

Оразгүл Хасенқызы Мұхатова - тарих ғылымдарының докторы, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің профессоры Қазақстан Республикасы Алматы қаласы

Қайырбек Иманғалиұлы Қабылшаев - тарих ғылымдарының кандидаты, Астана гуманитарлық университетінің доценті

### **Түркістан-Сібір темір жолын ұйымдастыру және басқару**

Жетісу (қазіргі Алматы) облысы астық, жеміс-жидек және техникалық дақылдар өндіру, мал шаруашылығы деңгейі жағынан Қазақстанның ең бай аудандарының бірі болатын. Теміржол желісінің болмауы мұнда ауыл шаурашылығы мен өнеркәсіптің дамуын тежеді. Сондықтан да азамат соғысы мен шетелдік интервенция жылдарының өзінде Кеңес үкіметі Жетісуда теміржол құрылысын жүргізу үшін қаржы іздестірді. 1922 жылы желі Бурное станциясынан Әулиеатаға (қазіргі Тараз) дейін жеткізілді, ал 1924 жылы Логовой және Мерке станциялары арқылы Пішпекке (Фрунзеге) жеткізілді. Бірақ Жетісудің негізгі бөлігінің әлі теміржол байланысы жоқ еді. Қазақ АССР астанасын 1929 жылы мамырда Қызылордадан Алматыға көшіру де белгілі бір дәрежеде Түрксіб құрылысымен байланысты болды.

Құрылысқа тікелей басшылық ету 1927 ақпанында Мәскеуде болған ЖҚХК құрған Түркістан-Сібір теміржол құрылысы басқармасына жүктелді. Жолды екі шетінен - солтүстігінде Семейден және оңтүстігінде Фрунзе жақтан салу керектігі шешілген соң екі басқарма құрылды: солтүстік телімінікі – Семейде, оңтүстіктікі - бастапқыда Луговой станциясында, кейіннен Алматыда.

Халком Түрксіб құрылысын жариялаған кезде, жергілікті өкімет этникалық сәйкессіздікті жөндеуге ұмтылды. 1927 жылы ерте көктемінде олар бірауыздан былай деп жариялады: «Теміржол құрылысы шет аймақтарда жергілікті халықтан жұмысшы табын құруға мүмкіндік береді және көшпенділіктен отырықшылыққа өтуге ықпал етеді»[1]. 1927 жылдың желтоқсанында Т. Рысқұлов осы ұсыныс туралы саяси бағдарламада тағы да айтты: «... теміржол құрылысы саяси міндет қойып отыр - жұмысшы ретінде бұл ұлы құрылысқа жергілікті тұрғындарды тартып, жергілікті пролетариатты қалыптастыру»[2]. Құрылысқа он мыңдаған білікті емес жұмысшылар керек болғандықтан, қазақтардан айтарлықтай адам жинаса, Түрксіб жергілікті құрылысшы кадрлар корпусын тез құрған болар еді [3].

Қолғабыс комитетінде төрт секция құрылды: ауылшаруашылық, өнеркәсіптік, жол қатынастары, ирригациялық. Олардың міндетіне Түркістан-Сібір теміржолымен түйіскен аудандарда ауыл шаруашылығының тиісті саласын дамыту мәселелерін қарастыру кірді[4]. Комитет төрағасы ретінде РСФСР халық комиссарлар кеңесі төрағасының орынбасары Т.Р. Рысқұлов бекітілді, ал орынбасары Халкомкеңес жанындағы ЖҚХК-нің және РСФСР экономикалық кеңесінің өкілетті өкілі А.С. Халатов, Комитеттің ғалым хатшысы - профессор Шлегель болды. Мұнда КСРО және РСФСР-дің жетекші халық комиссариаттары, қоғамдық ұйымдар, әсіресе,

Түркістан-Сібір теміржолы құрылысына мүдделі барлық ұлттық республикалар, облыстар, губерниялар мен өлкелердің тұлғалары болды.

Комитеттің Президиум құрамына Т.Рысқұловтан және А.Б. Халатовтан басқа бір-бір өкілден Қазақстаннан (Н.Н. Нұрмақов), Сібірден (Эйхе), Қырғызстаннан (Абдурахманов), Өзбекстаннан (Ф.Ходжаев), Түркменстаннан (Атабаев), Экономкеңестен (Тер-Егозораян) Орталық Азиядан, ЖҚХК-тен екі өкіл (Борисов пен Лазаревский), РСФСР ВСНХ-дан (Радченко И.И.), сондай-ақ Түрксіб құрылысы басқармасының бастығы (В.С.Шатов) кірді[5]. Жергілікті жерлерде: Қазақстанда, Қырғызстанда, Өзбекстанда, Түркменстанда және Сібірде Түркістан-Сібір теміржолына қолғабыс ететін республикалық немесе өлкелік комитеттер ұйымдастырылды. Қазақстанда сонымен қатар Сырдария, Жетісу және Семей губерниялық атқару комитеттері жанынан осындай комитеттер құрылды.

Қазан төңкерісінен кейінгі алғашқы онжылдықта Кеңес өкіметінің ашық, жасырын жауларына қарсы күрес жағдайында өршіген әлеуметтік-экономикалық өзгерістер мен саяси сілкіністер тұсында тарих сахнасына қазақ халқының қалың ортасынан саяси қайраткерлер мен жаңа құрылыс басшыларының біртұтас тобы алға шықты. Олардың ішінде Орталық Азия мен Қазақстанда ең ірі тұлға - Тұрар Рысқұлов болды (26 желтоқсан 1894 жылы - 1 ақпан 1938 жылы) - 1917 жылдың қыркүйегінен большевиктік партия мүшесі, Әулиеата уезінің Мерке өңірінде «Қазақ жастарының революциялық одағын» ұйымдастырушылардың бірі, Түркістандағы Кеңес өкіметі мен Компартияның даңқты қайраткерлерінің бірі. Оның қызметтік мансап жолы далада жел боп құйындатқан сол бір дүлей жылдардың қарқынына сәйкес болды - уезд совдепі көсемдерінің бірінен Түркцик төрағасы және Түркістан АССР Халком кеңесінің төрағасына, Түркістан компартиясы өлкелік мұсылман бюросы төрағасы және Монғол Халық Республикасында Коминтерннің өкілетті өкіліне дейін өсті[6].

1926 жылдан 11 жыл бойы Тұрар Рысқұлов РСФСР Халық Комиссарлар кеңесі төрағасының орынбасары болды, оған Қазақстан Автономиялық Республика ретінде 1936 жылғы дейін кірді. Осы кезеңде оның жалпыодақтық және халықаралық ауқымдағы үлкен де жан-жақты саяси-шаруашылық және ұйымдастырушылық қызметі қанат жайды. Оған Орта Азия мен Қазақстанның және Сібірдің білгірі ретінде Ресей Федерациясы Халкомкеңесі жанындағы Түркістан-Сібір теміржолы құрылысына Қолғабыс ету Комитетін басқару тапсырылды. Ол индустрияландыруға 1920 жылдың екінші жартысынан бастап бет алған даңқы кем емес ДнепроГЭС-пен қатар Кеңес Одағының алып құрылысы болып есептелді [7].

Барлық осы комитеттердің қызметі РСФСР ХКК жанындағы қолғабыс комитетінің жұмысымен тығыз байланысты болды, оның басқа жергілікті, республикалық, губерниялық және өлкелік комитеттерден айырмашылығы «Орталық» немесе «Басты» деп, кейде жай ғана «рысқұловтық» деп аталды [8]. Тұрар Рысқұловты қолғабыс комитетінің төрағасы етіп тағайындау кездейсоқ емес еді. Тұрар Рысқұлов - көрнекті партия және мемлекет

қайраткері, 1917 жылдан БК(б) П мүшесі, Орта Азия мен Қазақстанда кеңес өкіметін орнату жолындағы күреске қатысушы. 1919-1920 жылдары Түркістан АССР ОАК төрағасы, ал 1921-1922 жж. - РСФСР ұлт істері жөніндегі халком орынбасары, 1926-1937 жж. - РСФСР Халкомкеңесі төрағасының орынбасары.

РСФСР ХКК төрағасының орынбасары бола жүріп, 1926 жылдың маусымынан - Қазақстан мен Орта Азияны Сібірмен байланыстыратын теміржол құрылысы туралы пікірсайыс басталғаннан-ақ оның белсенді жақтаушысы болды. Ол бірнеше рет жалпыодақтық мерзімді баспасөз беттерінен («Правда», 1926 жылы 30 қазан, «Жетісу теміржолы мәселесі» және т.б.), 1926 жылы 6 қарашада КСРО Мемжоспар Президиумы мәжілісінде сөз сөйледі. РСФСР ХКК-нің 1927 жылы 2 наурыздағы Жетісу теміржолын салу мәселесі жөніндегі қаулысының өзі Тұрар Рысқұлов төрағалық еткен, 1927 жылы 4 ақпанында Ресей Үкіметі құрған арнайы комиссия тарапынан дайындалған болатын [9].

Бастапқыда РСФСР ХКК жанындағы қолғабыс комитетінің құрамына небары 18 адам кірді, бірақ тез арада оның саны 50 адамнан асты. Комитет жұмысына пленарлық мәжілістер арасында Т.Рысқұлов бастаған Президиум (бастапқыда 9 адам, кейіннен 11 адам) басшылық етті. Комитетке Қазақстаннан ҚазАССР халком кеңесі төрағасы Н.Н. Нұрмақов кірді. Комитет құрамына, халком өкілдерінен, республика, аймақ өкілдерінен басқа ғалымдар (8 профессор) және мамандар (инженерлер, экономистер, агрономдар және басқа) кірді. Қолғабыс комитеті жанынан секциялар құрылды: ауылшаруашылық, өнеркәсіптік, жол қатынастары, ирригациялық [10].

Комитет құрамын жасақтар кезде Т. Рысқұлов жұмысқа мамандарды тартуға ерекше мән берді. Бұл жағынан Мұхаметжан Тынышпаевтың мәселесі үлгі боларлық (1879-1937 жж.) - Петербург жол қатынастары инженерлері институтының түлегі, 1917 жылға дейін Жетісу теміржолын салған, Уақытша үкіметтің Жетісу облысы бойынша бұрынғы комиссары, Қоқан автономиясы үкіметінің басшысы. Мұнда 1917-1918 жылдардағы Кеңес өкіметі мен Қазан төңкерісіне көзқарасы әр түрлі қазақ зиялыларының екі тобының өкілін, жас ерекшелігіндегі айырмашылыққа қарамастан, бұрыннан бергі жылы таныстық байланыстырып тұрды. 1915 жылы М. Тынышпаев жас Тұрар Рысқұловты кездестіріп, «одан бірдене шығады» деп есептеп, оның Ташкентте оқуына материалдық көмек көрсетті. Кейіннен, 1931 жылы, ОГПУ қабырғасында болған М. Тынышпаев былай деп көрсетті: «1914 жылы мен Түлкібас станциясы маңындағы Жетісу бұтағының құрылысында болдым. Жазда Алматы округынан көшіп барған ауылда орналастым, олар Рысқұловтың туыстары екен. Ол жер өте жақсы екен, мен онда 14-15-жылдары болғанмын. 1915 жылы маған қазақтардың бірі Түлкібас кентінде Рысқұлдың ұлын кездестіргенін, оның оқуға кетіп бара жатқанын, бірақ түгі жоғын айтты. Мен оған баланы маған алып келуін өтіндім, сонда бірінші рет Рысқұловты көрдім. Ол өте мұқтаж екенін байқап, нақты есімде жоқ, 150 не 100 рубль ақша жинап бердім, басынан сипап, егер ақша керек

болып жатса, жазуын, маған 30 рубльдей жіберіп тұру түкке тұрмайтынын айттым...» [11]. 1917 жылдан соң олар хат жазысып, бірнеше рет кездесіп тұрды. 1926 жылдың 18 желтоқсанында Тұрар Рысқұлов Қызылордаға жеделхат жібереді: «ХКК Нұрмақовқа, көшірмесі өлкелік ком. Голощекинге. Инженер Тынышпаевты мамандығының білгірі ретінде Қолғабыс Комитетінің және ЖҚХК Құрылыс комитетінің құрамына қосымша кіргізуді ұсынамын. Пікіріңізді хабарлаңыз» [12]. Бұған Ф.И. Голощекин Мәскеуге, ЖҚХК-не жеделхатпен жауап береді: «Тынышпаевты енгізуге қарсымыз» [13]. Соған қарамастан Тұрар Рысқұлов 1927 жылы Алматыға, губатком М. Тынышпаевқа жеделхат жолдайды: «Сізді Қолғабыс Комитетінің және Жетісу жолы ЖҚХК Құрылыс комитетінің құрамына енгіземіз. Алдын ала Мәскеуде жұмыс істеу керек. Егер келіссеніз, қашан шығатыныңызды хабарлаңыз. Нұрмақовпен келісілген» [14]. Шын мәнінде, М. Тынышпаев маман ретінде Түркісібті салуда көп еңбек етті.

Т.Рысқұловтың М. Тынышпаевты Түркісіб құрылысына тарту қадамы көрегендік, бірақ асқан тәуекелдік, үлкен азаматтық ерліктің көрінісі еді. Голощекин, 1925 жылы БК(б)П Өлкелік комитетінің басшысы бола отырып, қазақ ауылдарын кеңестендіру ұранымен «Алаш» партиясының бұрынғы мүшелеріне - Кеңес өкіметінің ашық жауларына ғана қарсы емес, қазақ халқының капитализмді айналып өтіп социализмге өту ерекшелігі туралы өз көзқарастары бар жергілікті коммунистердің белсенді қайраткерлеріне де қарсы кең көлемді саяси науқан бастады.

Осы уақытта М. Тынышпаев болат магистраль салу мен тұтынуда кең танымал әрі мойындалған маман болатын. 1906-1914 жылдары ол Орта Азия теміржолында бастапқыда инженер, кейіннен бастық, салынып жатқан Урсатьевск-Андижан желісінің бас инженері, ал 1914 жылдан құрылыс бөлімінің бастығы, Жетісу теміржолының бас инженері (Арыстан Әулиеатаға дейін) болды. Бұл жолдың құрылысы 1926 жылы Луговой станциясына жеткізіліп, Түркісібтің құрылысы бастылысымен, М. Тынышпаев жол қатынастарының Березин, Шатов, Перельман секілді басқа да көрнекті инженерлерімен бірге осы магистральдің құрылысына шақырылды. Сөйтіп, жалпы салынып жатқан Түркісіб, «Орталық» Қолғабыс Комитетіне (рысқұловтық) мүшелік М. Тынышпаевқа ұйымдастырушылық және маман ретінде дарынын ашуға, өз халқының мүддесі, оның болашағы үшін адал еңбек еткен, қайталанбас тұлға ретінде ұрпақ жадында өшпес із қалдыруға зор мүмкіндік берді.

Қазақстанның 1920-1930 жж. әлеуметтік-экономикалық өсуінің символы Түркістан-Сібір магистралі болды, оның құрылысында тағдыр қазақ халқының екі даңқты ұлын тоғыстырды: Тұрар Рысқұлов пен Мұхамеджан Тынышпаевты. Олар Кеңес төңкерісі мен азамат соғысы жағдайында екі қарама-қарсы лагерьде болған еді. Бірақ бұл оларға магистраль құрылысында және қазақ халқының жалпы өрлеуі жолында ынтымақтасуға, бір-біріне сеніп, біріне бірі қолдау көрсетуіне кедергі болған жоқ.

Ол ынтымақтастықтың аса айқын нәтижесі: әлеуметтік-экономикалық дамуының негізгі бағыттарын айқындау мақсатында магистральге жақын

жатқан аудандарды жан-жақты зерттеу; жолдың оңтүстік және солтүстік телімдерінде трассаның аса тиімді бағыттарын таңдау; магистраль құрылысына кеңінен тарту арқылы ұлттық жұмысшы кадрларын қалыптастыру түрі мен жолдарын айқындау және сырттан жұмыс күшін әкелуді шектеу; Алматы I теміржол станциясының орнын таңдау және с.с. [15].

Т. Рысқұловтың бастамасымен Қолғабыс комитеті магистраль ауданын кешенді зерттеу нәтижелерін жинақтады. Олар дайындаған ұсыныстар РСФСР ХКК-нің 1927 жылғы 7 желтоқсандағы тиісті қаулыларына негіз болды және арнайы тарау ретінде «Халық шаруашылығының бесжылдық жоспарының және РСФСР әлеуметтік-экономикалық құрылысының бақылаушы цифрларына» [16] енді. М.Тынышпаев осы экспедицияларға ғана емес, болашақ Түркістан-Сібір магистралі трассасын зерттеуге байланысты Қазақ төңкерісіне дейін жүргізілген экспедицияларға да белсене қатысқан, атап айтқанда: 1906 жылы Голембиевскийдің, 1913 жылы Панфиловичтің, 1914 жылы Лениониустың, ал 1926 жылы Сахаровтың және 1927 жылы соңғы, Турксиб экспедициясына қатысқан. Бұл экспедициялардың барлық ұсыныстарын Кеңес өкіметі ескеріп, Қазақстан бойынша бірінші бесжылдық жоспарға енгізілген.

Осының барлығы магистральға жақын аудандарда мал шаруашылығының дамып, оның құрамында ет пен сүтті малдың көбеюіне және биязы жүнді және жартылай қылшық жүнді қой тұқымын өсіруге көшудің нығаюында үлкен рөл атқарды: мақта өсіру артты, техникалық дақылдарды енгізу мен кеңейту, атап айтқанда Іле өзені алқабында күріш өсіру, Шу өзені алабында қызылша мен темекі өсіру артты: оған қоса, осы аймақтарда өнеркәсіпті дамыту мен жол қатынастарын кеңейту қарастырылды, әсіресе күміс-мырыш, көмір және басқа кен орындарын дамыту қарастырылды. Осыған орай Қолғабыс комитеті мен Тұрар Рысқұловтың өзі 6 экспедициямен Балқаш көлі мен оның аудандарын кешенді зерттеуге үлкен көмек көрсетті. Оның маңызды нәтижелерінің бірі 1928 жылы көлдің солтүстік жағалауында инженер М.П. Русаков бастаған геологиялық экспедицияның ірі мыс кені орнын табуы болды. Осының өзі сол кездің өзінде Балқаш мыс балқыту зауыты құрылысының алғышарты болды [17].

Орын алып отырған жағдайға талдау жасай отырып, үкімет 1925 жылы Түркістан-Сібір магистралі құрылысы мәселелерімен толық айналыса бастады және тура бір жылдан соң Түрксибті салу туралы шешім қабылданды, ол Оңтүстік Трансқазақстандық теміржолдың қалыптасуын білдірді [18]. Осы мезгілде бұл жолдың көптеген телімдері қолданыста болатын. Мысалы, Орынбордан Шеңгелдіге дейінгі телімдер 1906 жылдан істей бастаған. Арыс-Бурное тармағы Әулиеатаға (қазіргі Таразға) дейін салынған. Түрксиб аяқталғаннан кейін Локоть – Защита және Защита – Лениногорск (1931-1932 жж.) тармақтары салынды. 1927 жылы бүкіл елде индустрияландыру қанат жайды, Қазақстанда Риддер зауытының құрылысы, Қарсақпай мыс балқыту зауытының құрылысы жүріп жатты, Ембі мұнай

кәсіпшілігі кеңейтіліп, қайта жарақталып жатты, басқа да өндірістердің құрылысы басталды. Осы кезде негізінен республиканың ауыл шаруашылығын қалпына келтіру аяқталып, 1916 жылмен салыстырғанда егіс алқабы 90,7%, ал мал басы – 105% болды [19]. Қатаң таптық күрес жағдайында қазақ ауылдарын түбегейлі қайта құру жүрді. Шабындық және мал жайылымдарын ауыстыру, жерге орналастыру, кеңестерді қайта сайлау, 1928 жылы ірі байлардың мүлкін тәркілеуге дайындық пен оны жүргізу ауылдың «ескі патриархальдық-феодалдықтың сарқыншақтарына» шешуші соққы берді. Осындай жағдайда Түрксіб құрылысы жүрді. Магистральды салу күрделі техникалық мәселелерді шешуді талап етті. Жол өтуге тиіс жерлердің жер бедері әр түрлілігімен ерекшеленді. Жол қатты және ол кезде аз зерттелген тау жоталарын, құмды шөлдерді және сумен жабдықтау жағы қолайсыз жартылай шөлдерді кесіп өтуі тиіс болды. Оңтүстікте сейсмикалық жағынан қауіпті тау қабаттарының жақындығы айтарлықтай қиындық тудырды. Әсіресе Шу-Іле таулары арқылы өтетін өткел айтарлықтай техникалық қиындық тудырды. Сондай-ақ Ертіс, Іле, Шу, Қаратал және басқа өзендер арқылы көпір салу қажет болды. Түрксіб құрылысы аудандарының көпшілік бөлігінің климаттық жағдайы да аса ауыр болды: қысы суық және жазы ыстық шұғыл континентальды климат басым болды.

Бірінші бесжылдықтың даңқты құрылысы - Түрксібтің болат магистралі біржарым мың километрге созылып жатты, оның құрылысын БК(б)П ОК 1926 жылдың қарашасында Днепрогэспен бірге жалпыодақтық мәндегі жұмыстардың барлығының ішінде бірінші кезекте тұрған жұмыс деп мойындады [20]. Магистраль құрылысының жұмысына басшылық жасау үшін Жол қатынастары халық комиссариаты (НКПС) 1927 жылдың ақпанында арнайы басқарма құрды. Басқарма бастығы мамандығы теміржолшы емес, бірақ ұйымдастыру жұмыстарында тәжірибесі мол Владимир Сергеевич Шатов болды. Ол Кеңес өкіметін орнатуға белсене қатысқан, армияның революциялық әскери кеңесінің мүшесі, кейіннен – атқыштар дивизиясының командирі болған адам. 1920-1921 жылдары В.С.Шатов Жол қатынастары министрі және әскери министр ретінде Қиыр Шығыс Республикалары үкіметінің құрамына кірген.

Түрксіб құрылысын екі жақтан бастау ұйғарылды: 1927 жылдың 15 шілдесінде алғашқы рельс солтүстіктен - Семей қаласынан бастап салынса, 1927 жылдың 2 қазанында рельсті оңтүстіктен - Луговой станциясынан бастап салу басталды. Жол құрылысында 50 мыңға жуық адам еңбек етті. Бүкіл ел Түрксіб құрылысына көмек берді. Мәскеуден, Ленинградтан, Харьковтен және басқа да КСРО-ның өнеркәсіптік орталықтарынан құрылысқа білікті жұмысшылар: бетоншылар, арматурашылар, байланысшылар, қалаушылар келді. ЖҚХК тарапынан мұнда тәжірибелі инженерлер мен техниктердің үлкен тобы жіберілді.

Түрксіб құрылысы партия мен үкіметтің индустриялық өрлеу мен Қазақстанның жалпы әлеуметтік-экономикалық дамуына бағытталған маңызды шаралардың бірі болды. Жол ауданаралық шаруашылық және мәдени байланыстарды жеңілдетті, тұрақты тауар айналымына негіз болды

және Сібір мен Ортаазиялық тауарлардың жолын шамамен 2400 км-ге қысқартты. Сібір, Семей және Жетісу нанына, Орта Азияға құрылыс ағашына ең қысқа тіке жол ашылды. Жаңа магистральмен Қазақстанның оңтүстік облыстарына Кузнецк көмірі, ал шығыс бағытына мақта, мұнай, жеміс және басқалар тасымалданды. Жүк тасымалы шығыны айтарлықтай төмендеді.

Түркісіб ортаазиялық республикалардың, әсіресе Өзбекстанның мақтаға, жүзімге және басқа да ауылшаруашылық дақылдарына мамандануына ықпал етті, Қазақстанның өндіргіш күштерінің дамуына үлкен серпін берді. Жол құрылысы кезеңінде қазақ халқының 35%-ы Түркісібке жақын аудандарда тұрды. Мұнда жол салынғанға дейін тек 10% қолдан суарылмайтын) және оннан бір бөлік суармалы жер қолданылды. Өнеркәсіп болмады десе де болады. Түркісіб салынғанға дейін оңтүстік-шығыс Қазақстанда тек екі қала болды: Алматы және Семей. Жол салынғаннан кейін Аягөз станциясы, Шу, Сарөзек, Жарма, Іле ж.б. станциялар пайда болды, Алматы, Фрунзе, Шымкент, Семей, Әулиеата секілді қалалардың экономикалық және мәдени мәні айтарлықтай артты. Оларда жеңіл және тамақ өнеркәсібі құрыла бастады: тері-аяккіім, текстиль, қант, жеміс-жидек, балық, т.б.

Түркісіб құрылысы бірқатар ауыр өнеркәсіптердің дамуына ықпал етті, оның ішінде Балқаш мыс балқыту комбинаты бар. Магистральға жақын жатқан аудандарда кейінгі жылдары ірі кәсіпорындар пайда болды: Текелі полиметалл комбинаты, машина жасау зауыты, жеңіл және тамақ өнеркәсібі. Алматыда Түркістан-Сібір теміржолы басқармасы құрылды, оған бұрыннан бар Луговой-Бішкек, Луговой-Арыс, Семей-Рубцовск желілері берілді. Жолдың жалпы ұзындығы 1859 шақырымды құрады[21].

Түркістан-Сібір теміржолы бірінші бесжылдықтың бірінші біткен ұлы құрылысы болды. Оны салу мен одан әрі тұтыну Қазақстанның, Орта Азияның, Батыс Сібірдің және КСРО-ның басқа да аймақтарының индустриялануы мен әлеуметтік-экономикалық дамуында үлкен рөл атқарды.

- 1 Все внимание строительству //Джетысуйская искра. № 48 (197). - 1927, 15 мая.
- 2 Қабылшаев Қ.И. . Қазақстанда темір жол көлігінің қалыптасуы және дамуы . - Алматы, 2011. -380 б.
- 3 Центральный Государственный архив Республики Казахстан (далее ЦГА РК), ф. 138, оп. 1, д. 1246, лл. 98-99. Протокол № 14 заседания президиума Казахского Совета профсоюзов, 22 февраля 1927 г.
- 4 Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам (1917-1967 гг. т. 1.
- 5 ЦГА НХ. Ф. 7578, оп. 1, д. 46, л. 35-36., 72 об.
- 6 Қоңыратбаев Ордалы. Тұрар Рысқұлов. Қоғамдық-саяси және мемлекеттік қызметі. Түркістан кезеңі. - Алматы, 1994.
- 7 Архив экономики Российской Федерации (АЭ РФ). Ф. 7578, оп. 1, д. 3. л. 26-27.
- 8 Асылбеков М.Х. О деятельности Комитета содействия постройке Туркестано-Сибирской железной дороги при СНК РСФСР (1927-1930 гг.)// Известия АНКазССР, серия общественная, 1969, № 6, с. 34-46.
- 9 АЭ РФ. Ф. 7578, оп. 1, д. 46, л. 35-36.
- 10 АЭ РФ. Ф. 7578, оп. 1, д. 46, л. 72-80.

- 11 Алаш Мирас. - Алматы, 1993.
- 12 Асылбеков М.Х. О деятельности Комитета содействия постройке Туркестано-Сибирской железной дороги при СНК РСФСР (1927-1930 гг.)// Известия Ан КазССР, серия общественная. 1969, № 6. - С. 34-46.
- 13 Асылбеков М.Х. Формирование и развитие кадров железнодорожников Казахстана. - Алма-Ата, 1973.
- 14 АЭ РФ. Ф. 7578, оп. 1, д. 3, л.67.
- 15 Осадчий Ф. Великий сын отечества//Новое поколение. 1995. № 34. - С 12-14.
- 16 АЭ РФ. Ф. 7578, оп. 1, д. 37, л. 102.
- 17 Жугенбаева Г.С. Мұхамеджан Тынышбаевтың өмірі мен қызметі (1879-1938). Т.ғ.к.... авторефераты. - Алматы, 1999. - 24б.
- 18 Осадчий Ф. Темір жолы - өмір жолы деп ұққан// Өркен. 1993, 24 шілде.
- 19 Шорманов Б. Стальная магистраль республики (очерк истории). - Алматы: ТОО «МТИА», 2003.
- 20 Омаров А.Д. История железных дорог Казахстана. - Алматы: Баур и К, 1997.
- 21 Беккулов А. Мизамбеков К. Стальные магистрали Казахстана. - Алма-Ата, 1960. 1-161с.

### **Аннотация**

В статье рассматривается проблемы строительства Туркестанско-Сибирской железной дороги. Излагается деятельность комитета помощи для строительства железной дороги которая соединяла Среднюю Азию, Казахстан и Сибирь. Показывается состав и секции которые работали при комитете. Авторы показывают организаторскую и руководящую деятельность видного общественного деятеля Турара Рыскулова который возглавлял комитет по строительству Туркестанско-Сибирской железной дороги. Определяется место и роль М.Тынышбаева в проведении экспедиции в районах строительства железной дороги, а также самой магистрали. Излагается работа специального управления который был создан в 1927 году при народном комиссариате путей сообщения, его начальника В.С. Шатова. Затрагиваются вопросы развития индустриализации в Казахстане, строительства завода Риддер, Карсакпайского медного комбината, Эмбинского нефтяного месторождения и др. Авторы рассматривают влияние строительства железной дороги на развитие сельского хозяйства республики. Говорится о значении указанной железной дороги в социально-экономической и общественно-политической жизни тогдашнего Советского Союза.