



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ТҰҢҒЫШ ПРЕЗИДЕНТІ - ЕЛБАСЫНЫҢ ҚОРЫ

«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ – 2017»

студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ

XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ – 2017»

PROCEEDINGS

of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«SCIENCE AND EDUCATION - 2017»



14th April 2017, Astana



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

**«Ғылым және білім - 2017»
студенттер мен жас ғалымдардың
XII Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
XII Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2017»**

**PROCEEDINGS
of the XII International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2017»**

2017 жыл 14 сәуір

Астана

УДК 378

ББК 74.58

Ғ 96

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2017» студенттер мен жас ғалымдардың XII Халықаралық ғылыми конференциясы = The XII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2017» = XII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2017». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2017. – 7466 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-827-6

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-827-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2017

міндетін атқаруды тоқтатқандығы туралы айтуға негіз бар сияқты. Міне, М.Тынышбаевтың сәуір айынан қараша айына дейін Уақытша үкіметі Түркістан комитетінің мүшесі ретінде ұлт мүддесі үшін атқарған қызметі осындай еді.

Пайдаланған әдебиеттер тізімі

1. Алаш қозғалысы. Құжаттар мен материалдар жинағы. Сәуір 1901- желтоқсан 1917. – Алматы: «Алаш», 2004. Т.1. 552 б.
2. Тынышпаев М. История казахского народа. А. 2001. Б.30
3. Сафаров Г.И. Колониальная революция.. Опыт Туркестана . -Алматы: Жалын, 1996. - 200 б. Б. 87-166.
4. Жүгенбаева Г. Империяға қарсы шыққан қазақ // Қазақстан тарихы. – 1997. - №1. Б. 49-53
5. Алаш қозғалысы. Құжаттар мен материалдар жинағы. Желтоқсан 1917- мамыр 1920 ж. – Алматы: «Алаш», 2005. – Т.2. – 496 б.
6. Жүгенбаева Г.С., Мұхамеджан Тынышбаевтың өмірі мен қызметі (1879-1938). – А., 2000, 228 б.

ӘОЖ 94(574)

МҰХАМЕДЖАН ТЫНЫШБАЕВ ЖӘНЕ ТҮРКСІБ ҚҰРЫЛЫСЫ

Муканова Гульзифа Нагашыбаевна

ms.min.1993@mail.ru

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ тарих 2-курс магистранты, Астана, Қазақстан
Ғылыми жетекші – К. Исакова

XX ғасыр қазақ халқының тарихында терең із қалдырған оқиғаларға толы. Олардың ішінде 1905-1907 жылдардағы орыс революциясының, 1917 жылғы Ақпан және Қазан революциясының ерекше орны бар. Қазан революциясы нәтижесінде орнаған Кеңес өкіметінің саяси, әлеуметтік – экономикалық қайта құрулары ат төбеліндей ұлт зиялылары мен ауқатты шаруалар тобын қуғын-сүргінге душар етті, дәстүрлі шаруашылықты қиратып, аштық апатын туғызды және халықтың біраз бөлігін атамекенінен ажыратып, Қытайға, Монғолияға, Иранға, Ауғанстанға, Түркияға, т.б. елдерге кетірді. Осы қырғынның нәтижесінде және Кеңес одағының басқа аймақтарына көшіп-қону толқындарының өте күшті болуы салдарынан қазақ халқы өз атамекенінде аз ұлтқа айналды. Дегенмен, бұл кезеңде қазақ халқы өз жерін тұтастандырып, ұлттық автономияға қол жеткізеді. Сауатсыздық жойылып, бастапқыда тегін бастауыш, кейіннен орта білім алуға жол ашылды. Арнаулы орта және жоғары оқу орындары, сондай-ақ ғылыми, денсаулық сақтау және мәдени-ағарту мекемелері жүйесі ұйымдастырылды. Ұлттық жұмысшы кадрлар мен инженер-техник интеллигенция өкілдерінің едәуір бөлігі қалыптасты. Шикізат шығаруға бағытталғандығына қарамастан қазіргі заманғы өнеркәсіптің негізі қаланды. Түсті металлургия, көмір, мұнай өнеркәсібі, жеңіл және тамақ өндірісі салалары, темір жолдары басым түсетін қатынас жүйесі бұрынғы Ресей империясының отар аймағының қазіргі қазақ республикасының әлпетін айшықтай түсті. Елде мал шаруашылығымен, егіншілікпен, техникалық дақылдар өсіруімен айналысатын ірі ауыл шаруашылығы өндірістері іске қосылды. Қазақстан осылай Кеңес одағының шығыстағы мал өнімдері мен астық әзірлейтін ірі базасына айнала бастады.

Міне, осындай әлеуметтік-экономикалық күрт өзгерістер мен саяси сілкіністер кезінде тарихи сахнаға қазақ арасынан көптеген қайраткерлер мен жаңа құрылыстың жетекшілері шықты. Солардың арасында Тұрар Рысқұловтың, М. Тынышбаевтың орны ерекше.

Тұрар Рысқұлов 1926 жылдан бастап 11 жыл бойы Ресей Федерация Халық Комиссарлары төрағасының орынбасары қызметін атқарады. Оған сондай-ақ Ресей Федерациясы Комиссарлары кеңесі жанындағы Түркістан-Сібір темір жолын салуға Жәрдемдесу комитетін басқару да жүктелген болатын.

Кеңес одағында 20-жылдардың екінші жартысынан басталған индустрияландыру бағыты іс жүзінде асқанда ірі құрылыс саналған бұл магистраль Днепро ГЭС секілді бүкілодақтық маңызға ие еді. Түркістан – Сібір темір жолы алдында Сібірді Орта Азиямен, Қазақстанның оңтүстік өңірлерімен жалғастырып, ол жерлердің экономикалық жағынан дамуына жағдай туғызу және Кеңестер одағын шетелдік мақтаға деген тәуелсіздіктен құтқару міндеттері тұрды. Осы жол арқылы Сібір астығын Орта Азия мен Оңтүстік Қазақстанға жеткізіп, ол өңірлердегі алқаптарды астық алу үшін емес, мақта егуге пайдалануды жүзеге асыру көзделген болатын. Бұл магистралдың бастапқы бөліктері 1917 жылға дейін салынған еді. Оның солтүстік бөлігі Новониколаевскіден Семейге дейін, ал оңтүстік бөлігі Арыстан Бурное станциясына дейін салынған болатын. 1927 жылға қарай Жетісу темір жолы Луговая станциясына жеткізіледі. Луговая станциясынан Семейге дейінгі 1400 км. болатын темір жол бірінші бесжылдықтың екпінді құрылысына айналды. РКФСР Халық комиссарлары кеңесі өзінің 1927 ж. 2-наурызындағы қаулысында Түрксіб құрылысы «Орта Азияның, Қазақстанның және Сібірдің, сондай-ақ бүкіл КСРО-ның шаруашылығын дамытуда маңызды» екендігін атап көрсетеді. Құрылысты жүргізу Жол қатынастары Халық комиссариатының 1927ж. ақпанда арнайы құрған басқармасына тапсырылды. Бұған дейін 1927ж. 7-қаңтарда РКФСР Халық Комиссарлары кеңесі жанынан Жетісу темір жолына Жәрдемдесу комитеті құрылған еді.

«Жәрдемдесу комитетінің ережесіне» сәйкес комитеттің міндеті - құрылыстың күнделікті әкімшілік істеріне араласпай, оның жұмысының сәтті жүруіне жалпы көмек ету, әсіресе уақытылы қаржыландыру, жұмыс күшімен және құрылысқа қажет материалдармен қамтамасыз ету, жолды салу үстінде кездескен кедергілер мен қайшылықтарды жеңу, осыларға байланысты тиісті Халық Комиссариаттары мекемелер мен жергілікті органдардың іс-әрекетін ұйымдастырып, үйлестіру т.б. болатын. Жәрдемдесу комитеті құрамында ауыл шаруашылық, өнеркәсіп, жол қатынастары және суландыру секциялары ашылады. [1]

Т. Рысқұлов аталған комитетті басқаруға тағайындалуы кездейсоқ емес еді. Ол РКФСР Халық Комиссарлары кеңесі төрағасының орынбасары болғаннан бастап, Орта Азияны, Қазақстанның оңтүстік аудандары темір жолы арқылы Сібірмен жалғастыру ісін қызу қолдаған еді. «Правда» газетінің 1926 жылы 30-қазандағы санында «Жетісу темір жолының мәселесі» атты мақала жариялап, бұл мәселеге көпшілік назарын аударған болатын. Ол осы мақаласында темір жол құрылысы нәтижесінде Орта Азия мен Қазақстанның оңтүстігінде мақта шаруашылығының қарқынды дамитыны, егіншілік пен мал шаруашылығы басым аудандардың дамуына жол ашылатыны, Қазақстан мен Қырғызстанда тау-кен өндірісі жанданатынын, Сібірден Орта Азия мен Қазақстанға астық тасу жеңілдейтінін, Кеңестер одағының Монғолиямен және Қытаймен товар айналымы қарқынды жүретіні жан-жақты негіздеп көрсетеді. Мұның артынша ол темір жол құрылысын жүргізуді кешеуілдетпей, тез арада қолға алу керектігі жөнінде 1926 жылғы 6-қарашада өткен КСРО Мемлекеттік жоспарлау комитетінің мәжілісінде ұсыныс та білдірген болатын.

Магистралға жәрдемдесу комитеті жергілікті жерлерде де, дәлірек айтқанда, Қазақстанда, Өзбекстанда, Қырғызстанда, Түркменстанда, Сібірде құрылады. Қазақстан көлемінде Сырдария, Жетісу, Семей губерниялық атқару комитеттері жанынан магистраль құрылысына Жәрдемдесу комитеттері ұйымдастырылады. Жергілікті жерлердегі комитеттерді басқарушы – Мәскеудегі комитет сол кезде халық арасында «Орталық» не «Рысқұлов комитеті» деп аталып кетеді.

РКФСР Халық Комиссарлары кеңесі жанындағы Жәрдемдесу комитетінің құрамы бастапқы кезде 18 адамнан тұрады, кейіннен ол 50 адамға дейін жетеді. Оның қатарында

Қазақ АКСР Халық Комиссарлары кеңесінің төрағасы Н. Нұрмақов та болады. Комитет құрамында әр түрлі саладағы комиссариаттардың өкілдерінен басқа ғалымдар, инженерлер, экономистер, агрономдар енеді. Т. Рысқұлов Комитет құрамына кәсіби мамандарды тартуға күш салады. Ол мұндай ауқымды, әрі маңызды құрылыс теміржолшы мамандардың қатынауынсыз нәтижелі жүрмейтінін жақсы түсінеді. Сондықтан да кәсіби теміржолшы-инженер, Петербордағы жол қатынасы инженерлері институтының түлегі, 1917 жылға дейін Жетісу темір жолы құрылысына қатысушы, бұрынғы Уақытша үкіметтің Түркістан комитеті мүшесі және Қоқан автономиясы үкіметінің жетекшісі Мұхамеджан Тынышбаев оның назарынан тыс қалмайды.

Осы екі қайраткердің арасында бұрыннан бері жылы қатынастар қалыптасқан-ды. М. Тынышбаев 1915 жылы Жетісу темір жолының құрылысында жүргенінде, Түлкібас станциясы маңындағы ауылда жас Т. Рысқұловты жолықтырып, оның Ташкентте оқуына материалдық қолғабыс жасаған болатын. [1, 1]

Бұл туралы М. Тынышбаев 1931 ж. ОГПУ тергеушілеріне берген жауабында «Мен 1914 ж. Жетісу темір жолы тармағының құрылысында жүріп, Түлкібас маңында болдым. Жазда Алматы округынан келіп қоныстанған Рысқұловтың туысқандары тұратын ауылға орнықтық. Бұл жер өте көрікті болатын. Онда 14-ші және 15-ші жылдары тұрақтадым. 1915 жыл маған бір қазақ Түлкібас поселкісінде Рысқұловтың баласын көргенін және оның қаражатсыз оқуға бара жатқанын айтты. Мен одан ол баланы маған алып келуін өтіндім. Сонда ғана мен Рысқұловты алғаш кездестірдім. Ол қаражат тапшылығын татқандықтан мен оған дәл есімде жоқ 150 сом ба, әлде 100 сом ба жиып бердім. Оны аймалай отырып, оған хат жазсаң болды, жылына 30 сом салып тұру мен үшін қиын емес деп айттым», деген еді [2].

Дегенмен, М. Тынышбаевты Жәрдемдесу комитетіне тарту, оның кәсіби мамандығы мен іскерлігін Түркістің салуға пайдалану үшін Т. Рысқұловтың табанды күресуіне тура келеді. 1926ж. 18-желтоқсанда Т. Рысқұлов Қызылордаға, Н. Нұрмақов пен Ф. Голощекин атына жеделхат жолдайды. Онда «Инженер Тынышбаевты білгір маман ретінде Жәрдемдесу комитеті мен Жол қатынасы Халық комиссариатының құрылыс комитетіне енгізуді ұйғарды. Өз пікірлеріңізді хабарлаңыздар» делінген еді. Бұл кезде Алаш қозғалысына қарсы саяси науқанды бастап кеткен Ф. Голощекин Т. Рысқұловтың ұсынысына барынша қарсылық жасап бағады.

Бұл кезде өлкелік компартияның жетекшілігіне келген Голощекин ауылды кеңестендіру ұранын көтеріп, бұрынғы Алаш қозғалысының қайраткерлеріне ғана емес, қазақ халқының саяси және экономикалық өміріндегі қайта құрулар жөніндегі ерекшеліктерді ескеру жөнінде өз пікірі бар, жаңа қоғамға белсенді қызмет еткен ұлт зиялыларына да қарсы бағытталған кең саяси күрес науқанын ашқан-ды. Ф.И. Голощекиннің қарсылығына қарамастан Т. Рысқұлов М. Тынышбаевтың Қазақстаннан шыққан білгір маман, инженер-теміржолшы екенін дәлелдеп, оны Жәрдемдесу комитеті мен Жол қатынасы Халық комиссариатының құрылыс комитеті құрамына енгізеді. Бұл жөнінде Т. Рысқұлов 1927ж. қаңтарда Алматыдағы губерниялық атқару комитетіне Мұхамеджан Тынышбаевқа мынадай мазмұнда жеделхат жолдайды: «Сізді Жетісу жолын салуға Халық Комиссарлары кеңесінің жәрдемдесу комитеті мен Жол қатынасы Халық Комиссариаты құрылыс Комитеті құрамына енгіземіз. Мәскеуде алдын ала жұмыс істеу қажет. Егер келіссеңіз қашан шыға алатыныңызды хабарлаңыз. Нұрмақовпен келісілген» [3]

Жәрдемдесу комитеті жұмысқа кірісімен магистральдің атауына да ерекше мән беріледі. Темір жолдың басым бөлігі Қазақстан жері арқылы өтетіндіктен, бұл құрылыстың «Қазақстан» аталуы керектігін ұсынушылар да болады. 1927 жылы 6-қаңтарда қазақ АКСР Орталық Атқару комитеті РКФСР Халық Комиссариатына темір жолды «Қазақстан» аталуын қалайтындығы жөнінде пікірін білдірген еді.

Бірақ мұндай атауға қырғызстандық басшылар наразылық білдіріп, темір жолды М.В. Фрунзе есімімен атауды ұсынады. Бұл мәселені 6-сәуірде Т. Рысқұлов Жәрдемдесу комитеті

мәжілісінде талқыға салады. Мәжіліс «Түркістан-Сібір темір жолы» аталсын деген ұйғарымға келеді. Соның нәтижесінде 1927 жылы 18-мамырда Жетісу темір жолы РКФСР Халық комиссариатының қаулысына сәйкес «Түркістан-Сібір темір жолы» аталады.

1927 ж. көктемде Түрксіб құрылысы басталады. Бастапқы кезде маманданған жұмыс күшінің, техникалық интеллигенцияның жетіспеушілігі қатты сезілгеніне қарамастан Т. Рысқұлов құрылысты жүргізуге жергілікті халықты көбірек тартуға, сөйтіп, «жергілікті темір жол пролетариатын қалыптастыруға баса назар аударады».

М. Тынышбаев та Түрксіб құрылысының басты жұмысы күші жергілікті халық болуына ынталылық танытады. Оның пікірінше, негізгі жұмысшылар қазақ халқы өкілдері болуының құрылыс үшін тиімділігі өте зор, өйткені қазақтардың өздерінің тұратын киіз үйлерінің, ат-көліктерінің болуы, өз малдарының өнімдерін пайдаланатындары, қыста жұмыс аяқталысымен қиналыссыз, артық күшті қажет етпей, үкіметтен көмек күтпей-ақ қыстауларына көшетіндігі жөнінен артықшылыққа ие. М. Тынышбаев сырттан әкелінетін жұмыс күшінің қымбатқа түсетінін айтып, оның себептерін де көрсетіп береді. Сырттан келген жұмысшыларға жазғы жұмыс маусымында тұрғынжайлар салу, азық-түлік, отын-су керектігі, қыс түсімімен оларды құрылыс есебінен елдеріне қайтару немесе қысқы мекен-жаймен қамтамасыз ету, жергілікті климатқа көндіге алмайтындары, талап қойғыштары шығынды қажет етеді. Сондықтан да, оның пікірінше, тек арнайы мамандықты қажетсінетін жұмыстарға ғана мамандар шақыртуды ұсынады.

Түрксіб құрылысына Ресейдің орталық аудандарынан, Оралдан, Сібірден ағылып келген жұмысшылардың көбісінің арнаулы мамандығы жоқ болып шығады. Бұлардың пайдасынан зияны басым болады. 1927 жылы көктемде сырттан Семейге 3 мыңға жуық, Фрунзеге 1,5 мыңға жуық жұмыс іздеушілер келеді.

Мұндай көрсеткіштер жыл өткен сайын ұлғая түседі. Осындай жағдайда М. Тынышбаев маманданған кадрларды Қазақстанның өз ішінде дайындау қажеттігі мәселесін көтереді.

Оның Мәскеудегі Жәрдемдесу комитетіне жасаған ұсынысы негізінде Мәскеуде, Ленинградта, Ташкентте оқып жатқан қазақ студент жастары да Түрксіб құрылысына тартылады. 1928 жылы 100-ден астам қазақ студенті Түрксіб құрылысының бөлімдерінде қысқа мерзімдік жұмыстар атқарады.

М. Тынышбаев осы мәселе жөнінде Т. Рысқұловқа мынадай мазмұнда хат жазады: «Вопрос о всемерном привлечении казахских студентов на работы строительные и учрежденческие считаю одной из радикальных мер коренизации советских аппаратов культурными техническими молодыми силами. Студенты, принятые по Вашему предложению, оказались очень полезны, как средство общения с казахами – и сами студенты за 2 недели уже кое-чему научились» [4].

Түрксібті салу туралы шешім қабылданып, құрылысты салуға кіріскеннен кейінгі кезеңде де темір жол өтетін аудандарды зерттеу жұмыстары жүргізіле береді. Темір жолдың Шу – Іле таулары арқылы өтетін Қордай, Шоқпар жобаларымен қатар Қастек, Қақпатас нұсқаулары да болған. Осы өңірде жүргізілген зерттеу жұмыстары нәтижесінде Қастек, Қақпатас жобаларының жол салуға қолайсыз сейсмикалық жағынан қауіпті екені белгілі болады. Қордай жобасының да техникалық сипаттағы кемшіліктері барлығы, Қордай асуынан өту үшін пойыздың үш есе артық күш жұмсайтыны анықталады. Осындай барлық жағынан тиімсіз Қордай жобасының орнына М. Тынышбаев Шоқпар нұсқасын ұсынады. Бұл ұсыныс қызу айтыс, дау-жанжал туғызады. Бұған дейін Түрксіб темір жолының Бішкек арқылы өтетініне сенімді болған Қырғызстан Республикасы магистралдан сырт қалғанына келісе қоймады. Оны Т. Рысқұловтың қолдауымен 1927 жылы 28-қазанда КСРО еңбек және қорғаныс комитеті бекітеді. Сонымен, жол Шоқпар арқылы Алматыға тартылатын болып шешіледі.

Алматыдағы темір жол станциясының орналасатын орнын айқындауда да М. Тынышбаев көрегендік танытады. Оның ұсынысы бойынша темір жол станциясы қаладан 7 шақырымдай қашықтықта орналасатын болып шешіледі. Бұл жерде қазір І Алматы станциясы орналасқан. М. Тынышбаев сол кезде-ақ қаланың болашақта бұдан да өсетіні, сонда темір жол шаруашылығының қолайсыз жерде қалатыны болжай білгендігіне бүгінгі ұрпақ куә болып отыр.

М. Тынышбаев Алматыдан Семейге тартылатын жолдың жобасын айқындауда да өзінің кәсіби шеберлігін аңғартады. Семейге тартылатын жолдың екі жобасы (біріншісі – Лепсі-шығыс, екіншісі – Балқаш - батыс) болған еді. М. Тынышбаев Балқаш нұсқасын қолдайды. Бұл өңір бұрын игерілмеген, шикізат қуаты мол өлке болатын. Бұрынғы зерттеулерде Балқаштың далада, құмды алқапта орналасуына байланысты жол салуға тиімсіздігі айтылатын. М. Тынышбаев бұл қиындықты жеңуге болатынын дәлелдейді. Ол жол бойына ағаш отырғызу, жел жаққа ықтасын, қалқан жасау арқылы бұл мәселені оңай шешуге болатынын ұсынған еді.

Жәрдемдесу комитеті Лепсі мен Балқаш нұсқаларын салыстыра келе 1928ж. 3-қаңтарда жолды Балқаш арқылы салу керек деген шешім қабылдайды. Балқаш нұсқасы бойынша жол Іле ауылынан Қызылқайнар, Тектұрмас арқылы тура қабанаға тарту көзделеді. Осы жерде М. Тынышбаев бұрын жобалаушылар арасында қиындық туғызған Дос асуынан өтетін жол желісін де ойлап табады. Бұл кейін Балқаштың мысын, Жаркент пен Қорғалының астығын тасымалдауға тиімді және шекараға жақын стратегиялық маңызы бар ең қолайлы жол болып қалады.

М. Тынышбаевтың Түркісіб бойында жасаған бұдан басқа да ірілі-ұсақты жасанды көпір, бөгет, түрлі ғимараттары жетерлік. Түркісібке Жәрдемдесу комитетінің төрағасы Т. Рысқұлов әрқашан да М. Тынышбаевтың ұсыныстарын қолдап, оны білгір маман ретінде қадір тұтады. Ол 1928 ж. жазда Түркісіб магистралінің өне бойымен жүріп, М. Тынышбаевтың ұсынған жобалары өз заманының озық үлгісі болып табылатынына көз жеткізіп қайтқан еді.

Т. Рысқұлов пен М. Тынышбаев Түркісіб еліміздің өнеркәсібі мен ауыл шаруашылығын дамытудың қуатты факторына және кәсіпорындар мен құрылыстар үшін жұмысшы кадрларын даярлайтын мектепке айналады деп, оған зор сеніммен қарайды. Осы жолда аянбай еңбек етеді.

1927-1930 жылдары Түркісіб магистралында 20 мыңнан 30 мыңға дейін адам жұмыс істейді. Оның қатарында қазақтар саны М. Тынышбаев пен Т. Рысқұлов секілді ұлтжанды ерен еңбегі нәтижесінде жыл өткен сайын өсе түседі. 1934 жылдың 1 қазанына қарай Қазақстандағы теміржолшылардың саны 56,6 мың адамға жетсе, олардың жартысына жуығы (25,3 мың, яғни 44,7%-ы) Түркісібте істеген. Республикада 18 мың қазақ теміржолшысы болса, оның 9,8 мыңы, яғни 54,1%-ы Түркісібте шоғырланады. Олардың қатарына Д. Омаров, М. Қазыбеков, М. Қаптағает, Б. Аспаев, О. Байтұлақов секілді әйгілі теміржолшылар мен ірі басшылар шықты. Міне, осы айтылғандар Т. Рысқұлов пен М. Тынышбаевтың еліміздің материалдық және рухани байлығын арттыруды өзіндік үлесі бар екенін аңғартса керек. [4, 1]

Сонымен М. Тынышбаевтың ірі техникалық маман ретінде танылған кезі де кеңестік билік тұсы. Ол техникалық кадрларға ғана емес, білімді адамдар зәру болған 20-30 жылдары, тұтас Түркістан өлкесіндегі бірден-бір жетекші техникалық маман болды. Республикамыздың және Өзбекстан мен Ресейдің архивтерінде М. Тынышбаевтың Жетісу жол құрылысындағы, Қызылорда, Алматы қалаларын астанаға лайықтап, қайта жөндеудегі, сондай-ақ Түркістан-Сібір темір жолын салудағы қомақты үлесі туралы көптеген деректер сақталған. Өкінішке орай, саяси көзқарасты алдыңғы орынға қойған Кеңес үкіметі Тынышбаевтың техникалық тақырыптағы мұраларын мойындаған жоқ. Қазақтың алғашқы инженерінің зор еңбегі қасақана ұмыт қалдырылды. Мәселен, жетпіс жылдық тарихы бар

Түркіб темір жолының салынуына тікелей ұйтқы болған М. Тынышбаевтың осы жол тарихына арналған сан алуан еңбектерде есімі де аталмауы бұл пікіріміздің дәлелі. Керісінше, бұл үкімет М. Тынышбаевты Түркібтің бойында 1930 жылы 3 тамызда тұтқынға алып, тоталитарлық жүйенің құрбандығына айналдырған болатын [5].

Жетпіс жылдан астам тарихы бар, кеңестік индустрияландырудың бастамасы болған Түркібтің салынуы туралы сан алуан еңбектерде есімі де аталмаған М. Тынышбаевтың алып құрылысты салудағы еңбегі өлшеусіз.

Пайдаланған әдебиеттер тізімі

1. Тақаров Б. Қазақстан шыққан тұңғыш инженер-теміржолшы. //Түркіб тынысы. – 1994. – 15 желтоқсан
2. Алаш қозғалысы. Құжаттар мен материалдар жинағы. Сәуір 1920-1928 жж. Движение Алаш. Апрель 1920-1928 гг. Алматы: «Ел-шежіре», 2007. Т.3. К. 1. – 304 стр.
3. Дәуірдің жарық жұлдызы: Халқымыздың көрнекті қайраткері М.Тынышбаевқа арналады / Құраст. М.М.Бегманова. – Алматы: Орталық ғылыми кітапхана, 2001. – 273 б.
4. Асылбеков М. – А., Түркібте тағдыры түйіскен арыстар // Қазақ тарихы. – 2001, №2, 44-49 б.б.
5. Движение Алаш: сборник материалов судебных процессов над алашевцами. Трехтомник. – Алматы, ФФ «Ел-шежіре», 2011. Т2. – 376 с.

УДК 355.014

ГЕРОИЧЕСКИЙ ПУТЬ СОЛДАТА

Мукашева Асель Каирбековна

Asselya.mukasheva@mail.ru

Студентка 1курса, специальности «история» ЕНУ им. Л.Н. Гумилева,

Астана, Казахстан

Научный руководитель - Т.Кошман

Тема Великой Отечественной войны является актуальной уже не для одного поколения исследователей. Она является актуальной и для тех, в чьей семье помнят и хранят память о родных, героях и тех, кто погиб на фронтах сражений. Это огромная душевная рана в человеческих сердцах. Наверное, не осталось и семьи, которая не была бы задета этой кровопролитной войной. С каждым днём становится всё меньше и меньше свидетелей тех дней. Пока живы ветераны и труженики тыла, их знают и помнят, но многих уже нет с нами.

Цель данной статьи - показать результаты поиска члена нашей семьи, участника Великой Отечественной войны, пропавшего без вести летом 1942 года. Это вся информация, которая была известна о нем до последнего времени. Его давно нет в живых, но он с нами благодаря памяти, потому, что он оставил свой след в жизни как и многие другие, и пока мы помним о них - «они живы», когда память умрёт - их не станет окончательно, да и мы потеряем часть своей истории, часть себя, а в целом потеряем совесть.

Мой прадед участник Великой Отечественной войны. Зовут этого человека Умерзаков Бекей - отец моей бабушки, дед моей мамы и мой прадед. Бекей был прямым потомком Богенбая батыра. Он повторил подвиг своего деда. Статья написана на основе воспоминаний бабушки Умерзаковой Ляйли Бексейтовой, 1942 года рождения. У него остались жена и трое детей. Одна из этих детей моя бабушка. Вместе мы хотели восстановить историю военного пути и место погребения нашего героя.

Родился Умерзаков Бекей 1901 году в Акмолинской области. Адрес до войны - Акмолинская область Еркеншиликовский район в селе Карженгольский (ныне Молтабар).