

ЧЫГЫШ ТААНУУНУН МАСЕЛЕЛЕРИ

ВОПРОСЫ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

ISSUES OF ORIENTAL STUDIES

e-ISSN: 1694-8653

№2/2023, 27-34

УДК:

DOI: [10.52754/16948653\\_2023\\_2\\_4](https://doi.org/10.52754/16948653_2023_2_4)

**ЖАЙЫҚ-ЖЕМ АУДАНЫНДА МҰНАЙ ҚҰБЫРЫ ҚАЛАЙ САЛЫНДЫ**

**КАК ПОСТРОЕНЫ НЕФТЕПРОВОДЫ В УРАЛО-ЭМБИНСКОМ РАЙОНЕ**

**HOW OIL PIPELINES WERE BUILT IN THE URAL-EMBINSKY DISTRICT**

**Мухитов Қабибек Садирович**

*Мухитов Кабибек Садирович*

*Mukhitov Kabibek Sadirovich*

**т.и.к., доцент, Х. Досмухамедов атындағы Атырау мамлекеттик университети**

*к.и.н., доцент, Атырауского государственного университета им. Х. Досмухамедова*

*Candidate of Historical Sciences, associate Professor, Atyrau State University named after H. Dosmukhamedov*

## ЖАЙЫҚ-ЖЕМ АУДАНЫНДА МҰНАЙ ҚҰБЫРЫ ҚАЛАЙ САЛЫНДЫ

### Андатпа

Бұл мақалада Жайық-Жем ауданында мұнай құбырының салыну тарихы айтылады. Жайық-Жем мұнайлы ауданы өткен ғасырдың басынан бастап игеріліп жатырған болатын. Дегенмен оның кең көлемде дамуы тек қана одақтық маңызы бар Каспий-Ор мұнай құбырының салынуымен тікелей байланысты болды. Бұл мұнай құбыры Жайық-Жем мұнайлы ауданының дамуына зор үлес қосты. Сонымен қоса, Каспий-Ор мұнай құбыры Ұлы Отан соғысы жылдарында Баку мұнай өнімін орталыққа жеткізуде үлкен рол атқарды.

**Түйін сөдер:** Жайық-Жем, Жем, мұнай құбыры, Каспий-Ор, Доссор, Баку.

### **КАК ПОСТРОЕНЫ НЕФТЕПРОВОДЫ В УРАЛО-ЭМБИНСКОМ РАЙОНЕ**

#### **Аннотация**

В этой статье рассказывается история строительства нефтепроводов в Урало-Эмбинском нефтяном районе. Урало-Эмбинский нефтяной район начал осваиваться с начала прошлого века. Однако его полномасштабное развитие напрямую связано со строительством нефтепровода Каспий-Орск. Этот нефтепровод союзного значения внёс большой вклад в развитие Урало-Эмбинского нефтяного района. Кроме того, нефтепровод Каспий-Орск сыграл огромную роль в поставках Бакинского нефтепродукта в центр страны в годы Великой Отечественной войны.

### **How oil pipelines were built in the Ural-Embinsky district**

#### **Abstract**

This article tells the story of the construction of an oil pipeline in the Ural-Embinsky oil district. The Ural-Embinsky oilfield area has been developing since the beginning of the last century. However, its full-scale development was directly related to the construction of the Caspian-Orsk oil pipeline of union significance. This oil pipeline has made a great contribution to the development of the Ural-Embinsky oil region. In addition, the Caspian-Orsk oil pipeline played a huge role in the supply of Baku oil products to the center of the country during the Great Patriotic War.

**Ключевые слова:** Урало-Эмбинский, Эмба, нефтепровод, Каспий-Орск, Доссор, Баку.

**Keywords:** Ural-Embinsky, Emba, oil pipeline, Caspian-Orsk, Dossor, Baku.

## **Жайық-Жем ауданында мұнай құбырлары қалай салынды**

Қазақ мұнайының жүз жылдан астам тарихы бар. Алайда аса мол көлемде игеріле бастауы КСРО өмір сүрген кезеңмен тұспа-тұс келеді. Өндірілген мұнайды құбыр арқылы тасу ісінің аса зор рөл атқаратыны әмбеге аян. Аталған өндірісте осындай зор мәнге ие болған құбылыстың бірі — «Жайық-Жем мұнай құбыры».

Жем мұнай құбырын салу ісіне «Ембі» мұнай өндіру және сауда акционерлік қоғамы зор үлес қосты. Бұл қоғам қазіргі Атырау облысы Жылой ауданына қарасты Ракуша елді мекенінен 25 десятина жерді жалдап алып, Доссор кәсіпшілігі арқылы Ракуша елді мекеніне алты дюймді мұнай құбырын салуға кіріседі. Құбыр жердің бетінде арнайы қондырғылардың үстімен жүргізіледі. Себебі теңіз жағасы тұзды болатын. Сол себепті құбырдың астын тұз жеп оны тез істен шығаруы мүмкін еді. Ракуша елді мекенінің тұсында шамамен 15 шақырымдай қашықтықта теңізде тағы бір арал болды. Оны «Ракуша аралы» деп атады. Сол аралға дейін теңізге топырақ үйінділерін төседі. Ал тереңдеу жерлерге үш аяқты арнайы мосылар орнатты. Мұнай құбырын осы үйінділер мен үш аяқты мосылардың үстімен жүргізді.

Ракуша аралынан әрі шамамен 7,5 шақырым қашықтықта теңіз ішінде көлемі бір метрдей болатын ырғақ темірге қазықталған баржы жасақталады. Баржыда мұнай сақтайтын қазандар орнатылады. Ракуша аралынанан айдалған мұнай осы баржыға дейін теңіздің түбімен тартылған мұнай құбырымен жеткізіледі. Өйткені, теңіз жағасы таяз болғандықтан кемелер Ракуша аралына жақын келе алмайтын еді. Сол баржылардан мұнай таситын кемелерге құиылып отырды. Мұнай өнімі құйылған танкерлер оны Баку мен Астрахан бағытына тасып отырды.

«Ембі» мұнай өндіру және сауда акционерлік қоғамы бастапқыда мұнай құбырын Гурьев қаласына дейін жүргізбекші болған. Одан әрі Жайық өзені арқылы тасу көзделген еді. Бірақ, Жайық өзенімен тасымалдауға жайық казактарының басқармасы қарсылық білдірді. Олар Ресейді қызыл балықпен, қара уылдырықпен қамтамасыз етіп отырған болатын.

«Ембі» қоғамының қажырлы еңбегінің нәтижесінде алты-жеті ай ішінде ұзындығы 65 шақырымға созылған мұнай құбыры салынып болады. Бұл мұнай құбыры 1912 жылы қазан айында пайдалануға берілді. Сол жылдың желтоқсан айына дейін Доссор-Ракуша мұнай құбыры арқылы 820 тонна Жем мұнай өнімі Астрахан мен Баку қалаларына тасымалданады. (1). Осылайша біздің елімізде мұнай тасымалының тарихы басталады.

1912 жылы қараша айында «Орал-Каспий мұнай қоғамы» (ОКМҚ) «Ембі» қоғамы сияқты үкіметтен жер жалдап алып, Доссор кәсіпшілігінен Ракуша елді мекеніне дейін өзінің алты дюймді екінші мұнай құбырын салуға кіріседі. Бұл мұнай құбырлары 30-жылдарға дейін Жайық-Жем ауданында өндірілген мұнайды орталыққа жеткізіп тұрды. Құбырмен мұнай айдау үшін Доссор мен Мақатта сорғы бекеттерін тұрғызды. Әрбір сорғы бекеттеріне 50-60 ат күшіне тең келетін қос-қостан «Горнсби» деп аталатын моторлар орнатылды. Сонымен қоса сорғы бекеті мұнайды теңізде орналасқан баржыға айдау үшін де Ракуша елді мекеніне салынады.

Доссордан Ракуша елді мекеніне дейін мұнай құбырын салу күшін «Ембі» қоғамы 571 мың сом, ал «ОКМҚ» фирмасы 540 мың сом қаржы жұмсаған екен. Бұл екі фирма Ракуша елді мекеніне 1913 жылы

Жем мұнайын өңдеу үшін екі мұнай айыру зауытын салады. Бұл зауыттың әрқайсысы жылына 250 мың тонна мұнай айыра алатын еді.

«Ембі» қоғамы 1915 жылы Доссордан Ракуша елді мекеніне 106 436 тонна мұнай айдаған екен. Бұл мұнайдың 197 тоннасы шикізат күйінде, ал қалған бөлігі керосин күйінде танкерлермен Астраханға тасылды. «ОКМҚ» фирмасына қарасты мұнай құбырымен Ракуша елді мекеніне 174 403 тонна мұнай айдалыпты. Соның 28 913 тоннасы шикізат күйінде, ал қалған бөлігі өңделген өнім күйінде жеткізілген екен (2).

1916 жылы «Ағайынды Нобельдер» серіктестігі Новобогат мұнай көзін пайдалану үшін өндірістік дайындыққа кіріседі. Себебі, бұл мұнай көзіндегі 2/64 санды ұңғыдан мұнай бұрқағы атқылаған еді. Бұл жерден кең көлемде мұнай өндіреміз деп үміттенген серіктестік Новобогаттан Ракуша елді мекеніне өзінің мұнай құбырын салуды жоспарлапты. Тіпті жайық казактары басқармасынан құбыр салу үшін рұқсат та алған екен. Бірақ кейінгі барлау жұмыстары көп нәтиже бермеген соң құбыр салынбай қалады.

Азамат соғысы жылдарында Жайық-Жем ауданы тоқырау кезеңін басынан кешіреді. Барлық мұнай кәсіпшіліктері мемлекет қолына көшеді. Осы ауданда бұрын-соңды мұнай өндірісімен айналысқан шетелдік кәсіпкерлер ендігі жерде өздеріне тиесілі құрал-жабдықтарды тасып алып кетуге мәжбүр болады. Ал өзімен бірге алып кете алмаған бөлігін бүлдіріп кеткен болатын. Жиырмасыншы жылы шығысқа шегінген ақ гвардияшылар мен казактар атамандығы мұнай құбырлары мен мұнай айыру зауыттарын біржолата қиратып кетті. 1919 жылы 7-желтоқсанда КСРО Халық Комиссарлары Кеңесі арнайы қаулы қабылдайды. Онда Түркістан майданының қолбасшысы Михаил Фрунзеге Орал облысын жаудан тезірек азат ету және Жем мұнай кәсіпшіліктерін аман сақтап қалу ісін міндеттейді. (3).

1919 жылы қаңтарда Каспий теңізінің солтүстік жағалауы ақ гвардияшылар мен казактардан азат етіледі. Сөйтіп, Жайық-Жем ауданының одан әрі тоналуына шек қойылады.

Азамат соғысы әлі аяқталған жоқ еді. Кеңес өкіметіне мұнай өнімдері көптеп қажет болды. Өнеркәсіп түгелге жуық тоқтап тұрған. Жанар-жағар майға деген зәрулік өте зор еді. Баку мен Грозный әлі де болса жау қолында болатын. Сондықтан Жайық-Жем ауданын кең көлемде игеру қажет деп табады. Тіпті Жем кәсіпшіліктерін жаудан азат ету үшін шешуші ұрыстар жүріп жатқан кездің өзінде оны орталық аудандармен өзара қатынастыру шаралары қарастырылады. 1919 жылы 24-желтоқсанда Жұмысшы-Шаруа Қорғаныс Кеңесі Жайық-Жем ауданын Саратов қаласымен жалғау үшін темір жол құрылысын бастауға, ал 1920 жылы 17-наурызда Жем мен Саратов аралығына дейін мұнай құбырын салуға қаулы қабылдайды. (4). Осы іспен тікелей айналысу үшін 1920 жылы 21-сәуірде Еңбек және Қорғаныс Кеңесі Түркістан майданының Екінші революциялық еңбек әскерін құру жөнінде қаулы қабылдайды.

1920 жылы көктем айларында құрылыс жұмыстары қызу қарқынмен басталады. Жайық-Жем ауданының игерілуінің үлкен стратегиялық маңызы бар еді. Мұнда өндірілген мұнайдың орталыққа жеткізілуі алдымен Мәскеу және Ленинград сияқты қалаларды мұнай өнімімен қамтамасыз ету үшін керек еді. Сондықтан, 1920 жылы Жайық өзені жағалауымен Теке қаласының бағытына 1,2 км құбыр төселеді. Сонымен қоса, Атырау қаласының қоймасына 45 км желіге жететін болат құбырлары жеткізіледі. Ал жетпеген құбырларды Жемде бұрын-

сонды пайдаланылган, кейін иесіз қалған кәсіпкерлердің мұнай құбырынан пайдалануға тура келеді.

1920 жылы Қызыл Әскер бөлімдері Қавказдағы ақ гвардияшыларды жеңіп, Баку мен Грозныйды азат етеді. Сөйтіп, енді мұнайға деген мұқтаждық азаяды. Оның үстіне Қавказ бен орталық аудандардың арасында жақсы транспорт қатынасы болатын. Ендігі жерде Жем-Саратов мұнай құбырын салу ісін жалғастыру керек пе деген сауал туады. Оданда Қавказ мұнайын тасымалдай тұрған жөн емес пе деген ұсыныстар түсе бастайды.

Жайық-Жем ауданын елдің орталығымен байланыстыру мәселесі 1921 жылы кең көлемде мамандардың талқысына салынады. Бір топ маман Каспий теңізімен мұнай тасуға арнайы флот болмағандықтан, су жолы темір жол транспорты соғыс кезінде істен шыққандықтан Жем ауданының мұнайын орталыққа үзбей жеткізіп тұру үшін мұнай құбырын салуды жалғастыра беруді ұсынады. Ал келесі бір топ мамандар Жем-Саратов мұнай құбырын салғанша шетелден транспорт сатып алуды ұсынады. Олардың пікірінше, бұл ұсыныс әлдеқайда арзанға түсетін еді.

1921 жылы 15-сәуірде Еңбек және Қорғаныс Кеңесі мәжіліс өткізіп, осы мәселені қайтадан қарап, арнайы талқылайды. Сол үшін өзінің жанынан арнайы комиссия құрады.

Елде металл жетіспеу салдарынан металл құбырлары тапшы еді. Болаттан мұнай құбырын құятын Никополь-Мариупольский зауыты тоқтап тұрған. Осымен қоса бұл құрылысты азық-түлікпен қамтамасыз ету ісі бірқатар қиыншылықтар туғызбақ. Онсыз да қалтасы тайыз бюджетке үлкен салмақ түспекші. Жайық-Жем ауданында Александров Гай—Жем темір жол желісі мен Жем-Саратов мұнай құбырын салу ісі 2,5 млрд. сом қаржы бөлуді қажет етеді екен. Азамат соғысынан кейін халық шаруашылығын қалпына келтіру ісі қайта жүргізіліп жатқан кез еді. Осындай қиын кезеңде алдымен мен Қавказ мұнайын игеріп алу қажет, содан соң басқа да мұнайлы аудандарды игеруге болады деген қорытынды жасалады.

Осы қорытындыға сүйенген Еңбек және Қорғаныс Кеңесінің мәжілісі Жем—Саратов мұнай құбырын салу жұмысын тоқтату керек деген шешім қабылдайды. (5).

1922-1923 жылдары Жайық-Жем ауданындағы мұнай кәсіпшіліктері мұнай сақтайтын қазандар мен мұнай құбыры қайтадан қалпына келтіріледі. 1912 жылы салынған Доссордан Ракушаға дейін тартылған мұнай құбырының бір желісі жөнделіп, іске қосылады. Сөйтіп, Жемде өндірілген мұнай осы құбыр арқылы Ракушаға айдалып, одан әрі Каспий теңізі арқылы еліміздің өнеркәсіпті аудандарына жеткізіледі. Тек қана 1922 жылы Ракушадағы базадан Астраханға 139 мың тонна Жем мұнайы тасымалданады.

Жайық-Жем ауданының мұнайын өңдеу үшін екі мұнай айыру зауыты «Ембімұнай» тресінің қарамағына беріледі. Олар Ярославль қаласындағы Константинов және Нижний Новгород қаласындағы Варин зауыттары еді. Осымен қоса Мәскеудегі Владимир мұнай айыру зауыты аздаған мөлшерде Жем мұнайын өңдеп отыратын болды. 30 -жылдардың басына дейін осы зауыттарда 85-90% Жем мұнайы өңделген екен.

Жем мұнайының өзіндік құны қымбатқа түседі. Мысалы, Ракушадан Астраханға жеткізу үшін Жем мұнайының әрбір тоннасы 5 сом 12 тиынға шықса, одан әрі Константинов мұнай айыру зауытына жеткізу үшін оның құны 7 сом 19 тиынға теңеледі. (6). Бұл — өте қымбат еді. 1928 жылы Жем мұнайының өзіндік құны Баку мұнайымен салыстырғанда 4,1%-ға ал, Грозный мұнайымен салыстырғанда бір жарым есеге қымбатқа түседі. Мұның негізгі себебі

— тасымалдау ісінің дұрыс жолға қойылмағандығынан болатын. Оның үстіне Жем мұнайын орталыққа жеткізу жолы үздіксіз емес, маусымдық сипатта болды. Наурыз айының екінші жартысынан бастап қараша айының ортасына дейін тасымалдауға болатын бұл су жолы Жем мұнайын үздіксіз жеткізіп тұра алмады.

Сол үшін Жайық-Жем ауданын орталық өнеркәсіпті аудандармен өзара қатынастыратын көлік қатынасын орнату немесе мұнай құбырын салу қажеттігі туады.

Сталинград, Саратов және Куйбышев (Самара) қалаларының бірінде мұнай айыру зауытын салу және оны Жем кәсіпшіліктерімен өзара жалғастыру ісі ұсынылады. Осы үш бағыттың ішіндегі ең тиімдісі Куйбышев қаласына мұнай айыру зауытын салу және оған мұнай құбырын тарту қажет деп шешіледі. Себебі Куйбышев қаласында жылына 2 млн тонна Жем мұнайын өңдей алатын зауыт салу әрі оны мұнай құбырымен байланыстыру ісі тиімді болатын. Бұл Саратов бағытындағы нұсқадан 1,1 млн.-ға, Сталинград бағытындағы нұсқадан 2,1 млн. сомға арзанға түсетін. (7).

Осы мәселе төңірегінде Қазақстан үкіметі де өз жобасын ұсынады. Ол Жем мұнайын республиканың орталық аудандарына жеткізу үшін Ақтөбе облысына қарасты Жем бекетімен қатынастыру керек, сол жерге мұнай айыру зауытын салу, сөйтіп, өңделген мұнай өнімін республиканың ішкі рыногына шығару қажет деген ұсыныс жасайды. Республиканың өз ішінде де жанар-жағар майға деген сұраныс өсіп келе жатқан еді. Оның үстіне Ташкент бағытындағы темір жол желісімен байланыстыру ыңғайлы болатын. Бұл нұсқа Куйбышев бағытымен салыстырғанда үш еседей қысқа және оған жұмсалатын қаржы 31%-ға аз еді. Сол үшін республикалық бюджет 18 млн сом қаржы бөлуді жоспарлайды. Мұндай өте тиімді нұсқа қабылданып кеткенде республикада мұнай айыру зауыты оншақты жыл бұрын салынған болар еді. Өкінішке орай, бұл нұсқа қабылданбайды.

1932 жылы 8-наурызда Кеңес үкіметі Каспий — Ор мұнай құбырының жобасын бекітеді. Сол жылы 16-маусымда Еңбек және Қорғаныс Кеңесі ұзындығы 709 км болатын Каспий—Ор мұнай құбыры мен Ор қаласында мұнай айыру зауытын салу жөнінде қаулы қабылдайды. (8). Бұл — өте күрделі міндет еді. Себебі мұнай құбырын салу барысында кездесетін 13 өзен мен сулардан, сорлардан, әр түрлі ойпатты-қырлы жерлерден, көптеген кеуіп кеткен және жартылай кепкен көлдерден, көлденең тартылған темір жол қиылысынан өту қажет еді. Оның үстіне құрылыс жұмыстарын өте ауыр табиғи-климаттық жағдайда жүргізуге, сонымен қатар жабдықтау қоймалары мен халық тұратын орындардан алшақ жерлерде салуға тура келеді. Құрал-жабдықтарды жүздеген шақырым жерден тасып тұру қажет болатын. Автокөлік, трактор, экскаватор, т.б. механикалық құрал-жабдықтар жетіспеді. Негізгі еңбек құралы қарапайым күрек пен қол арба болды.

1932 жылдың көктемінде Атырауға мұнай құбырлары әкеліне бастайды. Сол жылдың мамыр айында дайындық жұмысы, ал маусым айында құрылыс жұмыстары басталады. Өзінің көлемі жағынан Каспий—Ор мұнай құбыры 1907 жылы салынған КСРО-дағы ең үлкен Баку—Батуми мұнай құбырынан кейінгі екінші орынға ие болды. Сөйтіп, ДнепроГЭС пен Сталинград трактор зауыты және Түркісіб сияқты соғысқа дейінгі бой көтерген алып құрылыстардың қатарына қосылады.

Құрылыс жұмысы өнімді жүргізіледі. 1932 — 1935 жж. 453 км. кашықтыққа құбыр тартылады. Қазақстан үкіметі бұл құрылыс жұмысына 3-4 мың адам жұмылдырған болатын.

Жұмысшылардың көпшілігі қазақтар еді. Олар осы құрылыста қызмет етіп жүріп әр түрлі құрылыс мамандықтарын игереді.

Екпінді еңбек барысында өндіріс озаттары пайда болады. Олардың ішінде жер қазу қызметі бойынша З. Сембаев, О. Ақжігітов, Д. Тоғызбаев, Қ. Қадырәлиевті, тракторшы Н. Едігеевті, электрмен металл дәнекерлеуші Б.Жекімбаевты атап өтуге болады. Құрылыс жұмысына 1935 жылы 27 автокөлік пен 17 экскаватор пайдаланылған еді. (9).

Каспий—Ор мұнай құбырын салу ісіне көптеген мамандар атсалысады. Солардың бірі жас инженер, кейінірек КСРО Мемлекеттік Жоспарлау комитетінің төрағасы болған Н.Байбақов болатын.

Құрылысшыларға жергілікті тұрғындар өте көп көмек көрсетеді. Олар азық-түлікпен, жылы киіммен және көлік мәселесімен жәрдемдесіп отырады. 1935 жылдың бірінші жартысында осы құрылыс жұмысына жүк тасу үшін жергілікті халықтың 177 жылқысы мен түйесі және 650 арбасы пайдаланылыпты. (10).

Міне, осындай қыруар еңбектің нәтижесінде одақтық маңызы бар алып құрылыс аяқталады. 1935 жылы 11-қарашада таңертеңгі сағат тоғыз жарымда Қосшағыл кәсіпшілігінің мұнайы айдала бастайды. Сөйтіп, араға 26 күн салып 7-желтоқсан күні Жем мұнайы Ор мұнай айыру зауытының шикізат сақтайтын қазандарына келіп құйылады. (11).

Осыдан бастап ұзындығы 847 км болатын, Құлсары - Байшонас, Ескене-Байшонас кәсіпшіліктерін жалғаған Каспий — Ор мұнай құбыры Жайық-Жем ауданының дамуына зор үлес қосады.

Бұл құбыр Ұлы Отан соғысы жылдарында теңдесі жоқ пайда келтірді. Жау әскерлері Еділге таяп келіп орталық аудандарды Кавказдан бөліп тастаған шақта Жем мұнайын үздіксіз жеткізіп тұрады. Сонымен қоса, Баку мұнайы Каспий теңізі арқылы Гурьевке келіп, Ор мұнай зауытына женелтіледі. Мәселен, 1941 — 1945 жж. аралығында осы құбыр арқылы 2 147 399 тонна мұнай Ор зауытына келіп түседі. (12). Міне, мұнай өнеркәсібінің дамуында мұнай құбырының алатын орны зор екенін осыдан көруге болады.

## ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР

1. Қазақстан Республикасының Орталық мемлекеттік мұрағаты (ҚРОММ). 681-қор, 1-тізбе, 13-іс, 5-бет.
2. Шауқенбаев Т. Урало-Эмбинский нефтеносный район. А-А., 1960, стр. 30-31, 33.
3. Темиргалиев К. Борьба за нефть Казахстана, А-А, 1982, стр.10.
4. Собрание узаконений и распоряжений рабоче-крестьянского правительства за 1920 г. М., 1943, стр. 151-153.
5. Шауқенбаев Т. Аталған еңбек, стр. 51-52.
6. Шауқенбаев Т. Экономика нефтяной промышленности Казахстана. А-А., 1974, стр. 15.
7. Воспоминание о В.И.Ленина. М., 1957, ч. 2, стр. 305.
8. Шауқенбаев Т. Урало-Эмбенский нефеносный район, стр. 96.
9. Атырау облыстық мемлекеттік мұрағатының қалалық филиалы (АОММҚФ). 7-қор, 3-тізім, 90-іс, 7-бет.
10. Ударник нефетпровода. 1935, 15 ноябрь.

11. АОММҚФ, 7-қор, 4-тізбе, 67-іс, 53-бет.
12. Бұл да сонда. 289-қор, 1-тізбе, 154-іс, 17-бет.
13. Бұл да сонда. 289-қор, 1-тізбе, 154-іс, 17-бет.