

**НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ЖУРНАЛ**  
ПАВЛОДАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ им.С.ТОРАЙГЫРОВА



**1 '2003**

# ӨЛКЕТАНУ КРАЕВЕДЕНИЕ



С.Торайгыров атындағы Павлодар мемлекеттік  
университетінің ғылыми-көпшілік журналы  
2001 жылы құрылған

СБ0

*МЕРЕЙТОЙЛЫҚ*

ӨЛКЕТАНУ

С. Торайгыров  
атындағы ПМУ-дің  
академик С.Бейсембаев  
атындағы ғылыми  
КІТАПХАНАСЫ



КРАЕВЕДЕНИЕ

*ЮБИЛЕЙЖЫЙ*

Научно-популярный журнал Павлодарского  
государственного университета им. С.Торайгырова  
Основан в 2001 г.

1 2003

## ӨЛКЕТАНУ - КРАЕВЕДЕНИЕ

### СВИДЕТЕЛЬСТВО

о постановке на учет средства массовой информации  
№ 2276-Ж

выдано Министерством культуры, информации и общественного согласия  
Республики Казахстан  
1 сентября 2001 года

---

---

### РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

*Тасмагамбетов И.Н.*, д-р полит. наук, проф. (председатель)

*Арын Е.М.*, д-р экон. наук, проф.

*Каскабасов С.А.*, д-р филол. наук, проф.

*Сейдимбек А.С.*, д-р филол. наук, проф.

*Зиманов С.З.*, д-р юр. наук, проф.

*Байпаков К.М.*, д-р ист. наук, проф.

*Нысанбаев А.Н.*, д-р филос. наук, проф.

*Медеу А.*, д-р геогр. наук, проф.

### РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

*Арын Е.М.*, д-р экон. наук, проф. (главный редактор)

*Акишев А.А.*, канд. ист. наук, доц. (зам. гл. редактора)

*Кудабаев А.Ж.*, (отв. секретарь)

*Захаренко А.Л.*, канд. ист. наук, доц.

*Инсебаев Т.А.*, канд. техн. наук, доц.

*Таштемханова Р.М.*, канд. ист. наук, доц.

*Сейтахметова Г.Н.* (тех. редактор)

---

---

За достоверность материалов и рекламы ответственность несут авторы и рекламодатели.

Мнение авторов публикаций не всегда совпадает с мнением редакции.

Редакция оставляет за собой право на отклонение материалов

Рукописи и дискеты не возвращаются.

При использовании материалов журнала ссылка на «Өлкетану - Краеведение» обязательна

# МАЗМҰНЫ

## ТАРИХ

Е.М.Арын, А.Нухұлы, Т.А.Еңсебаев Т.Я.Эрназаров	Павлодар облысына 65 жыл	6
Б.Ж.Елмуратова	Павлодар облысы экономикасының қалыптасу тарихынан	20
Ж.О.Артықбаев,	Екібастұз қаласының тарихынан	31
Ж.А.Жұмабеков	Қимақ жауынгерінің қару-жарағына түсініктемелер	35

## ЭКОНОМИКА

Қ.Ф. Зағыпаров, А.Қ. Кинжибекова Қ.Ж.Нұрбай	Павлодар-Екібастұз территориялық-өндіріс кешені: жоспар және болмыс	41
Г.Н.Иренов	Жаңа экономикалық саясаттың Павлодар уезіндегі ерекшеліктері	48
Р.В.Григорьева, Н.И.Мошна, Т.В.Малюкина	ПЭАӨК-індегі ірі өзгерістер	57
Х.М.Әбжанов, С.Н.Мамытова	Павлодар темір жолының құрылу мен даму тарихынан	64
А.Т.Жәнісов	XIX екінің жартысында – XX ғасырдың басында Ертіс өңірінде ауылшаруашылық кәсіпкерлігінің тарихы	71
	XVIII ғ. аяғы мен XIX ғ. – бірінші жартысындағы Ертіс өңіріндегі жылқы шаруашылығы	80

## ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ

А.Нухұлы, С.Дүзелбаев, М.Ә.Шерниязов А.С.Ильясова	Қазақстан өндірісін дамытудағы ғылымның рөлі	88
Қ.М.Алдабергенов	Революцияға дейінгі кезеңдегі қазақ зиялыларының жағдайы	103
А.Л.Захаренко	XX-ғасырдың ұлы ғалымы	111
Н.Э.Пфейфер, Е.И.Бурдина, В.К.Омарова, Р.Н.Демиденко С.К.Ельмуратов	Жоғарғы оқу орындары Павлодар облысының мәдени-әлеуметтік дамуының факторы ретінде	133
	Павлодар-Ертіс өңірінде қазіргі кезеңде жоғарғы білім берудің кейбір аспектілері	143
	Инженер-құрылысшыларды дайындаудың мәселелері мен келешегі	148

В.К.Омарова, Н.Э.Пфейфер, Е.И.Бурдина	Жалпы орта білім берудің мәселелері мен келешегі	152
МӘДЕНИЕТ		
Б.Д.Коқумбаева	Ұлы Даланың жүрегі (мәдени-философиялық эссе)	158
О.Қ.Жармакин, Г.К.Жұмағұлова	Павлодар облысында тілдерді қолдану мен дамытудың Мемлекеттік бағдарламасын іске асырудың барысы жайлы	167

## ЭКОЛОГИЯ

Ж.Достайұлы, Қ.Т.Сапаров	Павлодар облысының микрогидронимдері	172
-----------------------------	--------------------------------------	-----

## СПОРТ

В.Т.Кольев	Павлодар облысындағы спорт	179
------------	----------------------------	-----

## ТАРИХИ ТҰЛҒАЛАР

А.Т.Макишева	Қазақ театр өнерінің ұлы ұстазы	184
--------------	---------------------------------	-----

## АҚПАРАТ

НБіздің авторлар		188
Авторларға арналған ережелер		190

## ИЗ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ И РАЗВИТИЯ ПАВЛОДАРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Р.В.ГРИГОРЬЕВА, Н.И.МОШНА, Т.В.МАЛЮКИНА

*Павлодарский государственный университет им.С.Торайгырова*

*Мақалада Павлодар өңіріндегі темір жол құрылысының негізгі кезеңдері қарастырылады. Қазіргі кездегі Целинный темір жолының Павлодарлық бөлімінің дамуы мен негізгі мәселелері талқыланады.*

*В статье рассматриваются основные этапы строительства железной дороги в Павлодарском Прииртышье. Запрашиваются главные проблемы и перспективы развития Павлодарского отделения Целинной железной дороги на современном этапе.*

*The article includes some information about the main steps of the railroad building in Paulodar Priirtishje. The author examines here the essential problems and points of the development of the Paulodar railroad department in present time.*

До постройки железных дорог основным средством перевозки предметов торговли в Казахстане были верблюжьи караваны. Это был крайне непроизводительный и дорогой вид транспорта. Перевозки грузов

были незначительны и отнимали много времени. С развитием капитализма в России и возраставшей потребностью в привозе сельскохозяйственного сырья и рынке сбыта промышленных товаров ни царизм, ни тем более русская промышленная буржуазия с этим мириться не могли. Наряду с другими колониями царской России и Казахстан должен был превратиться в богатейший источник сырья и рынок сбыта для капиталистической промышленности центральных районов России. Были необходимы железные дороги... Однако железнодорожные линии на территории Казахстана начинают строиться только с конца XIX – начала XX в. [1. С.80.]

Первая железная дорога в Павлодарском Прииртышье была построена в 1899 году в связи с освоением угольных шахт на Экибастузском месторождении. Дорога была названа “Воскресенской”, как и учрежденное в 1899 году акционерное горнопромышленное общество (первое на территории уезда) – “Воскресенское” (в названии был заложен смысл возрождения или воскресения нача-

того дела). [2.] В этом же году павлодарцы впервые увидели паровоз, который везли по Иртышу на барже для Воскресенской железной дороги. [3.] Построенная в сравнительно короткие сроки, протяженностью в 110 км, Экибастузская железная дорога, в то время, имела большое промышленное значение не только для Павлодарского Прииртышья, но и для всего региона Западной Сибири.

В 1925 году после консервации Экибастузских угольных копий и заводов подвижной состав был отправлен в Кузбасс и Риддер, рельсы сняты и использованы при строительстве ветки к Таволжанскому солепромыслу. [4.]

Консервация произошла потому, что последствия двух революций и гражданской войны, сплошной национализации промышленных предприятий тяжело отразились и на хозяйстве Экибастуза, где прекратилась производственная деятельность, связанная с освоением природных богатств. Молодое Советское правительство делало отчаянные, но безуспешные попытки восстановить предприятия Экибастуза, так как не хватало денежных средств. В связи с этим и была закрыта Экибастузская железная дорога, потому что перевозить по ней было нечего.

В город Павлодар железную дорогу провели в 1921 году. [3] А в

1924 году, по вновь построенной линии Славгород – Павлодар, прибыл первый железнодорожный состав. Уже к концу 1924 года было построено и сдано в эксплуатацию здание паровозного депо. Этот год считается годом основания локомотивного депо Павлодара. С ростом потока грузов возникла потребность открыть в Павлодаре основное паровозное депо. В июне 1931 года из депо Купино было передано 7 паровозов серии ОБ. [5.]

Война прервала мирный созидательный труд советских людей. И только в марте 1946 года Сессия Верховного Совета СССР приняла пятилетний план восстановления и развития народного хозяйства страны. В нем предусматривалось строительство угольного разреза в Экибастузе мощностью 600 тысяч тонн топлива в год. Ускоренное освоение Экибастузского месторождения и широкое использование его богатств для нужд народного хозяйства существенно зависели от хода строительства железной дороги Павлодар – Акмола, которое началось в 1947 году. Уже в январе 1950 года было завершено строительство железнодорожных путей на участке Павлодар – Экибастуз. Теперь груз для строек Экибастуза поступал по железнодорожной магистрали. [6. С. 50-51.]

Линия Павлодар – Акмолинск вступила в действие 20 декабря 1953

года. А к концу следующего в Павлодарском депо уже было 45 – 50 приписных паровозов новых серий и 80 локомотивных бригад, их обслуживающих. В сутки выдавали под поезда от 18 до 22 паровозов, средний вес грузового поезда составлял тогда 1500 тонн. [7.С.15.] Эта дорога дала возможность установить кратчайшие связи трех угольных бассейнов страны: Караганды, Кузбаса и Экибастуза. Если можно так выразиться, то расстояние между Карагандой и Павлодаром “сократилось” на 1200 км. [8.]

Говоря о линии Павлодар – Акмолинск нельзя не упомянуть о железнодорожном мосте через Иртыш, потому что его сооружение было запланировано в рамках строительства этой железной дороги. Железнодорожный мост очень красив и надежен – вот уже более пятидесяти лет днем и ночью он несет бесменную вахту, не зная покоя... Его создателям удалось соединить в нем, казалось, несовместимое – основательность и изящество. Могучей несокрушимостью веет от внушительных каменных колонн, на которых покоятся ажурные металлические сплетения, кажущиеся хрупкими и невесомыми.

В июне 1949 года железнодорожный мост был сдан в эксплуатацию.

30 марта 1950 года по рации в Акмолинск в управление строительства, а через него в Москву была пе-

редана радиограмма: “Сегодня в 14 часов 15 минут двумя мотовозами проведен по законченному строительством мосту через Иртыш первый поезд в составе девяти груженых шпалами платформ. Отныне путь железнодорожному транспорту открыт. Страна обогатилась крупным и сложным техническим сооружением. Большой мост через многоводную реку построен досрочно и как показали испытания, высококачественно”. [7.С.30.]

В 50-ые годы в связи с освоением целины, хозяйственном и промышленном освоении региона, возникла необходимость в строительстве второго главного пути на участке Акмола – Павлодар. И этому были основания, если учесть, что к 1960 году погрузка угля составляла 2,4 миллиона тонн и с каждым годом она продолжала увеличиваться. [6.С.53.] В 1962 году в сравнении с 1960 годом (последним годом работы на паровозах), перевезено на 21% больше грузов, на 30% повысилась производительность локомотива, а производительность труда на одного работающего выросла на 18%. [5.] К 1965 году погрузка угля составила 14,3 млн. тонн. А в 1978 году общее отправление грузов превысило 72 млн. тонн, в том числе Экибастузского угля более 55 млн. тонн. При этом среднесуточная погрузка народнохозяйственных грузов возросла соответственно со 113 до 3141 вагона. [8.]

Решение о строительстве второго главного пути на участке Павлодар – Акмола было принято в 1968 году. [6.С.73.]

Сама же Целинная железная дорога была образована в 1977 году. Уже через полтора года она увеличила отправление грузов, улучшила основные показатели производственно-финансовой деятельности. В 1978 году, 25 декабря, дорога досрочно справилась с годовым планом грузооборота, превысив его на 1,4%, успешно выполнила задание по отправлению грузов, значительную долю которых составлял уголь. За сутки на Целинной дороге выгружалось до 2 и более тысяч полувагонов. [9.С.21.]

На укрепление материально – технической базы Целинной железной дороги за 1977-1990 годы были израсходованы 1,5 миллиарда рублей, что способствовало большому сдвигу в ее пропускной способности. [6.С.183.] Целинная железная дорога развивалась быстрыми темпами. За успехи в выполнении заданий десятой пятилетки, обеспечение высоких техно – экономических показателей, 3 апреля 1981 года вышел Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении Целинной железной дороги орденом Трудового Красного Знамени. [7.С.119.]

В 1979 году закончена электрификация участка Экибастуз – Ерментау. В 1981 году закончено со-

оружение нового здания вокзала на станции Павлодар, современных архитектурных форм с вмещением 1200 пассажиров, наличием всех служб и обслуживающих помещений. Создана центральная диспетчерская служба ЛБК по учету мест в пассажирских поездах, открыто пассажирское движение Павлодар – Москва. К 1984 году отправление грузов увеличилось в сравнении с первоначальными цифрами 1954 года в 95 раз. А это значит, что за 4 дня отправлялось уже столько грузов, сколько отправлено за весь 1954 год – год организации отделения. [8.]

Таким образом, грузооборот железнодорожного транспорта по отделению возрос в 1,5 раза и продолжал увеличиваться с каждым годом. Это можно проследить в следующих таблицах:

Количество и отправление грузов по Павлодарскому отделению Целинной железной дороги в 1975–1990 годах

годы	Грузооборот млрд т/к	Отправление грузов млн т.	В том числе млн т	Удельный вес отправки угля в общем грузе %
1975	21,1	55,9	45,4	81,2
1980	29,1	89,0	66,2	74,4
1985	29,5	98,4	80,1	80,4
1986	30,8	102,9	84,7	82,3
1987	30,4	106,0	87,5	82,5
1988	31,4	106,7	88,6	83,0
1989	30,6	105,0	86,1	82,0
1990	32,4	100,0	81,5	81,5

[6.С.190.]



Использование железнодорожного подвижного состава общего пользования, министерства путей сообщения КазССР

Среднесуточный пробег вагона, км.	1980г	1985г	1988г
Алма-Атинская ж/д	272	214	255
Западно-Казахстанская ж/д	275	284	344
Целинная ж/д	301	304	328

[10.С.169.]

Одним словом, в 1975 – 1990 годы Павлодарское отделение Целинной железной дороги являлось самым развитым подразделением железнодорожного транспорта Казахстана, которое обеспечивало стабильность в работе промышленных и других предприятий Павлодар – Экибастузского территориально-производственного комплекса.

Немного найдется в республике, да и во всем бывшем Союзе отделений железных дорог, которые располагали бы такой материально – технической базой. Железнодорожное хозяйство обладало большим потенциалом, с которым казалось бы только работать... Однако огромные возможности всего железнодорожного хозяйства, десятилетиями создаваемая материально-техническая база используется сейчас меньше чем на половину. Причины всего, в общем – то, хорошо известны: политический и экономический кризис в бывшем союзном государстве обернулся распадом некогда единой стра-

ны. Началась политическая и экономическая дезинтеграция. Кризис в экономике привел к тому, что начались срывы по отправке грузов, из-за того, что они попросту не предъявлялись к перевозкам. Прибыль резко уменьшилась, а значит пришла в упадок и железная дорога. [7.С.159.]

Процесс падения грузооборота можно проследить в следующей таблице:

Отправление грузов по Павлодарскому отделению Целинной железной дороги в 1990 – 1995 годах, млн.т.

Годы	Всего грузов в млн. т.	В том числе уголь в млн.т.	Удельный вес отправления угля %
1990	100,0	81,5	81,5
1991	100,1	82,4	82,3
1992	95,5	80,8	86,2
1993	83,1	72,0	86,6
1994	76,9	69,5	90,4
1995	69,8	62,3	89,2

[6.С.192.]

Нельзя умолчать о такой застарелой проблеме, которая до сих пор остается нерешенной. Речь об электрификации участка Экибастуз-Павлодар. Еще в 1980 году была разработана проектно – сметная документация.

Электрификация участка позволила бы значительно снизить эксплуатационные работы. Так же электрификация дала бы возможность реализовывать электроэнергию

в регионе ее производства. Немаловажно и то, что в результате электрификации значительно улучшились бы условия труда железнодорожников. Ведь будущее железнодорожного транспорта в области без электрификации немыслимо.

Нерешенной остается проблема с обновлением парка тепловозов, а, так же их полноценным капитальным ремонтом из-за отсутствия тепловозостроительных и ремонтных заводов. Для того, чтобы обновить тепловозный парк, требуются большие затраты.

На современном этапе Павлодарское отделение Целинной железной дороги переживает не лучшие времена. Главной проблемой для железной дороги является финансовое обеспечение и неплатежи. Спрос на железнодорожные перевозки, особенно грузовые резко упал. Тарифы ощутимо изменились и будут претерпевать изменения и в будущем. Вызывает тревогу рост хищений, с подвижного состава узлов и деталей для сдачи в лом. Меры, предпринимаемые на местах к сохранению, не дают желаемого результата. Пассажирский и вагонный парк состоит из морально и физически устаревших вагонов.

Нужно отметить, что подвижной состав железной дороги и всей

республики понижается с каждым годом. Это можно проследить в следующей таблице:

Подвижной состав железной дороги

	1995	1998	1999	2000
Локомотивы, всего				
Паровозы	3045	2162	2162	1936
Электровазы	197	87	87	-
Тепловозы	2194	1446	1446	1310
Пассажирские вагоны	2353	2091	2091	2078
Багажные вагоны	50	94	94	
Грузовые вагоны	109555	88062	88062	86472

[11.с.111.]

Для того, чтобы решить эти проблемы, руководству нужно принимать решительные меры: во – первых, финансировать железную дорогу, а, во – вторых, проводить реформы.

Основными направлениями реформ на железной дороге в настоящее время являются:

- структурная перестройка, создание конкурентной среды;
  - совершенствование системы управления;
  - частичная приватизация элементов структуры железной дороги.
- [12.С.96]

Подводя итог работы, необходимо отметить, что и в наше время эта дорога не утратила своего промышленного значения.

## ЭКОНОМИКА

### ЛИТЕРАТУРА

1. *Галузо П.Г.* Казахстан в канун октября. - А-А.: Наука, -1968.-284с.
2. *Соколкин Э.Д.* Первый почетный гражданин. // Звезда Прииртышья. -1977. -6 ноября.
3. *Соколкин Э.Д.* Техника в истории Павлодара. // Звезда Прииртышья. - 2001. -6 января.
4. *Ополриенко П.* Путешествие из Воскресенска в Экебастуз. // Звезда Прииртышья. -1999. -30 января.
5. С Днем рождения депо. // Целинная магистраль. -1994. -24 декабря.
6. *Куватов Б.А.* Вековой путь Экибастуза. - А-А.: Галым, -1997. -320с.
7. *Саркыншаков А.С.* 40 памятных лет. -Омск.: Омское книжное издательство, -1996. - 192с.
8. *Бутов В.* 40 лет - возраст зрелости. // Целинная магистраль. -1994. -3 сентября.
9. *Туров Л.А.* Все начиналось в Экибастузе. - М.: -1986. - 243с.
10. Народное хозяйство Казахстана. - Стат. сб. ч.2. - А-А., -1989. - 274с.
11. *Смирнов А.* Транспортный комплекс Казахстана: состояние, проблемы, возможности // Транзитная экономика. -2001. -№3
12. *Беккмагамбетов М.* Транспорт Республики. Проблемы реформ и интеграции в мировую транзитную систему. // Мысль. -1996. -№9.