

ата, өмірінің соғында Қазақстан Республикасы туризмнің құрметті қызметкері, Еңбекшіқазақ ауданының құрметті азаматы мадақтамасын алды. Қазақ археологиясының көшбасшысы, ел мүдесін бәрінен биік қоя білген өр тұлғалы Б. Нұрмұханбетовтың жарқын бейнесі мәңгі ел жүрегінде сақталады деген ойдамыз.

ПАЙДАЛАНҒАН ӘДЕБИЕТТЕР МЕН ДЕРЕКТЕР ТІЗІМІ:

1.Б. Нұрмұханбетовтың мемориалды бөлмесі // ҚР мәдениет және спорт министрлігі мәдениет комитеті «Есік» Мемлекеттік тарихи-мәдени қорық-музейінің путивадителі / бас ред. Г.Р. Мухтарова. Алматы: Dostar, 2019. 19 б.

2.Джасыбаев Е. Архивные материалы об истории открытия и изучения «Золотого человека» //Сборник «Тайны «Золотого Человека». Составители: Мухтарова Г.Р. Файзулина Г.Ш. Даутова С.С. Джасыбаев Е.А. – Государственный историко-культурный заповедник-музей «Иссык», . – Алматы, 2016. – 254 с.

2.Ә. Амаргазиева <https://kazmuseum.kz/zhadiger-syry/item/1798-altyn-adamny-ashylu-tarikhy-men-tauelsizdi-ti-simvolyna-ajnaluy>

3.Мухтарова Г.Р. Қол жеткен арман // Қазақстан археологиясының мәселелері. 3-ші шығарылым. – Алматы, 2011. – 22-27 бб.

4.Тулегенов Т.Ж. Могильник Иссык и культура саков Жетысу // Отчет о НИР Государственного историко-культурного заповедника-музея «Иссык». Иссык, 2012. 84 с.

5.Мухтарова Г.Р, Зікірия Д.Қ. Есік мемлекеттік тарихи-мәдени қорық музейіне 10 жыл бағындырған белестері // «І-Есік оқулары: Алтын адам және Еуразияның дала белдеуінің көшпенділер археологиясының мәселелері» атты Халықаралық ғылыми-тәжірибелік онлайн конференция материалдары (Есік қ., 20 қараша 2020 ж.). / Жауапты ред. Г.Р. Мухтарова. Алматы: 2020. 9 б.

6.Файзуллина Г.Ш. Мемориальная музеефикация в археологическом музее Бекен Нурмуханбетов – признание и память // «І-Есік оқулары: Алтын адам және Еуразияның дала белдеуінің көшпенділер археологиясының мәселелері» атты Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдары (Есік қ., 20 қараша 2020 ж.). / Жауапты ред. Г.Р. Мухтарова. Алматы: 2020. 89-90 б.

7.Алтын адам табылған «Есік» қорық музейі археологияға қызығушыларды экспедицияға қатысуға шақырады // Kazmuseum.kz ақпараттық портал. URL: <https://kazmuseum.kz/muzei-zhane-expo-2017/item/1600-altyn-adam-tabyl-an-esik-koryk-muzeji-arkheologiya-a-kyzy-ushylardy-ekspeditsiya-a-katysu-a-shakyrady> (қаралған күні 11.03.2023 ж.)

8.Мухтарова Г.Р. Мечты сбываются... // Саки и савроматы Казахских степей: контакт культур. Алматы: Институт археологии им. А.Х.Маргулана, 2016. С.19-26.

ҚАЗАҚТЫҢ АЛҒАШҚЫ ТЕМІРЖОЛШЫСЫ ОМАРОВ ЖҰМАҒАЛИ

Бигалиева Ш.А.

Халықаралық көлік және гуманитарлық университет
Магистр, аға оқытушы

Қазақ халқының ұзақ тарихы не бір қым-қуат оқиғаларға толы. Сол қым-қуат оқиғалардың басында болмыс-бітімі алуан түрлі тұлғалар болғаны аян.

Дегенмен де тарихи дамуға халық болмысы негіз болады. Ел тарихын әйгілі тұлғалар арқылы зерделеу - қазақтың дәстүрлі таным-түсінігіне ертеден қалыптасқан. Осы орайда қазақ темір жолы тарихына есімі алтын әріппен жазылып қалған азаматтарымызда баршылық.

Омаров Жұмағали Омарұлының өмір және еңбек жолы Түркісібпен айқындалған даңқты теміржолшылар толқынынан Ұлы магистральдің қатардағы құрылысшысынан оның басқарма басшысы қызметіне дейін өскен Жұмағали Омаровтың тұлғасы ерекше тұр. Оның өмір жолы сонау ХХ ғасырдың 20-40 жылдарында Түркісібке және республиканың басқа ірі құрылыстарына келген, қазақ ауылдарынан шыққан көпшілік адамдарға тән жол болды.

Жұмағали Омаров 1901 жылы Семей облысының Жарма ауданындағы қазақ шаруасының отбасында дүниеге келді. де екі жылдық сыныптық училищесінде алған білімі оған Семей гуверкомында тіркеуші болып еңбек жолын бастауға мүмкіндік берді, мұнда екі жыл жұмыс істегеннен кейін аудандық милиция басшысы болып тағайындалды, және соңғы жылдары ол Семей қаласындағы әртүрлі мекемелерде істеді. 1927 жылы Жұмағали Омарұлы Түркісіб құрылысының солтүстік бөлігі басқармасына қарапайым экспедитор қызметіне жұмысқа кірді. Ерекше ұйымдастырушылық қабілеті, тұмысынан тапқыр, бастамашылдығы оның қызмет сатысымен тез өрлеуіне мүмкіндік берді: оны алғашында Бас материалдық қойма бастығының орынбасары лауазымына Омаров Ж.О. ұсынады, соңынан, Солтүстік бөлімнің Аягөз құрылыс телімі бастығының орынбасары болып жоғарылатылады, ал 1931 жылдан 1934 жылға дейін Ақмоладағы «Қазтеміржолқұрылыстың» Түркісіб құрылысы бойынша басқармасы бастығының орынбасары болды, бұл басқарма Қарағанды көмір бассейнінің (Мойынты арқылы) Балқаш мыс қорыту комбинатымен байланысын қамтамасыз ететін Қарағанды - Балқаш (487 шақырым) желісін салу; Рудалы Алтайдың көлік мәселесін шешетін Рубцовка - Риддер желісін төсеу жұмыстарын жүзеге асыратын. Бұл желілер үзілістермен салынды, дегенмен 1938-1939 жылдары тұрақты пайдалануға тапсырылды.

30-жылдардағы Жұмағали Омаровтың еңбектегі табыстары бірнеше рет наградалармен және көтермелеу сыйлықтарымен аталып өтілді. Айнабұлақ станциясындағы Түркісібтің солтүстік және оңтүстік бөліктерін байланыстырудағы өзінің жігерлі жұмысы және ұйымдастырушылық қызметі үшін ол 1930 жылдың 7-қыркүйегінде Түркісібтің күміс жетонымен марапатталды; Түркісіб құрылыс жылдары үшін ол тағы да бес Құрмет грамотасын, Түркістан-Сібір темір жолы «ҚЖХК құрылысының екпіндісіне» белгісін алды. Басқа темір жол құрылыстарындағы еңбегі үшін «Сталиндік шақырудың екпіндісіне» белгісімен, «Құрметті теміржолшыға» белгісімен, Қатынас жолдары Халық Комиссариатының алтын сағатымен, екі рет Қазақ КСР-і Жоғарғы Кеңесінің құрмет грамотасымен марапатталды. Темір жол құрылысында үлкен тәжірибе жинақтаған Жұмағали Омаров техникалық

білімін толықтырудың қажеттігін үнемі сезініп отырды, теміржол көлігінің кәсіби басшысы ретінде ол өзінің біліктілігін арттыруға ұмтылды.

1934-1938 жылдары ол Мәскеудегі Бүкілодақтық темір жол көлігі академиясына оқуға жіберілді, ал 1939 жылы ол диплом жобасын қорғап шығып, жол шаруашылығының инженер-құрылысшысы атағын алды. Жоғары білікті маманға айналған Жұмағали Омарұлы Түркісібке қайтып оралып, алғашында жол бастығының орынбасары, ал содан кейін 1946 жылдың маусымына дейін бірінші орынбасары болып қызмет атқарды. Бұл жылдар магистраль ұжымының Кеңес одағының фашистік Германияға және милитаристік Жапонияға қарсы Ұлы Отан соғысы жағдайларындағы «Барлығы да майдан үшін, барлығы да жеңіс үшін» деген ұранмен жүргізілген, төтенше ауыр жұмысымен сәйкес келді. Түркісіб басшыларының бірі ретінде Жұмағали Омаров жол ұжымын көшірілген халықты және өндірістік кәсіпорындарды қабылдау және орналастыру, өткізгіштік қабілетті және техникалық жабдықтауды күшейту, қор-ғаным және халықшаруашылық жүктерінің үздіксіз тасымалдарын қамтамасыз ету, майданға, азат етілген аудандарға, соғыс мүгедектеріне, соғыста қаза тапқан майдангерлердің жанұяларына көмек беру сияқты өзекті мәселелерді шешуге жұмылдыруға қомақты үлесін қосты.

Бұл жылдарда 240 өндірістік объектілер салынып, пайдалануға берілді, соның ішінде Алматы, Семей, Аягөз және Жамбыл станцияларындағы болат-шойын құю цехтары; шағын темір жол шеберханалары мен Харьков қаласындағы байланыс зауытынан көшіріліп әкелінген құрал-жабдықтардың негізінде сол жылдары Кеңестер Одағында темір жол көлігіне арналған байланыс аппараттарының бірқатар күрделі түрлерін шығару бойынша жал-ғыз кәсіпорын болған ҚЖХК-нің Алматыдағы электротехникалық зауыты пайда болды. Сондай-ақ ҚЖХК-нің ірі вагон жөндеу зауыттары салынып, Түркісіб желісін кеңейту жалғастырылды, Жамбыл - Шолақтау желісі мен Талдықорған - Текелі тармағы және т.б. іске қосылды. Түркісібтің ұжымы жаппай еңбек ерлігін көрсетіп, негізгі қыз өндіріс озаттарының үлес салмағы 60 пайыздан асты, олардың аса үлкен тобын парвозшылар құрады - олардың үлесіне бүкіл жол озаттарының 37 пайызы тиді, 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» медальдарымен марапатталды.

Ол ешкім де бетіне келе алмайтын, аса беделді адам болды, оның нұсқаулары сөзсіз орындалып отырды. 1946 жылы Жұмағали Омарұлы жолдың бастығы болып тағайындалды. Бұл оның абыройының республика басшылығы тарапынан ғана емес, Мәскеу тарапынан да мойындалғандығының нышаны болатын. Жұмағали Омарұлы басқарған жол ұжымының алдында негізгі қызметтерге кері әсерін тигізген соғыстың зардаптарын жою, олардың жұмыс қабілеттерін қалпына келтіру және көтеру

сияқты ірі де күрделі міндеттерді шешу тұрды. Соғыс жылдарында паровоз және вагон паркі едәуір ескіріп тозды, 1946 жылы «ауру паровоздардың» үлес салмағы 28 пайыздан артып кетті, вагон шаруашылығының да жағдайы да онша жақсы болмады; көптеген телімдердің апатты жағдайда болуына байланысты жол шаруашылығы да рельстер мен шпалдарды және т.б. ауыстыруды қажет етті. Магистральде білікті жұмысшылар, инженерлер мен техниктер жетіспеді; соғыс жылдарында жолға келген әйелдер, зейнеткерлер мен жасөспірімдер жұмыстан кетті, ал олар ұжым мүшелерінің жартысынан астамын құрап тұрған еді. Жолға әскери қызметінен босағандар мен жастарды тартуда ерекше іс-шараларын жүргізу талап етілді, баршалық теміржолшы маман-дықтарының кадрларын дайындау және қайта дайындау қажет болды. Сонымен бір мезгілде магистральді техникалық жарақтандыруды жүргізуде керек еді. Ескірген паровоздық тартымнан оның неғұрлым жетілдірілген түрлеріне, әсіресе тепловоздық тартымға өту де сол кездегі көкейкесті мәселе болды.

Жұмағали Омаров өзіне тән күш-жігермен және өзінің талантымен ұжымды осы міндеттерді шешуге топтастыра білді және магистральді технологиялық қайта құрылымдаудың негізін салды. Түркісібтің басшысы болып жүріп ол көп нәрселерді істеді. Жол тұрақты жұмыс істеп тұрды және қиын табиғи және климаттық жағдайларға қарамастан алдыңғы қатардағылардың бірі болып саналды. Сонымен бір мезгілде ол Трансқазақстандық магистральдің ең оңтүстігіндегі және соңғы Мойынты - Шу желісінің (солтүстікте Петропавловск станциясынан оңтүстікте Шу станциясына дейін) құрылысына айрықша назар аударып отырды. Бұл желі солтүстік және орталық Қазақстанды оңтүстікпен жалғастыра отырып, жүк тасымалдарын едәуір қысқартты, осы аймақтардың арасындағы экономикалық байланыстарды едәуір жақсартып, олардың бір-бірінен оқшаулануын жойды. 1946 жылы осы желінің құрылысы басталды. Оның құрылысына көмектесу үшін Республикалық комитет құрылып, оның құрамына Қазақстан Компартиясы ОК хатшысы Ж. Шаяхметов, Респ-публика халық комиссариаты кеңесінің төрағасы Н. Оңдасынов, оның орынбасары Д.А. Қонаев, темір жолдардың Ортаазиялық округінің бастығы К.И. Филиппов, Түркістан-Сібір жолының бастығы Ж. Омаров және басқалары кірді.

Бұл Жұмағали Омарұлы Омаровтың Дінмұхамед Қонаевпен ерекше жақын қарым-қатынаста болған жылдары болды, ол өмірінің ақырына дейін осы жылы жолдастық байланыстарын сақтады. Өз кезегінде Д.А. Қонаев та Ж. Омаровтың жаңа бастамаларын барынша қолдап-демеп отырды. Саланың еуропалық магистральдерінен ғана емес, бүкілодақтық деңгейден едәуір артта қалып қойған Қазақстанның темір жол көлігін техникалық құрылымдаудың басталуы жергілікті басшылардан жаңа, неғұрлым озық технологияға сәйкес жоғары білімді талап етті. Үлкен тәжірибесі мен кәсіби білімі бар Жұмағали Омаров та елуге келіп қалған шағында 1950-1953 жылдары темір жол көлігінің Бүкілодақтық Академиясында қайтадан оқып,

өзінің техникалық білімін нәтижелі толықтырып, темір жол көлігі басшысы ретіндегі біліктілігін арттырды.

1953-1958 жылдары Жұмағали Омарұлы Түркісіб бастығының орынбасары және бас инженері, ал соңынан, 1958-1967 жылдары Түркістан-Сібір және Қарағанды жолдарының, Ташкент жолының екі бөлімшесінің, Орынбор жолының үш бөлімшесінің және республика аумағынан өтетін басқа телімдердің негізінде 1958 жылы құрылған біртұтас Қазақ жолының бас инженері қызметтерін атқарды. Біртұтас Қазақ магистралі (пайдалану ұзындығы 13,1 шақырымнан астам), КСРО-да ұзындығы бойынша бірінші, жүк айналымы бойынша екінші, қызметкерлерінің және жолаушы айналымының саны бойынша үшінші орында болды. Техникалық қайта құрылымдау бойынша негізгі жұмыстар 1958-1965 жылдары Ж.Омаров магистральдің бүкіл инженерлік-техникалық жұмысын басқарған кездері жүргізілді. 1966 жылы тепловоздар толығымен паровоздарды ығыстырып шығарды және тартымның озық түрінің үлес салмағы жүк айналымында 92,3 пайызға жетті, локомотивтер жұмысының ұзын тартымдық иініне өту жүзеге асырылып, жолдарды, сигнал беру және байланыс жабдықтарын күшейту бойынша, жаңа локомотивтердің техникалық пайдалану мүмкіндіктерімен сәйкес келтіру үшін вагон және басқа шаруашылықтарды жабдықтау бойынша ауқымды істер атқарылды.

Қазақстанның темір жол көлігін дамытудағы үлкен еңбегі үшін Жұмағали Омаров осы жылдары Ленин орденімен, екінші Еңбек Қызыл Ту орденімен марапатталды, ал 1960 жылы оған «Қазақ КСР-інің еңбек сіңірген құрылысшысы» атағы берілді. 1946 жылы ол Оңтүстік Қазақстан облысының елу бес темір жол округінен Қазақ КСР Жоғарғы Кеңесінің депутаты болып сайланды. Құрметті демалысқа шыға отырып, Жұмағали Омаров өзінің бүкіл күш-жігерін Қазақстанның темір жол көлігі үшін білікті инженерлер дайындауға арнады - ол 1967 жылдан бастап өмірінің ақырына дейін (1975 жыл) Ташкент темір жол көлігі инженерлері институтының Алматыдағы филиалының директоры болды, бұл филиал соңынан республикадағы осы бағыттағы дербес, жалғыз жоғары оқу орнына айналды, ал қазір ол - М.Тынышпаев атындағы Қазақ көлік және коммуникациялар академиясы болып отыр.

Жұмағали Омарұлы Алматыдағы темір жол көлігі инженерлері институтының негізін салушы болып табылады. Жолдың бас инженері қызметінен кеткеннен кейін Ташкент темір жол көлігі инженерлері институтының Алматыдағы филиалын басқарды және шын мәнінде материалдық базаның бүкіл негізін құрды. Оның абырой-беделі, теміржолшылардың болашақ буыны үшін күш салуы мен оларға қамқорлығы бізді тәнті етті. Ол осындай тамаша басшы теміржолшы болатын, - деп есіне алады Құдайберген Дүйсенұлы Көпжасаров. Жұмағали Омаров Омарұлы 1975 жылы қайтыс болады. Ірі ұйымдастырушы, әрі жоғары білікті маман, кеңестік кезеңдегі теміржол көлігінің көрнекті басшыларының бірі Жұмағали Омаровтың өмір жолы - тәуелсіз, дербес

мемлекетті - Қазақстан Республикасын құрып жатқан қазіргі жастарымыз үшін тамаша үлгі-өнеге болып табылады.

МӘҢГІ ӨШПЕС ЖАРЫҚ ЖҰЛДЫЗ – Ш.УАЛИХАНОВ

Жиенбаева М.А.

Алматы қаласы, Наурызбай ауданы, №206 мектеп-гимназиясы
тарих пәнінің мұғалімі, сарапшы

Шоқан Шыңғысұлы Уәлиханов (шын есімі Мұхаммед Қанафия 1835 - 1865жж) — қазақтың ұлы ғалымы, ХІХ ғасырдың екінші жартысында Қазақстанда туған демократтық, ағартушылық мәдениеттің тұңғыш өкілдерінің бірі, шығыстанушы, тарихшы, фольклоршы, этнограф, географ, ағартушы [1].

Қазақ тарихында Ш.Ш.Уалихановтың алар орны айрықша. Себебі қазақтан шыққан тұңғыш жас ғалым, талантты этнограф өз заманының майталманы болған. Сонау қылышынан қан тамып тұрған қилы заманда ұлт жанашыры ғана емес сонымен қатар, ұлт тарихы мен этнографиясына елеулі еңбектер жазған. Ұлт тарихын зерттеп қана қоймай, Қазақстанның саяси жер көлемін масштабты картаға түсіріп кеткен ұлы географ. Ал еліміздің тұңғыш президенті Н.Ә.Назарбаев тәуелсіздік алғаннан кейін шекараны құжат ретінде белгілеп, нақты бекітті.

Астыртын саяси жолмен 1856 жылы полковник М.М. Хоментовский басқарған әскери-ғылыми Ыстықкөл экспедициясына қатысып, қырғыз елін жете жіктеген. Қырғыздар мен Ұлы жүз қазақтарының тарихы мен өмірін, этнографиясын мұқият зерттеп, мәліметтер жинайды. Ұлт тағдырының көрінісі тіл демекші, ауыз әдебиетінің нұсқаларын жазып алады. Әлем ғалымдары арасында тұңғыш рет «Манас» эпосының ең шұрайлы бөлігі «Көкетай ханның ертегісі» жырын жазып алады. Ш.Уәлиханов 1856 жылы аса көрнекті ғалым, белгілі географ П.С. Семенов-Тян-Шанскиймен танысып, 1857 жылы орыс ғалымының ұсынуымен Орыс географиялық қоғамының толық мүшелігіне қабылданады. 1858-1859 жылдары Шоқан атақты Қашғария сапарына барып, теңдесі жоқ мәліметтер жинастырып қайтады. 1860 жылы Санкт-Петербургте орденмен марапатталып, әскери шені де жоғарылайды. Оны орыс патшасы ІІ Александрдің өзі қабылдап, осы кездесу кезінде Шоқан патшаға орыс шенеуніктерінің қазақ халқына жақсы қарауы жайлы өз өтінішін батыл жеткізеді. [2] Петербургте болған кезінде 1859-1861 жылдары әр түрлі әскери және ғылыми мекемелерде жұмыс істейді. Бірақ денсаулығының нашарлауына байланысты Отанына оралуға мәжбүр болған. Ол Омбыға барып, даладағы жергілікті басқару ісін қайта ұйымдастыру жөніндегі шараларға қатысып, сұлтандар билігінің осал тұстарын да жасырмай айтқан қайсар, талантты ғалым. Оның негізгі ойлары