

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

7 октября 1941 года отправляется поезд с депортированными немцами из Украины в Казахстан на рудники. 50 «телячьих» вагонов были с двойными нарами и 2 пульмана по 112 человек. Из них несколько вагонов было со строительным материалом, палатками, орудиями труда и охраной.

Первая остановка – станция Никель-Тау. Здесь сняли всех больных дизентерией и часть сильных, крепких ещё молодых людей. Поезд пошёл дальше на север. Через час опять остановился. Тут стоял железнодорожный столб «95км». Строений не было никаких. Выгрузили палатки, длинные доски, брусья, лопаты, кирпичи, ломы, пилы и т.д. Глаз не на чём было остановить. Степь. Ветер, Жуткий холод. Снова выгрузили крепких мужчин и специалистов плотников. «95км» по ветке «Орск-Кандагач» - не обетованный участок на железной дороге. До станции Никель-Тау 8км и до 306 разъезда 3км. Этот перегон в 11км не достроен, его надо было доделать.

Путь был уложен, шпалы не до штопаны, так что ехать по нему нельзя было более 5км в час. Дорога имела стратегическое значение, поэтому срочно нужны были люди.

Железная дорога была уложена быстро, подвозился балласт, разгружали его даже ночью. Под штопались шпалы. Траншее рыли прибывшими экскаваторами. Более 500 человек отсыпали железнодорожную призму из щебня и песка, выравнивали её по уровню и шаблону. Большую работу проделывали заключенные, которые получали даже премию по пачке табака «Дюбек».

Железная дорога была готова. Первый состав руды, на только что построенной ветке Кандагач-Орск, был отправлен на Орский комбинат «Юж-Урал-Никель» 12 июля 1942 года, где сделана первая плавка. Эта дата считается началом полноценной работы Кимперсайского рудоуправления.

Ответственными за доставку руды были начальник станции Кимперсай Павел Михеев и начальник службы движения поездов И.Пронских. Доставка руды производилась машинами: И.Будниковым-паровоз №1033, Фоминцевым-№4837, Караваемым-№347, Охрименко-№346, Шапловым -№403. Помощниками машинистов работали: Ульяна Дмитриевна Ведута, С.А.Тюрин, Бисикен Ерлогаетов, А.А.Вахабов и др.

Ответственные дежурные: Бахиткерей Уразбаев, Т. Буданов.

Четко работают слесари вагонов: В.С.Баранов, Н.Зобко, В.С. Гурин; стрелочники: Макуш Курмантаев, Мусагалий Наубаев, Н.С.Смык, Ц.Г.Эпп, А.Бывшук и др.

Большой вклад в 1942 г. внесли в работу железнодорожного транспорта Пётр Иванович Косьменко, К.Г.Жданов, В.Р. Фиц.

3 октября 1942 года организуется ДЕПО – начальник Я.Д.Душин. 22 февраля 1942г. начинает работу железнодорожный цех под руководством Шишова. От паровозов серии 9ПСО и ЭМ перешли полностью на тепловую тягу, оснащенную современными тепловозами ТЭМ-2 и ТЭ-116.

Машинист локомотива А.А.Елентаев награждён Орденом Ленина, лучшими рабочими путей признаны: П.Ф.Харин, Н.В.Кригер, О.Г.Мельман, Э.Я.Штреккер.

Железнодорожный цех завоевал Знамя Государственного Комитета Обороны, которое передано Рудоуправлению на постоянное хранение.

Железная дорога «Орск-Кимперсай» в годы войны стала главной артерией сражающейся страны с фашистами. По этому пути шли эшалоны, гружённые никелевой рудой до 6 составов в сутки. Паровозы двигались на предельной скорости, проходя много сложных участков, автоматики тогда не было. Была «живая» автоблокировка пути: путейцы и члены их семей сутками стояли вдоль железнодорожного полотна с сигнальными флажками в руках на расстоянии 1-1,5км друг от друга. По такому «живому коридору» проходило поездов больше, чем было предусмотрено графиком.

Осенью 1941 года по инициативе локомотивного депо г.Челябинска стали создаваться фронтные составы паровозов им.ГКО «Каждый паровоз-фронтной агрегат. Каждая паровозная бригада – воинское подразделение с армейской дисциплиной». Эти бригады совершали скоростные рейсы без выхода на ремонт, водили поезда повышенного веса, строго экономили топливо.

Железная дорога, ветви которой шли на рудники Чугаевский, Бурановский пропитаны памятью о Великой Отечественной войне. Люди работали с безграничной ответственностью.

РОЖДЕНИЕ ВОДОПРОВОДА

К 1940 году титанический труд геологов увенчался успехом: установлено более 30 точек никелевого оруднения, из которых Батамшинское, Восточно-Кимперсайское, Ново-Тайкеткенское, Шелектинское и месторождение «Бугор» уже представляли по качеству и количеству руд значительный промышленный интерес.

В 1941 году Великая Отечественная война ускорила промышленное освоение руд Кимперсайского района. Резко возросла потребность страны в никеле-«грозном оружии» для уничтожения фашистов.

4 сентября появилось распоряжение Совета Народных Комиссаров СССР №9/599 РС о начале эксплуатации Кимперсайского рудного района.

Перед небольшим коллективом организаторов работ поставлена задача: в минимально короткий срок закончить строительство первоочередных промышленных объектов: водопровода, железнодорожных путей, дизельной электростанции, подъездных веток от Станции Кимперсай к рудникам, обеспечить людей временным жильём и одновременно приступить к горно-подготовительным работам.

Вокруг бескрайние степи. Нужны тысячи рабочих рук, техническое оснащение. Для этих целей были депортированы из районов Украины немцы-мужчины.

6 сентября 1941 года все мужчины от 17 до 50 лет получили повестки явиться в ближайший Райвоенкомат. При себе должны были иметь пару белья, ложку, кружку, питание на 2 дня. По прибытию в военкомат все оказались арестованными, отправлены в «телячьих вагонах» на рудники, в том числе и в Казахстан.

Так появились первые строители 2500 чел на будущей площадке Кимперсайского рудоуправления, на наших посевных полях.

Воду привозили в бочках на лошадях из колодцев п. Кимперсай и речки Куагаш, потом поставлены были 6 буровых колонок.

В декабре 1942 года на участке строительства водопровода работало до 600 человек-землекопов. Копали траншею кирками и лопатами. Грунт был тяжёлый, много скальных включений. Рыть надо было на глубину 2,8 метра и ширину-80 сантиметров. Протяженность водопровода 12 километров.

Зима была суровая, одежда и обувь не для зимы, питание 400 граммов хлеба, баланда из горстки крупы. Люди болели и умирали.

(с.Бадамша) по праву принадлежит главному механику-электрику Е.А.Ривину и мастеру водоснабжения Я.Е.Семёнову и бесчисленному количеству людей, создавших его в ужасных условиях военного времени.

Из этого водопровода до сих пор люди пьют воду и используют её в технических целях.

С осени 1943 года водопровод служит верой и правдой людям.



Начиная с 1946 года расширилась сырьевая база, начали осваиваться новые рудники. Одним из первых введён Тайкеткен, Ново-Батамшинск, затем Чугаевка, Бурановка, Щербаковка, Молодёжный, Кызыл-Каин.

Огромный вклад в развитие рудоуправления и посёлка внёс директор рудоуправления П.С.Поклонский. По его инициативе построен клуб горняков, разбит парк, созданы скверы, благоустроены и озеленены улицы.

ЧТО СДЕЛАЛ ДЛЯ ПОБЕДЫ НАД ФАШИСТСКОЙ ГЕРМАНИЕЙ КАРГАЛИНСКИЙ РАЙОН

В годы Великой Отечественной войны 1941-1945г.г. из Каргалинского района ушли на фронт около 4,5 тысяч человек, из них 1354 – погибли и пропали без вести.

Умерли от ран и болезней в мирное время 629 участников этой страшной кровопролитной войны.

Каргалинцы служили в различных воинских частях, соединениях, во многих родах войск, на всех действующих фронтах. Например, Рыбак В.Н.- капитан зенитно-артиллерийского полка, Рыбак И.С., Сечников Г.Д.- радио- телефонисты, С.К. – капитан противотанкового полка, Демченко А.В., Уразбаев Бахтияр, Рысальдинов С.И., Ломов П.Ф. – сапёры,

Кужаков

Кузнецова И.М., Петренко А.И. – шофёры спецмашин, Дюбин Н.И., Поздняков В.К., Петренко А.И. – разведчики.

Люди проявляли чудеса трудового мужества. Колхозники: старики, подростки, женщины работали с рассвета до захода солнца, обеспечивая продуктами растениеводства и животноводства страну. Комсомольские отряды работали по 16-18 часов в сутки.

С октября 1941 года титанический труд 2,5 тысяч человек депортированных немцев поставил на полную мощность действие Кимперсайского рудоуправления.

12 июля 1942 года дан первый никель- грозное оружие против врага, в эксплуатацию введён Батамшинский рудник.

Силами 600 человек вступает в строй железная дорога «Кандагач- Орск», имеющая стратегическое значение. Поней доставлялась никелевая руда на «ЮжУралникель».

С 1943 г. ежегодно более 3 млн. тонн никелевой руды получает страна из Кимперсайских карьеров. Разработка руд позволяет иметь лучшую броню и лучшее по качеству оружие.

Никель и хромит из нашего района идет на постройку сверхмощных станков, новейших конструкций машин.

С 1942-43г.г. используются паровые экскаваторы, что позволило на 120% увеличить добычу руды. В 1944г. паровые экскаваторы заменены дизельными, что ускорило добычу руды на 150%.

Женщины освоили « мужские» профессии. 80% механизаторских кадров были женщины, 60%- рабочих железной дороги.

Более 1,5 млн рублей внесено в Фонд Оборона на танковую оборону и авиационное звено.

Тысячи посылок с варежками, носками, другими теплыми вещами передано на фронт.

Более 4000 эвакуированных с Кавказа, Украины, Белоруссии, Поволжья нашли приют в Каргалинском районе. В 1944 г. началась эксплуатация второго месторождения никелевых руд- Восточно- Кимперсайское.



Расцвет Кимперсайского рудоуправления пришелся на 1970-80г
Бурные темпы развития способствовали значительному подъёму экономики района и, соответственно, повышению благосостояния населения. В те годы численность работающих Кимперсайского рудоуправления составляла около 1500 человек.

Молодёжь активно осваивала рабочие профессии и стремилась работать в прославленном коллективе, широко развивалось наставничество и преемственность поколений. Люди того великого поколения тружеников и строителей работали самоотверженно и вдохновенно. Благодаря их трудовому подвигу с каждым днём рос и развивался горняцкий посёлок и весь Ленинский (Каргалинский) район.

С распадом страны Советов нарушились многолетние экономические связи с соседними государствами, что повлекло за собой спад производства и на Кимперсайском рудоуправлении.

Отсутствие рынка сбыта, высокие железнодорожные тарифы и другие издержки привели к банкротству предприятия и созданию на его базе в 1999 году товарищества с ограниченной ответственностью «Кызыл-Каин-Мамыт».



Офис «К К М» (Кызыл –Каин Мамыт)

ТАМОЖЕННЫЙ ПОСТ «КАРГАЛЫ»

Таможенный пост «Батамшинский» образован в июне 1993 года, первым начальником таможенного поста назначен полковник таможенной службы АГИШЕВ НАКИП НАЖИПОВИЧ.

В 1993г. на работу поступили специалисты: Жалмуханов Е.Ж., Басбеков С.Б., Бежанов Б.С., Жылкыбеков Х.С.

В 1998 году таможенный пост «Батамшинский» переименован в «Каргалы».

По итогам 1995 года, 2002 года, 2003 года таможенный пост признан «Лучшим таможенным постом» Департамента таможенного контроля Актюбинской области.

В 2001 году в честь десятилетия независимости Республики Казахстан и таможенной службы главный специалист Айбатов Ж.К. награждён Почётной Грамотой Президента РК, Старший специалист Байсбеков С.Б. – нагрудным значком «10 лет таможенной службы РК».

Таможенный пункт «Каргалы» расположен к северо-востоку от областного центра - в 140 км. Ближайший населённый пункт п.Алимбетовка в 11км. Районный центр с. Бадамша в 85 км.

Таможенный пост включает в себя автомобильный пункт пропуска многостороннего сообщения «Алимбет».

Зоной действия поста «Каргалы» является Каргалинский район, включая участок железной дороги: станция Кимперсай – станция Орск протяженностью 67 км (расстояние Киргильда – ст. Кимперсай – 49км).

Протяженность участка таможенной границы составляет 198 км.

Граница двухсторонняя с Российской Федерацией (Оренбургская область)

3 декабря 2001 года Правительством РК было вынесено Постановление №1556 «Об утверждении перечня автомобильных пунктов пропуска открытых для многостороннего сообщения включён автопроход «Алимбет».

Таможенный пост работает в 4 смены, штат 24 человека.

Режим работы – круглосуточно.

Задействована одна мобильная группа. 3 специалиста кинолога, 3 служебно- розыскные собаки. Имеется автотранспорт- 2 единицы и сегоход «Буран»

Кызылсай

Находится на территории Алимбетовского сельского округа на границе с Россией в 3 км от г.Новотроицка Российской Федерации и в 20 км от Алимбетовки, на р. Эбита Кызылсай – Красная балка, место богатое железными рудами, яшмой. Лесные массивы: березовые рощи, тополя, вязы создают прекрасный вид. Берега реки скалистые укутаны богатым растительным миром, много птиц, рыбы.

ЗОНА ТАМОЖЕННОГО КОНТРОЛЯ



Таможенники России



Таможенники поста «Каргалы»: