1 907 мыңның орнына 1 947 мың топырақ үйіндісін төседі. Сонымен қоса екі учаскеде 251 шақырым темір жол салынды(РЭА, 80-т., 999-іс, 105-п.)*.*

Құрылыс жұмыстарының алғашқы жылдарында жұмыс қолы жетіспеген болатын. Осыған орай Құрылыс Басқармасы 1938 жылдың 25 қазан айынан бастап құрылысшыларға арнап өндірістен босатып оқу үшін қысқа мерзімді курстар ұйымдастырды. Курсқа 3-4 кластық білімі бар құрылысшылар алынды. Бұл курстарда тас қалаушы, сылақшы, пеш салушы, ағаш ұстасы, жол бригадирі, майлаушы, кондукторлар, бағыттамашы мамандықтары болды. Курстар Ақжар, Қандыағаш және Шұбарқұдық ауылдарында ашылды. Жұмысшылар курсында оқитындар үшін 75 сом айлық стипендия тағайындалды. Курста оқитын жұмысшылар үшін бірқатар әлеуметтік-тұрмыстық жағдайлар қарастырылды. 2-3 айда мамандық алып шыққан жас құрылысшылар оқуын тамамдаған соң сол мекемеде екі жыл жұмыс жасауға тиіс болды.

Қысқа мерзімді курстардың ашылуы маманданған құрылысшылардың қатарын көбейтті. 1938 жылы осындай курстарды тамамдағандардың саны 624 адамға жетті. Олардың 408-і техникалық минимум тапсырды. Ал 1939 жылы 1054 адам мамандық алып олардың 463-і техникалық минимум тапсырған екен (РЭА, 80-т., 1076-іс, 56-п.)*.*

Бұрын көшпелі және жартылай көшпелі өмір салтымен жүрген қазақтар үшін бұл темір жол құрылысы нағыз жұмысшы университеті болды. 1937 жылы құрылыс жұмысына тартылған 4 638 жұмысшының ішінде қазақтар саны 2051 адам болса, келесі жылдың қазанында олардың саны 5300-ге жетті. Ал Оңтүстік учаскеде қазақтар саны 90 % құраған екен.

Құрылыс басшылығы мен кәсіподақ ұйымдары құрылысшылардың әлеуметтік тұрмыстық жағдайларын жақсарту мен мәдени дәрежесін көтеруге көп көңіл бөлді. 1937 жылы осы құрылыста 23 үйірме және 21 қызыл бұрыштар мен 17 кітапхана, 4 жылжымалы киноклубтар жұмыс істеп, оның жұмысына 741 адам қатысқан екен. Құрылыстың солтүстік бөлігінде 46 дүкен мен ондаған сауда орындары, наубайханалар мен асханалар ашылды. Өткір проблемалардың бірі тұрғын үй мәселесі еді. Құрылысшылардың басым бөлігі 46 303 шаршы метрді құрайтын жатақханалар мен вагондарда тұрды. Бірақ көп кешікпей бұл мәселе де оң шешімін таба бастады. 1936-1940 жылдары 18343 шаршы метр тұрғын үй салынды (РЭА, 80-т., 929-іс, 23-п.). 1940 жылы Ақтөбе облысы мен Гурьев қаласында үш пионер лагерлері ашылып, онда 310 құрылысшылардың баласы демалған екен *(«На стройке Кандагач-Гурьев», 7 мая 1940 г.).*

Жұмысшылардың ай сайын алатын жалақысы да жоғары болды. 1936 жылы олардың бір күндік жалақысы 8 сом 51 тиыннан бастап 14 сом 64 тиынға жетті. Ағаш ұсталары мен сылақшылар, тасқалаушылардың және механизаторлардың жалақысы одан да жоғары болды(РЭА, 80-т., 99-іс, 23-пп.; 5929-қ.; 1076-іс, 49-п.).

Қандағаш-Гурьев темір жолының құрылысына келесі жылдары да көп көңіл бөлінді. 1937 ж. 1 қарашасында құрылыс жұмыстарын одан әрі жалғастыру үшін Жол қатынастары халық комиссариаты жанындағы Орталық темір жол құрылысы басқармасына қарайтын жеке Құрылыс басқармасы құрылды. Құрылыс жұмыстарын №12 Құрылыс-монтаждау мекемесі мен № 46 Құрылыс-монтаждау мекемесі жүргізіп отырды(РЭА, 31-т., 2619-іс, 3-п.).

Сонымен қоса, Гурьев-Қандыағаш теміржолының құрылысына 5 құрылыс учаскесі мен техникалық-жабдықтау бөлімі, коммуналды шаруашылық пен байланыс бөлімі және қосалқы мекеме мен көлік конторасы, жұмысшыларды жабдықтау бөлімі сияқты 12 шаруашылық бірлігі қарады (РЭА, 929-іс, 11-п.).

Құрылысшылардың қажырлы еңбегінің арқасында, 1939 жылы желтоқсан айында Гурьев-Қандағаш темір жолы уақытша пайдалануға берілді. Осылайша Ембі мұнайлы ауданы Орынбор-Ташкент теміржол торабымен байланыстырылды. Ендігі жерде Ембі мұнайын Орск мұнай айыру зауытымен байланыстыру керек болды. Сол үшін Орск қаласынан бастап Ақтөбе бағытына қарай теміржол желісін тартып оны Орынбор-Ташкент теміржол торабымен қиылыстыру көзделді. Көп кешікпей бұл теміржол желісін Орск-Қандыағаш теміржол желісі деп өзгертті. Бұл теміржол желісі Ұлы Отан соғысының алғашқы жылдарында ғана пайдалануға берілген болатын. Гурьев-Қандыағаш темір жол желісі Ембі ауданында бұрғылау жұмысының артуына себепші болды. 1939 жылы пайдалану үшін жүргізілген бұрғылау жұмысы 1935 жылмен салыстырғанда 3,3 есеге артқан екен *(«На стройке Кандагач-Гурьев», 1 января).* Ал Қандыағаш-Орск теміржол желісінің пайдалануға берілуі Ұлы Отан соғысы жылдарында қызыл әскерді Ембі мұнайымен қамтамасыз ету үшін зор септігін тигізді.

**Әдебиеттер**

// Народное хозяйство Казахстана. – 1934. - №1. - С. 31.

Социалистическое становление нефтяной Эмбы. Сборник документов и материалов. - А-Ата, 1965. - 395 с.

Табылдиев Х.Б. Атырау қаласының тарихы. – Алматы, 2018. - 208 б.

Балгимбаев М. Нефтяная Эмба. – Алматы, 2001. – 456 c.

Атырау облыстық мемлекеттік архиві (АОМА). 146-қ., 1-т., 433-іс, 3-п.

// Партийная жизнь Казахстана. – 1965. - № II. - С. 68.

// Народное хозяйство Казахстана. – 1941. - № 4. - С. 23.

// 20 лет Казахской ССР. Статистический сборник. - Алма-Ата, 1940. - С. 171.

Губкин И.М. Избр.соч., т.2. - М., 1953. - С. 480.

Лаврентьев Я.В. Нефтяная Эмба. - Алма-Ата-Москва, 1935. - С. 6.

// Нефтяное хозяйство. – 1933. - № 7. - С.127.

Куйбышев В.В. Статьи и речи. - т.5. - М., 1937. - С.535.

Ресей экономикалық архиві (РЭА). Ф.1884, оп. 31, д. 2619, л. 14.

// Большая Эмба. - Л., 1930. - C. 9.

*// На стройке Кандагач-Гурьев. - 1940.- 7 мая*

**References**

// Narodnoe hozyajstvo Kazahstana. – 1934. - №1. - S. 31.

Socialisticheskoe stanovlenie neftyanoj Emby. Sbornik dokumentov i materialov. - A-Ata, 1965. - 395 s.

Tabyldiev H.B. Atyrau qalasynyn tarihy. – Almaty, 2018. - 208 b.

Balgimbaev M. Neftyanaya Emba. – Almaty, 2001. – 456 c.

Atyrau oblystyқ memlekettik arhivi (AOMM). 146-қ., 1-t., 433-is, 3-p.

// Partijnaya zhizn Kazahstana. – 1965. - № II. - S. 68.

// Narodnoe hozyajstvo Kazahstana. – 1941. - № 4. - S. 23.

// 20 let Kazahskoj SSR. Statisticheskij sbornik. - Alma-Ata, 1940. - S. 171.

Gubkin I.M. Izbr.soch., t.2. - M., 1953. - S. 480.

Lavrentev Ya.V. Neftyanaya Emba. - Alma-Ata-Moskva, 1935. - S. 6.

// Neftyanoe hozyajstvo. – 1933. - № 7. - S.127.

Kujbyshev V.V. Stati i rechi. - t.5. - M., 1937. - S.535.

Resej ekonomikalyq arhivi (REA). F.1884, op. 31, d. 2619, l. 14.

// Bolshaya Emba. - L., 1930. - C. 9.

// Na strojke Kandagach-Gurev. - 1940.- 7 maya

**К. Мухитов1**

1Атырауский университет нефти и газа им. Сафи Утебаева, доцент, кандидат исторических наук1 г.Атырау, Казахстан

[**ocean\_5@mail.ru**](mailto:ocean_5@mail.ru)

**ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

**ГУРЬЕВ-КАНДАГАЧ**

**Резюме**

В данной статье раскрывается история строительства железной дороги Гурьев-Кандагаш, которая оказала большое влияние на развитие Эмбинского района. Кроме того, на основе научных данных широко освещаются средства, выделенные на строительство, ход строительных работ, трудовые подвиги работников.

**Ключевые слова:** строительство железнодорожной линии, Гурьев-Кандагач, Оренбург-Ташкент, Гурьев, Эмбинский нефтеносный район.

**K.Mukhitov1**

1Safi Utebayev Atyrau University of Oil and Gas

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor

Atyrau, Kazakhstan

[ocean\_5@vail.ru](mailto:ocean_5@vail.ru)

**THE HISTORY OF THE RAILWAY GURYEV-KANDAGASH CONSTRUCTION**

**Summary**

This article reveals the history of the construction of the Guryev-Kandyagash railway, which had a great influence on the development of the EMBI district. In addition, on the basis of research data, the funds allocated for construction, the progress of construction works, and the labor exploits of workers are widely covered.

**Keywords:** construction of the railway line, Guryev-Kandagach, Orenburg-Tashkent, Guryev, Embinsky oil-bearing district.