

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**



**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
IV Республиканской научно-практической
онлайн конференции «Судьбоносные решения Первого
Президента РК Н.А. Назарбаева по формированию нового
Казахстана», посвященной 25-летию Независимости
Республики Казахстан**

**2016 жыл 25 қараша
Астана**

**ӘОЖ 342 (063)
Ж 28**

«Жаңа Қазақстанды қалыптастырудағы ҚР Тұңғыш Президенті
Н.Ә. Назарбаевтың тағдырқешті шешімдері» Қазақстан Республикасы
Тәуелсіздігінің 25 жылдығына арналған атты IV Республикалық ғылыми-
практикалық онлайн конференциясы = «Судьбоносные решения Первого
Президента РК Н.А. Назарбаева по формированию нового Казахстана» IV
Республиканская научно-практическая онлайн конференция,
посвященная 25-летию Независимости Республики Казахстан
Астана: [http://www.enu.kz/ru/nauka/sborniki-konferentsiy/iv-respublikanskaya-
nauchno-prakticheskaya-onlayn-konferentsiya](http://www.enu.kz/ru/nauka/sborniki-konferentsiy/iv-respublikanskaya-nauchno-prakticheskaya-onlayn-konferentsiya), 2016. – б. (қазақша, орысша).

ISBN 978–9965–31–813-9

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген. В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и ученых гуманитарных наук.

ӘОЖ 342 (063)

ISBN 978–9965–31–813-9

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

1.	Ashimkhanova K.	Territorial and border issues in Central Asia: historical approach	5
2.	Toimbayeva A.S.	Co-operation between France and Kazakhstan in the framework of cultural diplomacy	8
3.	Әбдіғали Н.Ә.	Н.Ә.Назарбаевтың – Қазақстандағы қоғамдық тұрақтылық пен ұлтаралық келісімді нығайту жолындағы саясаты	12
4.	Әбішева М.М.	Ел басының игі бастамаларының бірі – әлемдік және дәстүрлі діндер лидерлерінің съезі	19
5.	Альжаппарова Б.К.	Из истории «продразверсток» в Центральном Казахстане в начале 1920-х гг.	23
6.	Галимжанова С.Б.	Основополагающие институциональные реформы в экономике Казахстана	29
7.	Еменова Н.	Н.Ә.Назарбаевтың саяси тұлға ретінде қалыптасуы	35
8.	Жумабекова Д.Ж., Капеу-Коханова М.Б.	Роль Первого Президента РК Н.А. Назарбаева в развитии музыкальной инфраструктуры Астаны	41
9.	Жунисбеков Е.Н.	Деятельность РК в ООН: инициативы Н. Назарбаева	43
10.	Ибрагимов Ж.И.	Тұңғыш Президенттің институционалды реформаларды жүргізудегі ролі	47
11.	Иманбай А.Р.	Тарихи дыбыс өзгерістерінің түбір құрылымына әсері	52
12.	Искаков Қ.А.	Н.Ә.Назарбаевтың тәуелсіз Қазақстандағы білімді ұрпақ даярлау жолындағы саясаты	59
13.	Қабылшаев Қ.И.	Ұлы Жеңіске – қомақты үлес (Қазақстан теміржол көлігінің тылдағы ерен еңбегі хақында)	62
14.	Каирбаева Н.А.	МИИДБ-2 іске асыруда арнайы экономи-калық аймақтар ролі және оның құқықтық реттелуі	68
15.	Ковальская С.И.	Роль Первого Президента в разработке концепции по формированию исторического самосознания нации	70
16.	Қосыбаев М.М.	М. Қашқаридың «Диуани лұғат-ит-түрік» еңбегіндегі отбасы және туыстық қатынастар жүйесіне қатысты тілдік бірліктердің этнолингвомәдени сипаты	73
17.	Кошман Т.В.	Ассамблея народа Казахстана как модель межнационального единства	79
18.	Махамбетжанова Ж.	Мәңгілік ел болашағы – білімді ұрпақ, саналы жастар	82

19.	Мусабалина Г.Т.	Казахстанский путь в свете Послания Президента РК Н.А. Назарбаева	91
20.	Нугманова К.Ж.	Казахстанский путь и политика Первого Президента Республики Казахстан в продвижении позитивного имиджа страны	97
21.	Оспанова А.Н., Жанбулатова Р.С.	Казахстанско-Российское приграничное взаимодействие и опыт «Еврорегионов» в контексте Евразийской интеграции	102
22.	Пұсырманов Н.С.	Қазақстан қоғамын топтастырудағы Н.Ә.Назарбаевтың тарихи шешімі	109
23.	Сайфолла Ғ.А.	Ұлт көшбасшысының ел конституциясын әзірлеудегі орны	112
24.	Сәрсенбек Д.	Экспо - 2017 көрмесі - елдіктің ерен жеңісі	116
25.	Сергазин Е.Ф.	25 лет - как молчит семипалатинский ядерный полигон	123
26.	Сулеймен Т.	Қазақстан Республикасы мен Қытай Халық Республикасы арасында дипломатиялық қарым-қатынастың орнауы	126
27.	Токанов Е.Е.	Ұлт көшбасшысының Еуразиялық экономикалық одақ туралы идеялары	136
28.	Турегалиев Б.Б	Н.Ә.Назарбаевтың тәуелсіз Қазақстанды жаңғыртудағы рөлі	143
29.	Үмітқалиев Ұ.Ұ.	Қазақстанға тигізген ядролық сынақ зардабы және Н.Ә.Назарбаевтың ядролық қарудан бас тарту жолындағы күресі	152
30.	Хабдулина М.К., Брынза Т.В.	К тысячелетию Астаны	156
31.	Шойбекова А.С.	Қазақстан тәуелсіздігі жылдарында Р.Қошқарбаев ерлігіне жаңа көзқарастар	160
32.	Юмакаева Э.А.	Бесік в истории казахской материальной культуры	163

5. Елді одан әрі дамыту тек қана білімді жастардың қолында - Н.Назарбаев <http://baq.kz/>

ҰЛЫ ЖЕҢІСКЕ – ҚОМАҚТЫ ҮЛЕС (ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІНІҢ ТЫЛДАҒЫ ЕРЕН ЕҢБЕГІ ХАҚЫНДА)

Қабылшаев Қ.И.

Астана. Л.Н.Гумилев ат.ЕҰУ

Екінші дүниежүзілік соғыс адамзат тарихындағы ең ауыр һәм ең қанды соғыс болып қала бермек. 1939-1945 жылдар аралығын қамтыған бұл соғыс әлемнің әр жерінде болса да, әрбір жерде соғыс қимылдарының өзіндік ерекшелігі болды. Осындай әлемдік соғыстың бір бөлігі Шығыс Еуропада 1941-1945 жылдардың аралығында Кеңес Одағы мен фашистік Германия арасында болды.

Ұлы Отан соғысы кезіндегі кеңес халқының қаһармандық ерлігі жан-жақты және сан-саналы. Оны зерттеу мен тану сол кездегі кеңес органдарының әскери-ұйымдастырушылық қызметінің сан қырын тарихи тұрғыдан танып-білуге, ашып-көрсетуге көмектеседі. Теміржол көлігі мәселесі туралы алғашқы зерттеулер тікелей соғыс жылдарында пайда бола бастады. Негізінде, мәліметтерді жүйелеу барысында, бұл жұмыстардың үзік-үзік зерттеулер түрінде болғандығын батыл айтуға болады. Басылымдардың негізгі авторлары сол жылдардағы оқиғаларға тікелей қатысушылар болды. Жалпы алғанда, теміржол көлігінің дамуына байланысты тікелей соғыс жылдарында дайындалған зерттеулер сипаты жағынан көбінесе үгіт-насихат бағытында болды, яғни бұл жұмыстар кешенді зерттеулер емес, соғыс жылдарындағы теміржолшылардың ерліктерін бейнелейтін материалдар еді [1].

1941-1944 жж. Теміржолшылардың жауынгерлік және еңбектегі жетістіктерін паш етуді мақсат еткен бірқатар кітапшалар мен мақалалар жарық көрді. Жарияланымдардың авторлары Жол қатынастары, темір-жолдардың, Әскери-қалпына келтіру бас бақармасының (ГУВВР) басшы қызметкерлері, теміржол көлігінің алдыңғы қатарлы жұмысшылары мен ғалымдар болды. Аталған журнал және газет жарияланымдары тарихи зерттеу сипатында болған жоқ, сол себепті соғыс уақытындағы жұмысы туралы шынайы талдау қатарына қосуға болмайтын еді.

Теміржолшылар алдында қойылған бүкіл күрделі мәселердің кешенін табысты шешу үшін оның бүкіл организмін жаңа жағдайға бейімдеп, соғыс ыңғайына қайта құру қажет болды. Бұл қайта құрудағы шешуші қадам поездардың қозғалысын ерекше әскери кестеге көшіру болды. Ол Жол қатынастары Халкомының бұйырығымен 1941 жылдың 23 маусымынан енгізілді, 24 маусым 18 сағаттан бастап бірінші кезекте әскери эшелондарды, әсіресе шұғыл тасымалдауды керек ететін жүк-терді жылдам жіберу қарастырылды [2].

Зерттеудің дереккөздері ретінде Орынбор теміржолшыларының еңбектегі ерліктері туралы төмендегі деректерді келтіруге болады. Омаров Жұмағали Омарұлы Түркісібке қайтып оралып, алғашында жол бастығының орынбасары, ал содан кейін 1946 жылдың маусымында дейін бірінші орынбасары болып қызмет атқарды. Бұл жылдар магисталь ұжымның Кеңес одағының фашистік Германияға және милитаристік Жапонияға қары Ұлы Отан соғыс жағдайларындағы «Барлығы да майдан үшін, барлығы да жеңісүшін» деген ұранмен жүргізілген, төтенше ауыр жұмыстармен сәйкес келді. Соғыс жағдайларындағы өзінің жанқиярлық еңбегі үшін Жұмағали Омарұлы Еңбек Қызыл Ту орденімен және Ұлы Отан соғысының екінші дәрежелі орденімен, «Германияны жеңгені үшін», «1941-1945 жж. Ұлы Отан соғысы кезіндегі ерен еңбегі үшін» медаль-дарымен марапатталды [3].

Бүкіл соғыс кезінің аурытпалықтарын ол осы қызметінде бастан өткерді, көпшілік мамандарды майданға алып кеткендіктен де олардың орына екі есе, үш есе жұмыстар атқарылды. Сталинград түбіндегі қантөгіс шайқас кезінде Н.А.Мезинов әскери және азық-түлік жүктерін майдан желілеріне жөнелтуге және жеткізуге өзі қатысты. Барлық адамдарға қиын болғандай, ол үшін де бұл ең ауыр кез болды, тәулігіне үш-төрт сағат қана көз шырымын алып, қалған уақытта жұмыс істеуге тура келді. 1942 жылы КСРО Жоғарғы Кеңесінің Президиумы «Тасымалдар бойынша тапсырманы үлгілі орындағаны үшін» Н.А.-Мезиновті «Құрмет Белгісі» орденімен, ал 1945 жылы Еңбек Қызыл Ту орденімен және «Сталинградты қорғағаны үшін» медалімен марапат-талды [4].

Соғыс жағдайында жарыс анағұрлым нақты сипат алды: бір сапарда, бір ауысымда, т.с.с. Осының барлығы өз кезінде стахановшылар мен екпінділер атағын беруге деген талаптар күшейтті. 1943-1945 жж. Темір-жолшылардың ішінара КСРО-ның батыс аудандарына кетуімен байланысты кадрлардың айтарлықтай тұрақсыздығына, жұмысшылар мен қызметшілердің бір бөлігінің біліктілігінің төмендігіне қарамастан, өндіріс озаттарының қатары тұрақты түрде артып отырды. Бұл темір-жолда қызмет көрсететін контингенттің жалпы өсуімен байланысты еді. Кондукторлар арасында стахановшылар әдісін қолдауды бастаған Орынбор теміржолының бузулук резервінің бас кондукторы С.Соломонов болды. Ол құрастырмалы поездарды жылжытуды жеделдетуде табысқа жетті [5]. Орал теміржолы Қорған депосының аға машинисі И.П.Блинов ауыр салмақты поездарды жүргізудің бастамасы болды. Үздіксіз жарысқа түсе отырып, Ф.Д.Блинов салмағы 2100 тонна поезды Орал жоталары арқылы салмақ өзгертпей Челябинден Абдулиноға дейін алып жүреді. Бұл бастаманы Жол қатынастары Халық комиссары ЛМ.Каганович жоғары бағалап, Ф.Блиновқа құттықтау жедел хатын жіберген. Тасымал жөнінен үкімет пен әскери басшылық тапсырмасын үлгілі орындап, ерлік көрсетені үшін Ф.Блллиновты Еңбек Қызыл Ту орденімен марапаттап, Социалистік Еңбек Ері атағын береді [6].

Оңтүстік Оралда, басқа да жерлердегі секілді, көлікке диверсия жасау (қарақшылық шабуыл) орын алды. 1942 жылдың тек алғашқы 4 айында Орынбор облысының 8 ауданында бандиттік топтар ашылды. ІІХК (НКВД) органдары әскери комиссариаттармен бірге диверсияға қарсы күрес жүргізді.

1944 жылдың сәуір-мамырында Орынбор облысының ПХК қызметкерлері теміржол желісінде күдікті деген 2636 адамды ұстады. 1944 жылдың жылдың бірінші жарты жылдығында осы облыс аумағында ПХК органдардың күшімен 29 дизертирлік (қашқын) топ жойылды [7]. Жүйелі түрде орман белдеуін сүзіп шығу жұмыстары жүргізіліп, барлық теміржол желілері мен милицияның әсері-есепке алу үстелдері тексеріліп отырды. Әскери құжаттарды есепке алу, беру мен сақтау тәртібі қаралды. Оған қоса оңтүстік орал теміржолы тасымалда-натын мүлікті күзету мен қырағылықты нығайту шаралары қолданылды.

Зерттеудің дереккөздері ретінде теміржолшылардың еңбектегі ерліктері туралы солардың арасында Нұрғали Амандосов та болды. Ұлы Отан соғысының бастапқы кезінде Нұрғали Амандосұлы Мәскеудегі Көлік Академиясының жеделдетілген курстарын бітірді, соңынан Гурьев облыстық партия комитетінің көлік бөлімінің меңгерушісі болып тағайындалды. Ол темір жол көлігінің үздіксіз жұмыс істеуіне, эшолон-дарды, санитарлық поездарды, әскери жүктерді жеткізуді қамтамасыз етуге белсенді қатысты, Ленинград және Сталинград майдандарына барып тұрды. Оның еңбектік және қоғамдық қайраткерлігі жоғары үкіметтік наградалармен: Еңбек Қызыл Ту орденімен, «Құрмет Белгісі» орденімен, II дәрежелі Отан Соғысы орденімен, «Құрметті теміржол-шыға» белгісімен, «Ерен еңбегі үшін», Ұлы Отан соғысы жылдарындағы «Еңбектегі жетістіктері үшін» медалдармен марапатталды. Еңбекшілер депутаттарының аудандық, қалалық және облыстық Кеңестеріне бірнеше мәртте сайланды [8].

Мұсахан Әлімжанов ол 1942 жылы сәуір айында соғыс майданында ауыр жараланып дала госпиталіне түседі. Жарақаты жазылғаннан кейін Мұсахан өз полкіне оралады. 1943 жылдың шілдесінде дивизияның саяси бөлімі оны М.В.Фрунзе атындағы Әскери-саяси училищенің артиллериялық бөліміне оқуға жіберілді. 1944 жылдың тамыз айында оқуын бітіргеннен соң Мұсахан Әлімжанов 10-арткорпустың 191-гаубицалық Прага артиллериялық бригадасының саяси бөлімінің нұсқаушысы болып майдан шебіне жіберіледі. Осы бригаданың құрамында жүріп ол Сандамирск плацдармында дұшпанның шебін бұзып өтуде, Бреслау қаласын қоршауға алуға, немістің Оңтүстік-Оппель тобын жоюға, Польшаны, Чехословакияны, соның ішінде Прага мен Братиславаны азат етуге қатысады. Ұлы Отан соғысының майдандарында әскери басшылықтың тапсырмаларын үздік орындағаны үшін Мұсахан Әлімжанов Қызыл Жұлдыз, Отан соғысының I және II дәрежелі ордендерімен, сондай-ақ «Германияны жеңгені үшін», Берлинді алғаны үшін», «Праганы азат еткені үшін» медальдармен марапатталады [9].

Бүкіл соғыс жылдары бойында жұмылдыру жұмыстарының негізгі формасы запастағы әскери міндеттілер мен өскерге шақыру жасына жеткен жастар болды. Бұл жұмыс кеңестік, партия және комсомол ұйым-дарының басты назарында болды. Теміржол қызметкерлерінің жетіспеу-шілігі нәтижесінде соғыс жылдарында әскер жасындағы жастар контингенті төмендеді. Егер соғысқа дейін жастар әскерге 19 жастан шақырылса, соғыстың соңына қарай 1927 жылы туылғандар, яғни 17-18 жастағы-лар шақырылды.

1941-1945 жылдары Оңтүстік Орал әскери комиссариаттары тарапынан барлығы 2216480 адам майданға әскерге, тыл бөлімшелері мен мекемелеріне жіберілген. Оған қоса, теміржол көлігіндегі жұмыстар үшін техника негіздеріне курстар ұйымдастырудың маңызы зор болды.

Жұмылдыру шараларының тағы ерекшелігі сонда, олар оңтүстік Оралға көптеген өнеркәсіптік кәсіпорындардың, қоныс аударылған халықтың келуімен, өлкенің қорғаныс кешенінің тұрақты жұмыс қарқынын қамтамасыз етумен байланысты болды. Жастарды теміржол көлігінде жұмыс істеуге жұмылдыру нәтижесінде еңбек резервтерін жұмылдыру жөніндегі мемлекеттік шараларды табысты орындау үшін барлық жағдай жасалды. Басталған Ұлы Отан соғысы теміржол көлігі алдына жауапты міндеттер - әскери жүктерді үзіліссіз тасымалдау, майданға әскери эшелондарды дер кезінде жеткізу, қорғаныс өнеркәсібі үшін шикізат пен отын жеткізу міндеттерін қойды. Сонымен қатар басқа да халықшаруа-шылық тасымалдарын көп мөлшерде іске асыру қажет болды.

Осындай жауапты міндеттерді табысты орындау үшін бүкіл теміржол көлігін әскери жағдайға бейімдеу қажет еді. Қайта құрудың аса маңызды шараларының бірі, Г.А.Куманев дұрыс атап көрсеткендей, елдің теміржолдардағы поездар қозғалысын, оның ішінде Қазақстанның да теміржолдарындағы қозғалысты ЖҚХК 1941 жылдың 24 маусымында 18 сағаттан бастап енгізген ерекше әскери кестеге ауыстыру болды. Кесте-де «бірінші кезекте әскери эшелондарды, әсіресе соғысқа жұмылдыра-тын тасымалдармен байланысты жүктерді тез жылжытуды» қарастырды. Жолаушылар қозғалысы, сондай-ақ қорғаныстық мәні жоқ қозғалыстар айтарлықтай қысқартылды. Теміржолдары мен басқа да объектілерді күшейту күшейтілді, әскери күзетке көмек ретінде революциялық тәртіп отрядтары мен жауынгерлік жасақтар құрылды; теміржолшылар мен олардың отбасы мүшелері әскер ісіне үйретілді. Қарағанды торабында революциялық тәртіп отрядында 500-ден астам адам болды. Отряд тораптың кәсіпорындарын, жолдарды, ауыстырғыштарды, су тартқыш-тарды, электр станциялары және сол сияқтыларды күзетті. Саяси бөлім өзінің нұсқаушылары арқылы жолдарда Қарағандылықтардың тәжірибесін қолданды. Магистраль басшылары 1941 жылдың 1 қыркүйегінде ЖҚХК-на соғыстың алғашқы күндерінен бастап «бүкіл теміржолшылар ұжымының қырағылығы артты, барлық жерде рұқсатпен жүйесі енгізілді, жолдарға бөтен адамдар жіберілмеді. Еңбек тәртібін нығайту, жұмыста ұйықтау, артық сөз және сол сияқтыларды толық жою жұмыстары жүргізілуде... Жол ұжымдары мықты әрі жұмылған, алдымызда тұрған міндеттердің маңыздылығын түсініп, Партия мен Үкімет алға қойып отырған барлық талаптарды орындауға дайын» [10]. Басқа желілерде де осындай болды.

БК(б)П ОК мен Кеңес үкіметі 1941 жылдың 16 тамызында Волга бойы, Орал, Батыс Сібір, Қазақстан мен Орта Азия аудандары бойынша 1941 жылдың ІҮ тоқсан мен 1942 жылы арналған әскери-шаруашылық жоспарын бекітті, ол елдің Шығыстағы әскери-шаруашылық базасын дамыту бағдарламасы болды. Жоспарда теміржол көлігіне ерекше мән берілді. БК(б)П ОК мен КСРО ХКК теміржолдардың өткізгіштік қабілетін күшейту мақсатында 1942 жылы осы

аудандарда теміржол желілерін салу мен қайта құрастыру жөнінде бірқатар шаралар өткізуді қажет деп тапты. Атап айтқанда, жоспарда Кизляр – Астрахань желісінің құрылыс жүргізу қарастырылды [11]. Бұл желі Баку мұнайын Кавказдан Волга маңы мен Оралға тікелей шығуға жол ашатын еді. 1942 жылдың 7 қыркүйегінде Мемлекеттік қорғаныс комитеті Гурьев – Астрахань темір-жолын салу туралы шешім қабылдады, ол Кизляр – Астрахань желісінің жалғасы болып, Гурьев арқылы елдің шығыс аудандарын Грозный мен Бакудің мұнайымен байланыстыратын еді [12]. Соғыс жылдарының қиын жағдайында Қазақстанда қорғаныстық-өнеркәсіптік маңызы зор теміржол желісінің құрылысы жүргізілді. Соғыс жылдарында республиканың теміржол жүйесінің ұзындығы 1940 жылмен салыстырғанда 25%-ға артты (1945 жылдың соңына қарай олардың тұтыну ұзындығы 1940 жылғы 51 км-ге қарсы 8212 км-ді құрады) [13].

Соғыс кезінде Ақмола – Қарталы желісі (806 км), Гурьев – Қандағаш (517) және Орск – Қандағаш (262) желілері салынып бітті. 1943 ж. Ақмола – Қарталы желісі Қарағанды теміржолында тұрақты тұтынуға берілді, оның ұзындығы 1945 жылдың соңында 2290 км-ді құрады [14]. 1941 ж. желтоқсанда ұзындығы 517 км Қандағаш – Гурьев желісі Орын-бор теміржолына тұрақты тұтынуға берілді. Соның негізінде Шұбарқұдық қозғалыс бөлімшесі және Қандағаш – Гурьев шекарасында Шұбарқұдық паровоз шаруашылығы бөлімшесі құрылды. 1944 жылы осы магистраль-де Орск – Қандағаш желісі тұрақты тұтынуға берілді. Нәтижесінде 1945 жылы Орынбор теміржолының тұтыну ұзындығы 2290 км-ге жетті, оның 62%-ы Қазақстан территориясы арқылы өтті [14].

Түркістан – Сібір магистралінде өткізгіштік қабілетін нығайту мен техникалық жабдықтауға байланысты көптеген жұмыстар жүргізілді. Магистральдің теміржолшылар ұжымы өзінің паровоз және вагон депо-сында паровоздарды орташа жөндеу мен вогондарды күрделі жөндеу жұмыстарын игерді. 1941-1945 жж. 50 млн. сом қаржы салынған 240 өндірісті объектілер салынып, тұтынуға берілді, оның ішінде: Алматы, Семей, Аягөз және Жамбыл станцияларындағы болат-шойын балқыту цехтары, Харьков байланыс зауытынан көшіріліп әкелген жабдықтар мен шағын теміржол шеберханалары базасында құрылған ЖҚХК-ның Алматы электротехникалық зауыты болды. Сол жылдары зауыт еліміз-дегі теміржол көлігін байланыс аппаратураларының кейбір күрделі түр-лерін шығаратын бірден-бір зауыт болды. Соғыс кезінде Алматыда сондай-ақ ЖҚХК-ның ірі вагон жөндейтін зауыты салынды, жаңа темір- құрылысы жалғасып жатты, Жамбыл – Шолақтау желісі мен Талдықорған – Текелі тармағы қатарға қосылды [15].

Жаңа жолдардың, әсересе Ақмола – Қарталы, Гурьев – Қандағаш, Орск – Қандағаш секілді теміржолдардың салынуы, Қарағанды, Түркістан –Сібір және басқа да желілердің өткізгіштік қабілетінің артуы соғыс жылдарында Қазақстанның теміржол көлігімен орасан зор көлемдегі қорғаныс және халық шаруашылығы тасымалын табысты орындауында маңызды рөл атқарды.

1945 жылы жөнелтілген жүк 1940 жылмен салыстырғанда 37%-ға, ал қабылдау – 16%-ға артты. Көмір мен кокс жөнелтілген жүктің жартысынан астамын, ал кен 11,5%-ын құрады [16]. Республиканың теміржолдаы әскери

жүктерді тасымалдауды, елдің батыс аудандарынан халықты және өнеркәсіптік кәсіпорындары, көп мөлшердегі басқа да жүктерді тасымалдауды іске асырды Қазақстанға 142 өнеркәсіптік кәсіпорын мен 536 мың адамның көшірілгенін айтсақ та жеткілікті. Соғыс жылдарында Қазақстанда сегіз теміржол жұмыс істеді, олардың негізгілері, бұрынғыша, Қарағанды және Түркістан-Сібір теміржолдары болды. Гурьев-Қандағаш, Орск-Қандағаш желісінің салынуымен бай-ланысты Орынбор теміржолының рөлі артты, оның 1800 км-і Қазақстан территориясы арқылы өтті. Басқа жолдардыңүлес салмағы (Рязань-Орал, Оңтүстік-Орал, Омбы және Томск) Отан соғысы жылдарында республиканың жүк айналымына айтарлықтай болған жоқ..

Сөйтіп, соғыс кезінің үлкен қиындықтарына қарамастан, Қазақстанда теміржол көлігі одан әрі дамыды, тасымалдау көлемі артты, жаңа желілер салынды, жолдың маңызды телімдерінің өткізгіштік қабілеті артты, көлік майдан үшін, қорғаныс өнеркәсібі мен елдің халық шаруашылығы үшін тоқтаусыз жүк тасымалдауға байланысты жүктелген міндеттерді абыроймен атқарды. Мұнда Фашистік Германия мен империалистік Жапонияға қарсы жеңіс жолындағы жалпы халықтық күреске өз үлестерін қосқан республика теміржолшыларының жаппай еңбектегі ерліктері шешуші рөл атқарды.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. Историография Великой Отечественной войны. – М., 1980. – С. 6-10.
2. История Великой Отечественной войны Советского Союза в 1941-1945 гг. В 6-ти томах. Т. 6. - М., 1965, с. 70.
3. РГАСПИ. Ф.17, Оп. 122, Д. 10. Л. 60.
4. Красный Курган, 1941, 25 июля.
5. РГАСПИ. Ф. 81, Оп. 3, Д. 358. Л. 158.
6. ГАРФ. Ф. 7523, Оп. 7, Д. 175, лл. 212-213.
7. Сеницын А.М. Всенародная помощь фронту. – М., 1985. – С. 53.
8. ЦДНИОО. Ф. 371, Оп. 5, Д. 159, Л. 7.
9. ЦДНИОО. Ф. 371, Оп. 5, Д. 159, Л. 10.
10. Футорянский Л.И. Сыны-дочери Орнбуржья на фронтах Великой Отечественной //Южный Урал в годы Великой Отечественной войны. – Оренбург, 2000. - С.3 -13.
11. Кумаев Г.А. Советские железнодорожников в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.). - М., 1963. - С. 32-33; «Казахстан в период Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг.». Сборник документов и материалов. - т. 1, Алма-Ата. - С. 65.
12. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК». Изд. 8. т. 6. - М., 1971. - С. 31.
14. Казахстан за 40 лет. – Алма-Ата: Наука.- С. 222.
15. ЦГАНХ, Ф. 1884, Оп. 31, Д. 4055, Лл. 108-112.
16. Қазақстан в период Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945 гг.: Сборник документов и материалов. Т.2. – Алма-Ата, 1960. - С. 203-209.