



Мерекесіз болсын!



№39-40 (2969-2970)
07/05/2024

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ПЕЧАТНОЕ ИЗДАНИЕ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

ЕШКІМ ДЕ, ЕШТЕНЕ ДЕ ҰМЫТЫЛМАЙДЫ

Биыл Жеңістің 79 жылдығын Қазақстан бойынша Ұлы Отан соғысының 160 ардагері қарсы алғалы отыр. Олар тұратын аймағына байланысты 1,5 миллионнан 3 миллион теңгеге дейін ақшалай төлем алады.

Сұлугүл БАКЕСОВА,
Астана

Еліміздегі ең ірі жұмыс беруші компанияның бірі «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ оқ пен оттың арасынан келген кешегі майдангерлерді, соғыс және тыл ардагерлерін еш уақытта ескерусіз қалдырған емес. Қазіргі таңда Қазақстан темір жолы бойынша ел өңірлерінде Ұлы Отан соғысының көзі тірі 9 ардагері бар. Олар – Василий Антонович Сердюков, Андрей Яковлевич Шаров, Василий Иванович Григораш, Григорий Петрович Степенко, Василий Андреевич Снегур, Қалмен Муратов, Александр Тихоновна Саратовцева, Борис Сергеевич Шолубай және осы биыл 101 жасқа толған қызылордалық қарт майдангер Төлеген Жүнісов. Сонымен қатар ҰОС ардагерлерімен теңестірілген Ленинград блокадасының 3 қатысушысы, концлагерь тұтқын болған 4 адам және ҰОС ардагерлерінің 3 жесірі, сондай-ақ 1523 тыл ардагері бар. Ұлттық компания атынан 7 мамыр – Отан қорғаушылар күні және 9 мамыр – Жеңіс күні қарсаңында осы арда-

герлерді құттықтап, азық-түлік себеттерін тарту етіп, мерекелік концерт ұйымдастырды. «ҚТЖ» ҰК» АҚ мен оның еңбек ұжымы арасындағы 2024-2026 жылдарға арналған Ұжымдық шартта да соғыс ардагерлері мен оларға теңестірілген ардагерлер мүдделері мен құқықтары қорғалған. Атап айтсақ, Компанияда есепте тұрған ҰОС ардагерлеріне, яғни бір ардагерге айына 50 кВт есебін тұтынылған электр энергиясы мөлшерінде ай сайын материалдық көмек көрсетуге, теміржол көлігімен жол жүруге арналған шығыстарын жылына бір рет өтеуге, сондай-ақ Жеңіс күні қарсаңында Ұлы Отан соғысына, Қатынас жолдары халықтық комиссариаттарының арнайы құрылымдарына қатысушы болып табылатын зейнеткерлерге 50 АЕК материалдық көмек көрсету қарастырылған. Сонымен қатар жыл сайын Отан қорғаушы күнін мере-



келеуге орай Компанияның зейнеткерлері Чернобыль АЭС-тегі апат салдарын жоюға қатысушыларға және ҰОС қатысушыларына теңестірілген, яғни әскери қызметін Ауғанстанда өтеген немесе басқа да соғыс іс-қимылдары жүргізілген мемлекеттерде өткізген зейнеткерлерге 20 АЕК мөлшерінде бір жолғы материалдық көмек көрсету міндеттелген. Биылғы 9 мамыр қарсаңында Астанадан Павлодарға Жеңіс күніне орай арнайы безендіріліп рәсімделген №7502 электр пойызы жолға шықты. Бұл электр пойызы соғыс жылдары бейбітшілік үшін құрбан болған қазақ жауынгерлерінің ерлігін еске алуға арналған.

Құрамда Бауыржан Момышұлы, Мәншүк Мәметова, Әлия Молдағұлова, Қасым Қайсенов, Талғат Бигелдинов, Рахымжан Қошқарбаев сынды Ұлы Отан соғысының батыр жауынгерлерінің суреттері мен Жеңіс лентасы орнатылған. Мерекесіне жолсеріктер жолаушыларды салтанатты формамен қарсы алды. Ал жолаушылар «Жеңіс пойызының» алдында суретке түсіп, мерекелік лебіздерімен бөлісуде. Суреттерді түсірген Александр ЖАБЧУК және автор



Айбек КАПАР,
заместитель генерального
директора по логистике
АО «КТЗ Express»:

ТРАНЗИТ МЕЖДУ КИТАЕМ И СТРАНАМИ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ ТАКЖЕ ДЕМОНСТРИРУЕТ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ. ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ВЫРОСЛИ НА 79% И ДОСТИГЛИ 36,7 ТЫСЯЧИ ДФЭ ЗА ПЕРВЫЕ ТРИ МЕСЯЦА 2024 ГОДА. В ЦЕЛОМ ДАННОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК СТАЛО ОДНИМ ИЗ ОСНОВНЫХ В 2024 ГОДУ

САНДАР СӨЙЛЕЙДІ:
ҰЛЫ ОТАН СОҒЫСЫНА
ҚАЗАҚСТАННАН

1,8 млн

АДАМ АТТАНЫП, ОНЫҢ
АЛТЫ ЖҮЗ МЫҢЫ ЕЛГЕ
ОРАЛҒАН ЖОҚ.

ТҮРКИСТАН –
СІБІР МАГИСТРАЛІНДЕ
ҚҰРАСТЫРЫЛҒАН
№34 ПАРОВОЗ КОЛОННАСЫ
АЛМАТЫДАН БЕРЛИНГЕ
ДЕЙІН

13 600

ШАҚЫРЫМ ЖОЛ ЖҮРІП
ӨТТІ.

ТЕМІРЖОЛШЫЛАР СОҒЫС
КЕЗІНДЕ СОЛДАТТАР МЕН
ҰРЫС ТЕХНИКАСЫ,
АЗЫҚ-ТҮЛІК ТИЕЛГЕН

20 млн

ВАГОНДЫ ТАСЫМАЛДАУҒА
АТСАЛЫСҚАН.

Марапат

АДАЛ ЕҢБЕК АҚТАЛҒАН КҮН

«ҚТЖ» ҰК» АҚ Бас инженері Рамазан Садырқұлов Дүниежүзілік еңбек қорғау күніне орай аса қауіпті саналатын салада адал еңбек етіп, қауіпсіздікті сақталуына өз үлесін қосып жүрген азаматтарды марапаттады.

Райхан РАХМЕТОВА,
Астана

Еңбек қорғау күнін қорытындылаған жиында «Қазкөлікәсіби» ҚБ ұйымдастырушылық, кадрлық, ақпараттық және халықаралық жұмыстар жөніндегі бас менеджері Амангелді Төреғожи қатысып, сөз сөйледі. Бас инженердің қолынан бірінші болып «Кәсібі бойынша үздік» атағын алған Жамбыл вагон пайдалану депосының вагон қараушы-жөндеушісі Нұржан Жанкиев болды. Ол «Қауіпсіз емес жұмысты тоқтату құқығын пайдаланғаны үшін» марапатталып отыр. «Ерлігі үшін» төсбелгісіне «Жолаушылар тасымалы» АҚ «Батыс» өңірлік филиалы жолаушылар вагондарының жолсерігі Галия Қабдрахманова «дәрігер келгенге дейін дер кезінде көрсетілген көмегі үшін» ие болды. Ол биыл қаңтар айында пойызда жүкті жолаушы әйелді босандырып алған болатын. Ал «Адал еңбегі үшін»



белгісімен Еңбек қауіпсіздігі және экология инспекциясы өндірістік қауіпсіздік бойынша менеджер Лияз Бейсенов марапатталса, «Үздік маман» белгісін әскерилендірілген күзет қызметінің өндірістік қауіпсіздікті ұйымдастыру жөніндегі бас менеджері Серік Мырзашев иеленді. Сонымен қатар «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасының Құрмет грамотасы Жаңа Семей станциясының және Шелек электрмен жабықтау дис-

Айнұр Әбілберікова мен Дүйсен Сатылғановаға табысталды.

Компанияда соңғы 4 жылда «Өндірістік қауіпсіздіктің біріктірілген жүйесі» бірегей қосымшасы жұмыс істеп келеді. Оны компанияның 105 мыңнан астам қызметкері пайдаланады. Осы қосымша арқылы анықталған 9 үздік қызметкер Басқарма төрағасының Алғыс хаты мен 6 АЕК көлеміндегі сыйақыға ие болды. Олар «Қауіпсіздіктің мінез-құлқ диалогы» жүйесі бойынша үздік нәтиже көрсеткен. Одан әрі «Адал еңбегі үшін» төсбелгісіне қоса 40 АЕК сыйақымен ҚТЖ Жол диагностикалау орталығы Алматы филиалының ақтабу цехінің шебері Қуаныш Станбеков марапатталды.

Ал атаулы күннің ең басты сыйы – құны 4 млн теңге тұратын шетелге туристік жолдама Қостанай вагон пайдалану депосы Құсмұрын ТҚҚҚ бастығы Владимир Окса берілді. 2023 жыл бойына ол 106 Қауіпсіздіктің мінез-құлқ диалогы бойынша деректерді тіркеген. Оның барлығы уақытында орындалып, кем-кетік жойылды. Осылайша ол талай адамның, әріптесінің өмірін сақтап қалды. Суретті түсірген Нұрбал ЕСІМБЕК

РЕМОНТ ПО-НОВОМУ

В Карагинском отделении магистральной сети – одном из приоритетных с увеличенной нагрузкой предприятий, запланировано обновление 67 километров железнодорожного полотна. При этом 24 из них подлежат капитальному ремонту.

Лана ВЕРШИННА,
Караганда

Ремонт в регионе начат с участка Дарья – Жарык. Стоит отметить, что работы ведутся по новой технологии – закрытие участка ввиду выполнения большого объема работы на несколько дней. К процессу подключена специальная путевая техника. В железнодорожной практике это новый метод, который носит название «Режим закрытого перегона».

С начала мая вышеназванный участок будет закрыт на четверо суток, соответственно, составы будут передвигаться по соседнему пути. Таким образом, железнодорожники смогут выполнить работы по капитальному обновлению 4,6 километра пути. На сегодняшний день технологические процедуры осуществляются в непрерывном режиме. Благодаря дорожной технике производится демонтаж непригодных шпал и укладываются новые. Кроме того, подлежат очистке балласт, осуществляются смена рельсовых плетей и подбивочно-выправочные работы. Подобные операции значительно сэкономят ресурсы и время. По новому методу обновят 18,5 километра полотна от Дарья до Жарыка. Если бы работы производились по старинке с использованием 8-часовых технологических «оконов», то участок подлежал бы закрытию более 15 раз.

– Согласно новой технологии, перегон закроют для движения лишь четыре раза, – сообщил заместитель директора Карагинского отделения магистральной сети Нурсултан Танабаев. Всего в текущем году запланирован ремонт более 1 400 километров магистральной. И это даст хороший результат по обеспечению надежности железнодорожной инфраструктуры при перевозке. В период проведения работ, связанных с модернизацией путей, на участках будут введены ограничения скорости. Все эти процедуры временные ввиду техпроцесса, и это может повлиять на соблюдение расписания движения пассажирских и грузовых поездов.



Құрметті әріптестер!

Отан қорғаушылар күнімен сіздерді шын жүректен құттықтаймын! Елінің ертеңі үшін күрескен ерлердің ерлігі мәңгі есте қалады және болашақ ұрпақ үшін төзімділіктің, жанқиярлықтың және мызғымас ерік-жігердің үлгісі бола бермек! Теміржолшылардың еңбегі бейбітшілік пен келісімді сақтауға, біздің компания мен елдің тұрақты дамуы мен өркендеуін қамтамасыз етуге қызмет етсін. Сіздерге бейбіт өмір, толағай табыс және отбасыларыңызға береке мен бірлік тілеймін!

Нұрлан САУРАНБАЕВ,
«Қазақстан темір жолы» ҰК»
АҚ Басқарма төрағасы

Уважаемые железнодорожники и ветераны отрасли!

Примите самые теплые поздравления с Днем защитника Отечества и 79-й годовщиной Победы в Великой Отечественной войне! История казахстанской армии неотделима от истории страны, а железнодорожный транспорт всегда был неотъемлемой частью системы безопасности государства. Среди наших коллег немало тех, кто в юные годы оберегал мирное небо Родины, получил закалку в рядах Вооруженных сил нашей страны. Неоценимый вклад железнодорожников в Победу в Великой Отечественной войне и восстановление разрушенной инфраструктуры.

Мы выражаем слова бесконечной благодарности нашим доблестным защитникам Отечества и мужественным ветеранам, участникам Великой Отечественной войны и трудового фронта. Ваш пример – образец беззаветного служения Родине и делу, которому вы посвятили жизнь. От всей души желаем вам крепкого здоровья, успехов, благополучия, мирного неба и долгих лет!

Оразгали АХМЕТБАЕВ,
председатель
ОО «КАЗПРОФТРАНС»

РАВНЫЙ ДОСТУП

АО «Қазтеміртранс» презентовало проект регламента распределения своего вагонного парка. Цель документа – предоставить клиентам равный доступ к вагонам.

В АО «НК «ҚТЖ» состоялась презентация проекта регламента «Распределение парка грузовых вагонов АО «Қазтеміртранс». В мероприятии участвовали представители государственных органов и клиенты.

– Мы стремимся к созданию справедливых условий для всех участников рынка и обеспечению эффективности логистических процессов. Регламент является важным шагом в этом направлении, который позволит нам оптимизировать распределение вагонов и обеспечить равный доступ к нашим ресурсам, – отметил генеральный директор АО «Қазтеміртранс» Кайрат Саурбаев. Одной из ключевых идей регламента является автоматизация управления вагонным парком. Это позволит исключить человеческий фактор, обеспечивая более точное и справедливое распределение ресурсов с учетом заложенных алгоритмов и предпочтений клиентов.

При этом АО «Қазтеміртранс» сохраняет свою социальную ответственность и обязательство перед обществом. Компания продолжит обеспечивать доступ к вагону для перевозки социально значимых грузов, таких как уголь для населения и ТЭЦ, а также грузы для строительства инфраструктурных проектов.

Роман ЛЮБИМОВ, Астана

ЖАЗ МАУСЫМЫ ЖАҚЫН

Ислам ТАЛФАТ,
Астана



«Жолаушылар тасымалы» АҚ-ның техникалық парктерінде тәулік бойы жазғы тасымалдау кезеңіне жолаушылар вагондарын дайындау жұмыстары жүргізілуде.

Бұл жұмыстар жолаушыларға жазғы тасымалдауды барынша ыңғайлы және қауіпсіз ету мақсатында орындалып отыр.

Регламентке сәйкес вагонның астындағы жабдықтар мен дөңгелектерді жоспарлы тексеру, вагондардың сыртын жуу және жүріс бөліктерін тазалау, тамбулдар мен тұтқаларды ішінара сырлау жүргізілмек. Одан бөлек терезелер толық тазаланып, ондағы резеңке таспалар мен тығыздағыштар ауыстырылады. Тексеру жұмыстары барысында барлық ақауларды жою жоспарланған.

Пойызды жолға шығару алдында барлық вагондардың едендері, төбелері, үстелдердің үсті, дивандар мен терезелердің беттері санитарлық және дезинфекциялық өңдеуден өтеді. Дезинфекция санитарлық ережелерге сәйкес себу, тозандандыру және препараттармен сүрту әдісімен жүзеге асырылады.

Пойыз бригадасының қызметкерлері жеке қорғаныс құралдарымен (маскалар, қолғаптар, антисептиктер) қамтамасыз етілген. Сапар алдында қызметкерлер ауысым алдындағы медициналық тексеруден өтеді. Сонымен қатар өндірістік персонал үшін тұрақты негізде қауіпсіздік шараларын сақтау, алғашқы медициналық көмек көрсету және қызметтік әдеп нормаларын сақтау бойынша нұсқамалар жүргізіледі.

ҚАЙЫҚПЕН БАРЫП ҚАУІПТІҢ АЛДЫН АЛДЫ

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау



Құлсары қаласын басқан су темір жолдағы электр желісіне де қауіп туғызды. Көп күн суда тұрып түбі әбден босаған бағаналар тасқын су екпінінен қозғалып, ал ол электр сымдарының үзілуіне әкеліп соқты.



Атырау электрмен жабдықтау дистанциясына қарасты Құлсары аудандық электр торабының бригадасы апат орын алған Мақат-Құлсары учаскесінің 1249-шы шақырымына жедел жетіп, апатты қалпына келтіру жұмыстарына кірісті. «Аудандық электр торабына қарасты электр желісінің үзілуі пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігіне әсер етеді, өйткені бағдаршамдар, бұрмалар, т.б. электр қуатына тәуелді. Сондықтан аудандық торап жетекшісі Еркін Нағиев бастаған бригада желіні қалпына келтіру мақсатында Жем өзенінің сағасы саналатын Сарқырауық өзегі маңына келіп, әуелі жағдаймен танысты. Бағаналар тұрған жер суда тұр, сондықтан қайықпен барып, әуелі зақымданған ескі желіні ток көзінен айырып кесіп тастады. Сосын орнына жаңа желі тартып жалғады. Айта кетерлігі, аймақта төтенше жағдай жарияланғаны себепті Атырау магистральдық желі бөлімшесі шұғыл түрде біздің аудандық торапқа бір резеңке қайық пен үш қорғаныш құралын (ОЗК), электр сымдарын алып берген болатын. Соның арқасында бригадаға жұмыс жасау тиімді болды. Қорғаныш құралдарымен қаруланған электромеханик, электромонтерлер апат орында бағаналарды бекітіп, электр желісін қалпына келтірді», – дейді ЭЧ-4 бас инженері Абай Ескалиев.

Суретті түсірген автор

78 ШАҚЫРЫМ ЖОЛ ЖАҢАРАДЫ



АЙМАҚ

Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

Атап айтқанда, Қарауылкелді-Мақат учаскелері мен Жарлы 202-разъезі-Ноғайты аралығындағы 78 шақырымға жуық темір жол толықтай жаңарады.

– Қазіргі уақытта 7,5 шақырымға жуық темір жолда күрделі жөндеу жұмыстары аяқталды. Жұмыс арнайы кестеге сай жүреді. Күрделі жөндеу ағымдағы жылдың қараша айының соңына дейін жүреді деп жоспарлануда. Мердігер компания ретінде талай жылдан бері әріптес болып келе жатқан сенімді компания – «Теміржол жөндеу» ЖШС танылған, – деді Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесі жол бөлімінің бастығы Бауыржан Хамзин.



Алдағы уақытта Никельтау станциясы, Әйтеке би-Хромтау және Қызылсай-Әйтеке би станциялары аралығындағы темір жолға күрделі жөндеу жүргізіледі.

Құрылысқа пайдаланылатын материалдың барлығы отандық өнім. Теміржолшылардың айтуынша, темірбетонды ішпалдар экологиялық таза өнім болып

табылады. Күрделі жөндеуден кейін аймақта жолаушылар пойызының жылдамдығын 60 км/сағаттан 90 км/сағатқа дейін көтеру ұсынылып отыр. Яғни жылдамдық көтерілсе, қай жағынан да тиімді де үнемді болмақ.

Күрделі жөндеуден бөлек, Ақтөбе магистральдық желі бөлімшесі 16, 427 шақырым жолда орташа жөндеу жұмыстарын жүргізеді. 95 бағыттамалы бұрмаларды ауыстыру жоспарланса, бүгінгі күні 5 жиынтық ауыстырылды. Қазір Қандыағаш, Жұрын, Ақтөбе, Никельтау, Ізімбет, 312, 315, Тоқмансай, Қайдауыл, Бақай станцияларында бұрмалар жаңарту жұмыстары жүріп жатыр.

Сондай-ақ 6,5 км жолда рельсті тіректер жаңарады. Жұрында, Ұлпанда рельсті-шпалды тор ауыстырылады, жол астындағы қиыршық тасы жаңарады. Күрделі жөндеу жүрген телімдерден шыққан жарамды материалдар арқылы басқа жолдардың пайдалану ұзақтығын арттырады. Орташа жөндеу, т.б. жұмыстарды магистральдық желі бөлімшесі өз күштерімен атқарады. Кестеге сай бекітілген жол жұмыстарының бәрі кезең-кезеңмен арнайы техниканы қолдана отырып жүргізіледі.

Суретті түсірген автор

ШЕБЕРЛІК СЫНҒА ТҮСКЕНДЕ...



БАЙҚАУ

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Дүниежүзілік еңбек қорғау күніне орай өткізілген байқауға бөлімшеге қарасты барлық мекемелердің қызметкерлері қатысты. Жұмысшылардың кәсіби шеберлігін сынға салған сайыс үш кезеңнен тұрды. Бірінші шартта қатысушылар нормативті-құқықтық сұрақтардан тест тапсырмаларын орындап, жиырма сұрақтан тұратын сынақтан өтті. Келесі турда әр қатысушыға үш ситуациялық сұрақ берілді. Оның ішінде алғашқы көмек көрсету, төтенше жағдайларда әрекет ету сияқты тапсырмалар бар. Соңғы шарт жұмысшылардың шапшаң және тез шешім қабылдап, ойын жинақтай алуы

тексерілді. Ол үшін олар бір минут ішінде блиц сұрақтарға жауап беріп, ұпай жинады. Байқауға бөлімше директорының орынбасары Нұрболат Шалғабай мен бас инженер Тимур Разов қазылық етті.

– Жұмысшы кәсіптерінің шеберлік байқауы қатысушыларға зор мотивация берді. Әрі олар өздерін сынап көріп, жұмысқа дағды алды. Сонымен қатар бұл сайыс жұмысшылардың шығармашылық белсенділігін дамытуға да мүмкіндік береді. Жұмыс орнында қауіпсіздікті сақтап, қатесіз еңбек етуге, еңбек жағдайын жақсартуға ынталандырады. Біздің байқаудан көздеген мақсатымыз да осы, – дейді бөлімшенің еңбек қорғау және экология секторының басшысы Тілектес Қондыбаева.



Байқау қорытындысы бойынша жеңімпаздар «Кәсіби бойынша үздік» номинацияларымен марапатталды. Бейнеу қалпына келтіру пойызының кран машинистінің көмекшісі Болатбек Байғабылов бірінші, Маңғыстау қалпына келтіру пойызының жұмысшысы Асхат Бимов екінші, Болашақ өрт сөндіру пойызының аға өрт сөндірушісі Абылай Жұмабаев үшінші орын алды. Шапағат Нұрмбетов пен Қожамұрат Телесінов ынталандыру дипломына ие болды.

Суретті түсірген автор

ӨЗЕКТІ БОЛЫП ТҰР

Семей ЖТ бөлімшесінде теміржолшылар арасында түрлі мәселелер бойынша түсіндіру, ақпараттандыру жұмыстары тұрақты түрде жүргізіліп тұрады. Әсіресе жаңадан қабылданған ұжымдық шарт, еңбек қатынастары мен әлеуметтік жеңілдіктер өзекті тақырып болып тұр.

Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Жуырда кадр бөлімінің менеджерлері бөлімшенің ең ірі ұжымы саналатын, 200-ден аса қызметкер бар кластан тыс Семей станциясының теміржолшыларымен кездесу өткізді. Техникалық дәріс түрінде өткізілген басқосу барысында түрлі тақырыптар қозғалды. Әсіресе зиянды еңбек жағдайларына байланысты 55 жастан зейнеткерлікке шығу мүмкіндігі мен талаптары, 2024-2026



жылдарға арналған ұжымдық келісімшарт, сонымен қатар емдік шипажайларға жолдама

алу бойынша мейлінше тың мағлұматтар берілді. Еңбекақы төлеу, мерекелер мен атаулы күндері берілетін сыйақылар көлемі, еңбеккерлерге арналған әлеуметтік пакет жайлы кеңінен сөз өрбіді. Қолайлы жұмыс орнын қалыптастыру, қызметтік киім, еңбек жағдайларын жақсарту да тыс қалмады.

Еркін диалог алмасу алаңын қалыптастыру үшін мұндай жиындарға басшылық тарап қатыстырылған жоқ. Сондықтан да болар, қарапайым қызметкерлер өз сауалдарын қысымай қойып, жауап ала алды. – Расында бұл мәселелердің барлығы осыған дейін айтылған болса да түрлі себеппен ақпараттандырылмаған қызметкерлер де бар екен. Сонымен қатар теміржолшылардың сауалдары да жиналып қалыпты. Негізінен сала қызметкерлері үшін әлеуметтік қолдау тақырыбы өте өзекті екендігін аңғардық. Жақстар да, аға буын өкілдері де сұрақтар қойды. Барлық сауалдарға тұшымды түрде жауап қайтардық деп ойлаймын, – дейді бұл орайда бөлімшенің персоналмен жұмыс атқару бөлімінің менеджері Бекзат Қарімханов.

Суретті түсірген автор

ЖҮК КӨЛЕМІ АРТАДЫ ДЕП БОЛЖАЙДЫ



ТАСЫМАЛ

Еділ ЕРМЕК,
Атырау

Бөлімшенің өндірістік-техникалық бөлім инженері Нейла Матаеваның айтуынша, жүк айналымы 418,8 млн. т-км-нетто болып, орындалуы 83,4%-ды құраған, жүк тиеу тәулігіне 164 вагон болып, жоспар 133%, ал жүк түсіру 877,1 мың тонна болып, 134,9%-ды құрапты. Жүк айналымының төмен болуына орташа жүк тиеудің және тиелген жүк вагондарының кемуі, транзиттік тасымалдың азаюы, пропан, бутан, мазут, кокс, күкірт ксилол тиеудің азайғаны, жүктерді экспортқа тиеуге

конвенциялық тыйым қойылуы, ішкі-сыртқы түйіспелер бойынша вагондар саны, пойыз қабылдау азайып кеткені себеп болған.

– Бөлімшеде қазіргі уақытта 979 адам еңбек етсе, соның ішінде 324 қызметкер жүк жұмысымен айналысады. Алғашқы тоқсанда жүк тиеу көрсеткіші жоспар бойынша 47138 вагон, 890 000 тонна жүк болса, орындалуы 62 153 вагон, 1 млн 240 000 мың тонна, жүк түсіру көрсеткішінің орындалуы 23 569 вагонды құраған. Жүк тиеуде қозғалыс қауіпсіздігінде ақаулықтар, тасымал кезінде жүк шығындары болған жоқ. Бөлімше станцияларымен жалпы ұзындығы 921,764 км құрайтын 217 кірме

жол жанасады. Оның ішінде күндік жүк айналымы 50 вагоннан төмен әртүрлі мекемелер меншігінде 187 кірме жол бар, олардың қосалқы бөлімдерімен қосып алғанда келісімшартқа отырғандары – 132. Ал күндік жүк айналымы 50 вагоннан жоғары негізінде жұмыс жасайтын 3 кірме жол Атырау қосалқы бөлімінде келісімшартқа отырған.

Кірме жолдарға вагондарды алып беру тәртібі, тиелетін және түсіретін жүктердің технологиялық уақыты мен вагондардың айналым уақыттары келісімшарттармен көрсетілген. Бөлімшеде 18 станция жүк түсіру жұмыстарына ашық, – дейді бөлімше бастығының логистика жөніндегі орын-

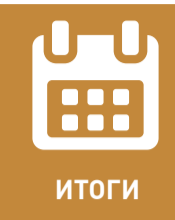
басары Бекәділ Сауров.

Оның айтуынша, 2024 жылдың 3 айында тасымалдаудың негізгі қызметінен түскен табыс 17 млрд 655 млн 560 мың 394 теңге, жоспар 73,5% артығымен орындалған, яғни өсім 7 млрд 478 млн 115 мың 818 теңгені құраған. Алдағы уақытта бөлімше бойынша жүк тасымалы артады деген үміт бар. Өйткені жүк жөнелтушілер 2025 жылы Қарабатан станциясына 2,5 млн полиэтилен, бутадиең сынды жүк жөнелтуді, сондай-ақ Ескене станциясынан 1,5 млн тонна газ жөнелтуді жоспарлап отыр.

Суретті түсірген автор



ТРАНЗИТ ДЕМОНСТРИРУЕТ РОСТ



ИТОГИ

Любовь РОВБА,
Астана

Это направление перевозок стало для компании одним из ключевых в нынешнем году. На него приходится 29% от общего объема контейнерного транзита KTZ Express. В основном из Китая в Центральную Азию перевозят машины и оборудование, полимеры, ткани, а также легковые и грузовые автомобили. За первые три месяца объем транзитных контейнерных перевозок по

Более 36 тысяч ДФЭ перевезено АО «KTZ Express» транзитом между Китаем и странами Центральной Азии с начала 2024 года, что на 79% превышает показатели первого квартала минувшего года.

маршруту достиг 36,7 тысячи ДФЭ. Предоставление качественного сервиса позволило за этот период значительно увеличить и грузооборот по ТМТМ – в среднем на 50% к показателям первого квартала 2023 года, как в транзитном сообщении, так и в экспортно-импортном.

ТМТМ занимает лидирующую позицию в логистической стратегии компании. KTZ Express перевозит по этому маршруту зерно, черные и цветные металлы, химикаты и пищевые продукты.

На 35% относительно первого квартала минувшего года увеличился объем перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай. С начала 2024-го транзитом по нему KTZ Express перевезено 22,4 тысячи ДФЭ. Направление активно используется для транспортировки машин и оборудования, легковых автомобилей, радиодеталей и запасных частей к автомобилям и в общем объеме транзитных перевозок KTZ Express на его долю приходится 18%.

Около 30% транзитных пере-

возок KTZ Express обеспечивает маршрут Китай – Беларусь – Китай, играющий важную роль в развитии агрохимической и лесопромышленной отраслей Китая и Беларуси. Перевозки по нему также демонстрируют рост в среднем на 9% и достигли по итогам первых трех месяцев 2024 года 41,9 тысячи ДФЭ.

– Мы стремимся к эффективной организации процесса планирования перевозок с минимизацией времени и затрат. Один из ключевых принципов компании – оптимизация использования фитинговых платформ для перевозки контейнеров, что позволяет исключить порожний возврат путем обеспечения обратной загрузки и таким образом максимально эффективно задействовать логистические ресурсы, – отмечает заместитель генерального директора по логистике АО «KTZ Express» Айбек Капар.

ПРЕДОТВРАТИТЬ НЕПОПРАВИМОЕ



СОВЕЩАНИЕ

Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ,
Кокшетау

Заседание Координационного совета открыл главный инженер филиала Акмолинского отделения ГП Сайран Баржаксин. В начале своего выступления перед руководителями станций, локомотивных и вагонных депо он рассказал о несчастных случаях, произошедших за три месяца этого года.

Так, по Акмолинскому отделению ГП в границах станций допущено два несчастных случая. Из них по станции Кокшетау допущено столкновение маневрового локомотива ТЭМ-2 № 599 с локомотивом (маневровый рельсовый трактор) на подъездном пути ТОО «Асыл Арман». Второй случай произошел по станции Нур-Султан. Охранник ТОО «ВЖД» при обходе увидел на цистерне № 51742443 на пятом пути нечетного парка постороннего мужчину, который залез на вагон. На требования охранника спуститься мужчина не отреагировал, в скором времени прозвучал сильный хлопок, в результате он попал под высокое напряжение. Далее самостоятельно

В филиале ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмолинское отделение ГП» прошло совещание Координационного совета по предупреждению несчастных случаев с посторонними гражданами на железнодорожном транспорте по итогам первого квартала 2024 года.



спустился на землю. При осмотре выяснилось, что мужчина был в алкогольном опьянении. Железнодорожники вызвали сотрудников ЛМП на станции Нур-Султан.

– За первый квартал 2024 года руководителями станций, локомотивных депо по Акмолинскому отделению ГП проведено 68 бесед в учебных заведениях по ознакомлению с правилами безопасности при нахождении вблизи железнодорожных путей с охватом 2 760 учащихся, – отметил Сайран Баржаксин.

Кроме того, проведена 81 беседа с жителями раздельных пунктов о правилах нахождения на железнодорожных путях с охватом 790 человек.

Совместно с работниками линейных отделов полиции, военизированной охраны, отделения магистральной сети проведено 117 рейдов и разъяснительная работа с 43 гражданами.

Также велась работа по публикации материалов в средствах массовой информации: за три месяца 2024 года было опубликовано пять статей в районных и городских газетах на тему «Железная дорога – зона повышенной

опасности», в социальной сети Instagram размещено 10 видеороликов. Распространено 30 памяток о правилах нахождения на железнодорожных путях.

В ходе совещания железнодорожники рассказали о планах на второй квартал 2024 года.

Во-первых, во время учебного года на постоянной основе планируется проведение разъяснительных бесед, рейдов в границах станции по предотвращению наезда на посторонних людей. Во-вторых, будет организовано распространение памяток в учебных заведениях и среди жителей населенных пунктов, находящихся вблизи железной дороги. В-третьих, до конца текущего года будет продолжена разъяснительная работа среди населения об опасности нахождения на железнодорожных путях, перехода в неустановленных местах с помощью памяток, публикаций и видеороликов в средствах массовой информации, в школьных родительских чатах, а также в мессенджерах КСК и ОСИ.

Фото автора

Охрана труда

ЖИЗНЬ БЕЗ ТРАВМ И ПРОИСШЕСТВИЙ

В Карагандинском эксплуатационном локомотивном депо (ТЧЭ-14) отметили Международный день охраны труда.

Светлана МОГАЙ,
Караганда

В этот значимый день был организован «Чистый четверг». Весь коллектив предприятия принял участие в уборке территории и бордюров, также была тщательно убрана территория от мусора – сухих веток, камней и листьев.

Кроме того, работникам ТЧЭ-14 предоставилась возможность стать слушателями лекции о влиянии изменения климата на здоровье человека, где спикером было подчеркнуто, что ухудшение качества воздуха ведет к росту числа заболеваний различными респираторными, аллергическими и онкозаболеваниями, а потепление климата оказывает влияние на частоту распростра-



ненности природно-очаговых инфекционных заболеваний, к примеру, холеры, гепатита А, дизентерии, клещевого энцефалита, малярии.

В преддверии Международного дня охраны труда сотрудники депо произвели посадку саженьев елей, а в будущем планируются посадить сирень, которая славится не только декоративными, но и лечебными свойствами.

Как отметил председатель профсоюзного комитета ТЧЭ-14 Ерлан Муканов, подобные акции важны, так как деревья можно сравнить с легкими, печенью и бьющимся сердцем.

– Зеленые насаждения играют важную роль в улучшении качества воздуха, создавая в го-

родах здоровую среду для жизни, – сказал он.

Важным моментом в День охраны труда стало проведение учебного тренинга с участием машинистов, связанного с чрезвычайными ситуациями в случае получения обморожения, теплового удара, различных производственных травм. Тренинг проходил в форме игры, где участникам предлагались нестандартные сценарии, подручные материалы и, соответственно, варианты выхода из них. По итогам конкурса были поощрены четыре работника.

В ходе мероприятия Ерлан Муканов и главный инженер депо Едиль Оразбаев посетили двух работников-инвалидов, получивших производственные травмы.

Пожалуй, самым приятным моментом в праздничный день стало проведение выставки детских рисунков на тему «Безопасность на железной дороге». Дети железнодорожников при помощи красок и карандашей нарисовали железнодорожное полотно, поезда, своих родителей и мирное небо над головой, тем самым высказывая желание жить в мире и согласии, без происшествий и травм.

Фото автора

ремонту электрооборудования ВОДЧ собственного хозяйства ИЖУ Евгения Пуцаева.

Кроме того, в этот же день наградили детей – участников конкурса рисунков, проходившего в рамках экологического месячника «Вода – источник жизни». Как отметила организатор конкурса – инженер-технолог ИЖУ Рузалия Забирова, все детки отнеслись к конкурсу серьезно, в каждом рисунке раскрыли важность водных ресурсов как для окружающей среды, так и для людей во всем мире.

В конкурсе участвовало более 20 детей работников узла. Награждение провели в трех возрастных категориях. В категории с 3 до 6 лет победителем стала 4-летняя Эльвира Бирманова, в категории с 7 до 11 лет – Светлана Хлопунова (9 лет), в категории 12+ победила 12-летняя Азиза Жумабаева. Надо сказать, что самым младшей участнице Марьям Науралиной всего три годика и она заняла третье место в своей категории.

Фото автора

ПИЛОТНАЯ ОТПРАВКА

Алуа ТЛЕУБАЙ,
Астана



ПРОЕКТ

Стартовал пилотный проект нового мультимодального экспортного маршрута из Казахстана через Узбекистан, Афганистан, Пакистан и далее морем до порта Джебель-Али в ОАЭ. Новый маршрут организован при участии KTZ Express и содействию пакистанской компании National Logistics Cell.

Казахстанские экспортеры отправили грузы по новому мультимодальному транзитному коридору. В рамках проекта в Павлодарской области Казахстана состоялась погрузка алумосиликатных полых микросфер для отправки по железной дороге.

В Алматы их перегрузят в контейнеры, которые, в свою очередь, погрузят на грузовые машины пакистанского партнера. Затем их доставят транзитом через Узбекистан и Афганистан до порта Карачи в Пакистане. Оттуда два контейнера отправят морем до порта Джебель-Али в Объединенных Арабских Эмиратах.

Этот маршрут в очередной раз доказывает, что Казахстан, находясь на пересечении ключевых транспортных коридоров Восток – Запад и Север – Юг в самом центре Евразийского континента, является транспортно-логистическим транзитным хабом между Европой и Азией, обеспечивая доступ к крупнейшим мировым рынкам. И это является неоспоримым преимуществом для ответственных экспортеров.



ПОКАЗАТЕЛЬ СЛАЖЕННОЙ РАБОТЫ

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы



ПЕРЕВОЗКИ

Станция Достык является ключевым транспортным узлом для экономики Казахстана, обеспечивая страну доступом к международным торговым путям.

Учитывая колоссальный рост объемов перевозок через погранпереход Достык – Алашанько, реализуется комплекс мероприятий для увеличения пропускной и перерабатывающей способности приграничной станции.

О положительной динамике свидетельствует рост всех эксплуатационных показателей с начала года. Так, передача экспортного груза выполнена на 110% и составила 69 122 вагона. Прием импортных грузов выполнен на 186%, грузооборот – на 131%, или 142 633 вагона.

По мнению руководства Алматинского отделения грузовых перевозок, увеличение грузооборота и эффективность сдачи и приема поездов являются индикаторами слаженной работы всех звеньев станции Достык, включая диспетчерский аппарат. Подтверждением сказанному – тот факт, что 20 апреля на станции состоялся обмен 38 поездами, из них отправлено 20, а принято 18.

Немаловажное значение здесь уделяется улучшению технологии обработки поездов, снижению времени оформления перевозочных документов, увеличению производительности мощностей перегрузочных терминалов. Для выполнения всего комплекса работ по перевозкам станция имеет четыре приемоотправочных парка: «А», «В», «Д», «Т», сортировочный парк «Г», соединительные пути, старый и новый пункты перестановки вагонов, девять перегрузочных мест, вытязные пути, маневровые тепловозы и стрелочные переводы, оборудованные ЭЦ. Имеются и подъездные пути.

В планах строительства трехэтажного поста ЭЦ. При проектировании этого здания учитывались условия размещения работников, возможность установки всех видов связи и оргтехники для обеспечения организации эффективного перевозочного процесса.

Станция Достык играет ключевую роль в стратегической логистике и экономике Казахстана благодаря своему местоположению на границе с Китаем. Здесь активно ведется сотрудничество между железными дорогами двух стран, рассматриваются вопросы организации движения и управления вагонным хозяйством. Основное внимание уделяется увеличению объемов международных грузовых и контейнерных перевозок, что приводит к устойчивому росту потока контейнеров. Конструктивный диалог с китайскими партнерами способствует значительному улучшению качества предоставляемых услуг по перевозке грузов, транзита и укреплению отношений между двумя странами.

Фото автора

ВЕСЕЛО И С ПОЛЬЗОЙ ДЛЯ ДЕЛА

Коллектив Илецкого железнодорожного участка День охраны труда отметил с огоньком. В Клубе веселых и находчивых вступили в борьбу за первое место сразу четыре команды. Но пользу от этого конкурса получили все.

Яна ЛЕНИНА,
Илецк

Организаторами мероприятия выступили инженеры по охране труда Алия Душанова и Дина Султангереева. Участие приняли команды Илецкой дистанции пути (ПЧ-3), Илецкой дистанции сигнализации и связи (ШЧ-6), Илецкого линейно-эксплуатационного участка электроснабжения и электрификации (ЭЧО), а также Собственного хозяйства Илецкого железнодорожного узла (ИЖУ).

Конкурс проходил по классическому сценарию. В игровой, юмористической форме были проверены теоретические знания и практические навыки. Победителем КВН стала команда линейно-экс-



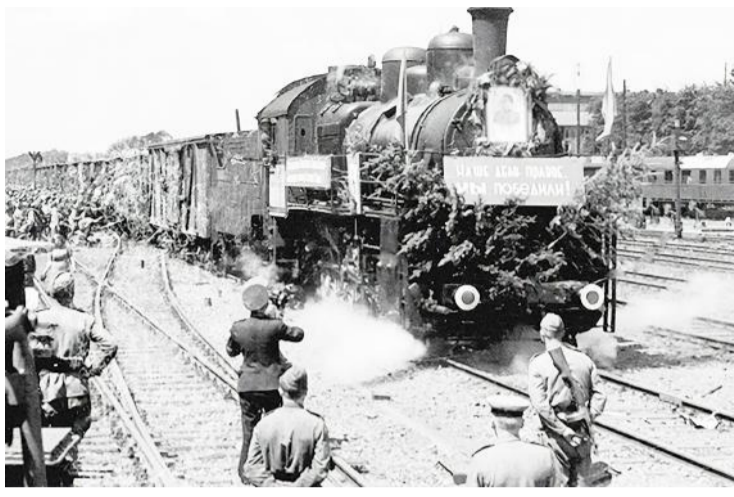
плуатационного участка (ЛЭП) ЭЧО «Электрическое наслаждение», на втором месте – команда ЛЭП ПЧ-3 «Кураж», на третьем – ЛЭП ШЧ-7 «Кузет труда», и на почетном четвертом месте – сборная собственного хозяйства ИЖУ – «ИЖУ КЗ».

Завершился конкурс награ-

ждением команд, а также лучших работников по обеспечению охраны труда: электромеханика СЦБ Илецкой дистанции сигнализации и связи Виктора Нитаева, начальника цеха ПЧ-3 Берика Нуржауова, электромонтера по ремонту линии электропередачи ЭЧО Дениса Анзиряева и электромонтера по

МАЙДАН МЕН ТЫЛДЫ ЖАЛҒАҒАН

1941-1945 жылдардағы Ұлы Отан соғысында Кеңес үкіметі 27 млн азаматынан айырылды, оның шамамен 600 мыңы – қазақстандықтар. Олардың 70 пайызы соғыс даласында мерт болып, тек 30 пайызы ғана елге оралған. Сол қиын жылдары темір жол стратегиялық маңызы аса зор объект ретінде маңызды рөл атқарды.



Ұлан ОРАЗ,
Астана

Ұрыс даласы мен тылды жалғап, соғыс техникасы мен жауынгерлердің жедел тасымалдануы және жабдықтылығы тікелей темір жолға тәуелді болды. Соғыс жүрген 4 жылда әскери тасымалдар 19,7 млн вагоннан асып кеткен. Темір жолдың арқасында халық пен өндірістік кәсіпорындарды жау басып алған аудандардан ішке көшіріп, оқшаулау мүмкін болды. 1941 жылдың екінші жартысының өзінде осы мақсатқа шамамен 1,5 млн вагон тартылған. Күрделі соғыс жағдайында бағыстан шығысқа 2,5 мыңнан астам өндірістік кәсіпорын, миллиондаған тонна азық-түлік пен басқа да жүктер теміржолмен

жеткізілген. Теміржолшылардың үлкен күш-жігерінің арқасында Қазақстаннан Сталинград майданы бағытына әскери жүктер эшелонын жөнелту мерзімінен бұрын жүзеге асырылып, қару-жарақ, киім-кешек және азық-түлік тиелген 30 эшелон жөнелтілді деген дерек айтылады.

Соғыс кезінде теміржолшылар тасымалды бір минут та тоқтатпай, үздіксіз жүргізе отырып, жау ұшақтары талқандаған станциялар мен тораптарды, локомотивтер мен вагон деполарын, көпірлер мен өзге де имараттарды қалпына келтіріп отырды. Соғыс жылдарында кеңес елінің теміржолшылары 120 мың км жолды қалпына келтіріп, 10 мың км жуық жаңа теміржол магистралін салған. Сонымен қатар теміржолшылар соғыс кезінде солдаттар мен ұрыс

техникасы, азық-түлік тиелген 20 миллион вагонды тасымалдаған. 1939-1943 жылдары қазақстандық теміржол магистралі 10 мың км құрады.

Республика темір жолдары бойынша тек Қазақстан мен Орталық Азияға шамамен 1,5 миллион тұрғын эвакуацияланып, құрал-жабдықтар мен 308 кәсіпорын көшірілді. Тыл мен майданды керек-жарақпен қамтамасыз етуге басты күш темір жолға түсті. Қазақстандағы темір жолдардың рөлі орасан артты. Ол тылды майданмен, орталық аудандармен байланыстырып, көмір, мұнай тасымалдауда басты арнаға айналды.

Ұлы Отан соғысы жылдары Қазақстан темір жолдарының ұзындығы 25% өсіп, 1941 пен 1944 жылдары әр өңірде онға тарта жаңа желі іске қосылды.

АРДАГЕРЛЕР – ҰЛТ ҰЙТҚЫСЫ

Жуырда Семей қаласында 7 мамыр – Отан қорғаушылар күні мен 9 мамыр – Жеңіс күнінің құрметіне орай жас ұрпаққа патриоттық тәрбие беруде озат атанған ардагерлер марапатталған болатын. Олардың арасында қос бірдей теміржолшы қария бар.



Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Атап айтсақ, «Ардагерлер ұлт ұйтқысы. Ұрпақ жалғасы, Отан қорғаушы – жастар» атты тақырыпта өткен форумда республи-

калық Ардагерлер ұйымының ұсынуымен Құрметті теміржолшы, «ҚТЖ» ҰК» АҚ консультативтік кеңесінің мүшесі Қырықбай Әлсейітов пен Құрметті теміржолшы, «Түрксіб-Семей» мұражайының Құрметті директоры Мақсұт

Көшжанов сынды қариялар көпшіліктің қошеметіне кенеліп, марапатталды. Теміржолдың тарландары «Құрметті ардагер» лентасы мен күлігін салтанатты түрде иеленді.

Форумның мақсаты – аға буын ардагерлер мен кейінгі толқын жастар арасындағы рухани сабақтастықты нығайту, бастауыш ардагерлер ұйымдарындағы жастарды тәрбиелеудегі патриоттық жұмыстарды ширату болатын. Ал қос абыз ақсақал қалалық ардагерлер кеңесі президиумының белсенді мүшелері. Ешбір қоғамдық шара олардың қатысуынсыз өтпейді десек те болады. Бүгінде олардың жас ұрпақты отансүйгіштік рухта тәрбиелеу ісіне сіңіріп келе жатқан еңбектері аса зор.

Қазіргі таңда Семей ЖТ бөлімшесінде ардагерлер кеңесі мен ескеңең буын арасында байланыс тұрақты түрде жолға қойылған. Ардагерлер мен жастар ұйымының бірлесіп өткізіліп жүрген іс-шаралары соның жарқын айғағы деп білеміз.

Суретті түсірген автор

БЕРЛИНГЕ ЖЕТКЕН ЖАУЫНГЕР

Ақтөбеде жалғыз теміржолшы соғыс ардагері бар. Ұлы Отан соғысының ардагері Василий Грецкий 100 жаста. Ғасыр жасаған қария 40 жылдан аса уақыт теміржол саласында еңбек еткен. Бүгінгі таңда Хромтау қаласында тұрады.

Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

Кешегі қарт теміржолшы Василий Грецкий әлі тың, соғыс жылдарын, тіпті балалық шағын еске алып әңгіме айтады.

«Бала күнімізде Жамбыл облысына қарасты Шу колхозында тұрдық. 18 жасқа толғанда әскерге шақырылып, Алматыда алты ай дайындықтан өттім. Кейін майданға аттандық, мен пулеметші болдым. Воронеж облысындағы Лиски станциясында пойызға жау әскері тұтқиылдан шабуыл жасап, бірталай адам қаза болды. Аман қалғандар Мәскеу арқылы Брянск ормандарында жүріп жатқан ұрысқа жіберілді», – деп еске алады ғасыр жасаған қария.

Майдангер ұрыс алаңында үш рет жараланып, контузия да алған. Беларусь, Украина, Польша мен Чехословакиядағы қиян-кескі соғысқа қатысып, 1944 жылдың күзінде мемлекеттік «Қызыл жұлдыз» орденіне ұсынылып, кейін II дәрежелі Отан соғысы орденімен марапатталған.

Василий Иванович Жеңіс Берлиннің іргесінде орналасқан ауруханада қарсы алынды. 1946 жылы соғыста алған жарاقاتтарына байланысты демобилизацияланып, елге оралды. Соғыстан кейін 40



жылдан астам уақыт теміржол саласында қызмет етіп, зейнетке шықты. Отбасын құрып, 3 бала өсіріп, бүгінде олардан 6 немере мен 13 шөбере сүйіп отыр. Көп жылдан бері Василий Грецкийдің 2 баласы Челябинде тұрады. Ал кенже қызы Хромтауға қоныстанған. 2001 жылы қария осы баласының қолына көшіп келіп, бүгінде қызының жанында немерелерінің қамқорлығында қамсыз қарттық ғұмыр кешуде.

Суретті түсірген автор

Ұлы Отан соғысы жылдарында теміржолдың және теміржолшылардың алар орны ерекше болғаны мәлім. Мысалы, Қызылорда паровоз депосынан майданға шақырылған 230 адам Жол қатынастары халық комиссариатының ерекше резервинде соғысқа қатысқан.



ЕЛГЕ – ҰРАН, ҰРПАҚҚА – ҮЛГІ

Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Солардың бірі – Қызылорда паровоз депосының машинисті Петр Спиринов екі мәрте «Құрметті теміржолшы» атағын алып, «Ерлігі үшін» медалімен марапатталса, 1945 жылдың шілде айында 7-колонна үкіметтің ерекше тапсырмасымен Жоғарғы Бас қолбасшы мен үкімет делегациясын Подстам конференциясына жеткізіп салу құрметін иеленіпті.

Бригада құрамында болған машинист Петр Спиринов Варшава-Познань учаскесінде пойыз басқарып, 1948 жылға дейін Берлин бағытындағы жолаушылар пойызын алып жүруге қалдырылған. Сонымен қатар ауыр жараланған жауынгерлердің санитарлық пойызын майдан шебінен алып шығуда көрсеткен ерлігі үшін машинист Владимир Дубинге Социалистік Еңбек Ері атағы берілген. Міне, кішкене ғана Қызылорда депосындағы айбыны асқақ ерліктің үлгісі осылай депоның алғаш

құрылған күнінен бастау алып, күні бүгінге дейін жалғасын тауып келеді.

Ерліктің тек қан майданда ғана емес, бейбіт күнде де салтанат құратынына Социалистік Еңбек Ері Оразбай Әбішевтің соғыс жылдары депода атқарған еңбегі дәлел.

– Біздің бөлімшеде кешегі қан майданда да, одан кейінгі бейбіт күнде де ерліктің үлгісін жасаған майталман теміржолшылар болды. Майдан шебінде жүріп Үкіметтің тапсырмасын орындаған депо машинисті Петр Спиринов артылған жауапкершілік біздің Сыр бойы теміржолшыларына артылған сенім болып саналады. Сала мамандарына деген сенім әлі де сол күйінде. Себебі біздер бейбіт күнде ерен еңбектің үлгісін жасап келеміз. Теміржолшылардың ерлігі еш уақытта ұмытылмау үшін қазіргі таңда депо мұражайындағы жәдігерлер тарихтан сыр шертіп, ұрпаққа ұрпаққа жетуде, – дейді теміржолшы ардагерлер кеңесі филиалының төрағасы Сисен Шермаханов.

Суретті түсірген автор

Мұражай

ТАРИХИ ЖӘДІГЕРЛЕР СЫР ШЕРТКЕНДЕ...

Осыдан 5 жыл бұрын Жамбыл ЖТ бөлімшесінде мұражай ашылғанда оның Ұлы Отан соғысы кезеңіне арналған бөлімін негізінен Жамбыл локомотив пайдалану депосындағы музейдің жәдігерлері құраған.



Ардақ ҮСЕЙІНОВА,
Жамбыл

«Күркіреп күндей өтті ғой соғыс...» демекші, қанды қырғын жылдардан естелік шерткен белгілер қазір музейдің төрттен бір бөлігін алып тұр. Мұндағы ең құнды жәдігерлердің біразын даңқты қолбасшы, Кеңес Одағының батыры И.В.Панфиловтың қызы Валентина Панфилова әкеліп тапсырған.

Медициналық қызмет дивизиясының лейтенанты Валентина Ива-

новна И.В.Панфилов атындағы 8-ші гвардиялық дивизия құрамында соғысқа қатысқан. 1944 жылы басынан жарақат алып, Рига түбінде демобилизацияланған майдангердің алған наградалары осы бұрышта сақтаулы. Ал Жамбыл локомотив депосындағы музейде даңқты қолбасшы И.В.Панфиловтың суреттері мен құжаттары бар.

Музей меңгерушісі Венера Букенованың айтуынша, тағы бір құнды жәдігер – ТЧЗ-31 Жамбыл локомотив депосының машинисті Валентин

Филлипович Захаровтың майдан даласында кезекті бір шабуыл кезінде жау танкісінен жұлып алған айнасы. Бұл жәдігерге мұқият қараған адам айының бір шетіне «Вермахт» белгісі сызылып салынғанын көре алады. Валентин Филиппович ҰОС-да бронетранспортер, танкке қарсы қолданылатын қарулар ротасының командирі болған. Кейін елге келіп, еңбек майданына оралғанда да бұл айнаны жүк қоржынынан тастамай алып жүріпті. Ал локомотив депосында музей ашылғанда арнайы әкеліп тапсырған.

– Жалпы Жамбыл локомотив депосындағы музей – теміржолдағы ең көне мұражайдың бірі. Ғасырлық тарихы бар депоның музейіне был 51 жыл толып отыр, – дейді Венера Букенова. Деподағы музейдің де үлкен бөлімі Ұлы Отан соғысы кезеңіне арналған. Бұлай болуы да заңдылық. Себебі соғыс жылдарында деподан 200-ден астам машинист майданға аттанған. Олардың ішінде елге аман келгендері кейін өздерінің жауынгерлік гимнастеркаларын, сарбаз белдіктерін, майданнан жазған хаттарын музейге өткізген. Жәдігерлер қатарында оқ тескен шлемдер де бар.

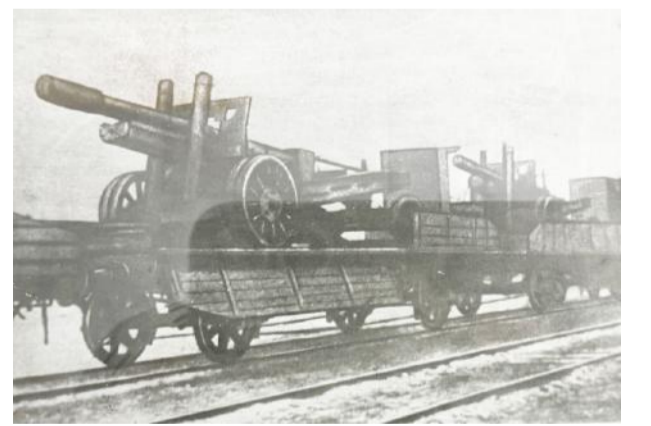
Ақтөбедегі теміржолшылар мұражайында Ұлы Отан соғысына қатысқан теміржолшыларға арналған арнайы секция бар. Онда қан майданды көрген ардагер теміржолшылардың өнегелі өмір жолы жайлы дерек көп.

Ардақ СЕРДАЛЫ,
Ақтөбе

Батыс Қазақстан теміржолының тарихынан сыр шерткен Ақтөбе мұражайында 20-дан аса Ұлы Отан соғысы ардагерлерінің есімі хатталы. 1941-1945 жылдары майдан даласында болған теміржолшылардың суреті қазақтың батыр қызы Әлия Молдағұлова бейнеленген баннерге қойылған. Отан үшін шайқасқандар мен еңбек майданына қатысқан ардагерлер туралы ақпарат мұражайда альбом ретінде сақталған.

Жаңбырбай Шақаев, Жанай Қарабалдин, Александр Британский, Құлпаш Тәженов, Шамша Сәлімбаев секілді Құрметті теміржолшылардың еңбегі жазылған альбом ескі болса да құнды. Әр беті бір теміржолшыға арналған. Көпшілігі соғыс кезінде жол дистанциясында еңбек еткендер.

«Ендігі кезекте ерлерімізді ұлықтап, олардың туған еліне, жеріне деген сүйіспеншілігін, Отанын жанқиярлық сезіммен қорғауын



дәріптеп, жастардың ұлттық сана-сезімін оятуға жағдай жасау міндеті тұр. Сондықтан мұражайымызда осындай орын дайындадық. Әр есім – тұлға, батыр. Қоғамның дамуы мен келешек ұрпаққа патриоттық тәрбие беру үшін олардың жанқияр еңбегін насихаттауымыз керек», – деді мұражай қызметкері Анар Жүбаева.

Мұражайда өткен ғасырда отандық теміржол көлігінің тарихын жасаған тұлғалар туралы мәліметтер аз емес. Теміржолшылардың революцияға және азамат соғысына қатысуы, темір жолды қалпына келтіру, Ұлы Отан соғысы жылдарындағы, соғыстан кейінгі бесжылдықтар, еңбек ұжымдары туралы жүздеген құжат бар. Сонымен қатар соғыс кезінде қолданған теміржол бұйымдары, жолға қажет бөлшектер, станцияда қолданған заттар, ескі телефондар, т.т. сақталған.

Суретті түсірген автор

НИЗКИЙ ПОКЛОН ЗА МИР И ПОКОЙ

На станции Караганда-Сортировочная во Дворце железнодорожников состоялось чествование ветерана Великой Отечественной войны, в прошлом железнодорожника, Григория Степенко. Ему исполнилось 99 лет.



Светлана МОГАЙ,
Караганда

Ветерана поздравили директор Карагандинского отделения грузовых перевозок Марат Ибраев, председатель профсоюзного комитета Галы Ермекебаев, председатель Карагандинского регионального Совета ветеранов-железнодорожников АО «НК «КТЖ» Марьяш Кумекова.

Марат Ибраев поблагодарил Григория Петровича за смелость, мужество и отвагу, проявленные в годы войны. Он пожелал ему здоровья, счастья и благополучия.

– Очень важно, чтобы ваши опыт и мудрость передавались из поколения в поколение. Сегодня мы имеем возмож-

ность ходить по земле, любить, строить семьи, растить детей и радоваться мирному небу над головой. Спасибо вам за это, – сказал Марат Ибраев.

На мероприятии озвучили биографию именинника, который в юном возрасте был призван Лозовским райвоенкоматом в действующую армию. Григорий Петрович в подробностях помнит о том, как воевал и как хоронил своих боевых товарищей.

– Не стоит бояться смерти, иначе мысли материализуются и первая шальная пуля непременно достигнет тебя. Во время боевых действий гремели снаряды и на моих глазах гибли товарищи, с которыми несколько минут назад шел

в наступление. Все это невозможно забыть, – со слезами на глазах вспоминает он. – Во время боя на Курско-Орловской дуге мне присвоили звание сержанта и за смелость вручили медаль «За отвагу».

Ветеран освобождал такие города, как Орел, Белгород, Курск, Харьков. Он также принимал участие в форсировании реки Днепр со стороны города Киева, воевал за Кенигсберг и Варшаву. Во время освобождения Кенигсберга Григорий Петрович получил контузию.

В середине 1945 года наступили мирные времена, но ветерана комиссовали лишь в конце 40-х годов прошлого века.

В послевоенное время Григорий Степенко трудился в колхозе, а в 1950 году по путевке приехал в Караганду. В течение нескольких лет Григорий Петрович работал на цементном заводе в поселке Компанейск, а затем до самой пенсии трудился на железной дороге. В 1981 году он ушел на заслуженный отдых.

Ветеран ВОВ выразил большую признательность руководству Карагандинского отделения ГП за внимание и заботу и надеется, что 100-летний юбилей встретит в таком же боевом расположении духа в кругу близких ему людей, соратников и коллег.

Фото автора

ГОРДИМСЯ И ЧТИМ

В годы Великой Отечественной войны железные дороги играли стратегическую роль. Эшелонами на линию фронта перебрасывались войска, провизия, а также оперативно проводилась эвакуация миллионов людей, перевозка заводов и предприятий. Огромный вклад в Победу внесли и акмолинские железнодорожники. За годы войны из региона благодаря их самоотверженному труду было отправлено более 120 вагонов с продуктами питания.

Айлин БАУРЖАН,
Кокшетау

В годы войны из бывшей Кокчетавской области были призваны в ряды Красной Армии более 41 тысячи человек, свыше 20 тысяч мобилизованы в трудовую армию. На станции Курорт-Боровое были сформированы специальные колонны железнодорожных войск особого назначения. В ходе войны менялись направления движения поездов. Теперь они следовали по направлению Москва, Дон, Украина, Польша, Чехословакия.

Кроме того, работники стальной магистрали под лозунгом «Все для фронта, все для победы!» делали все для продвижения эшелонов с продукцией, необходимой для фронта.

Так, в феврале 1942 года со станции Акмолинск отправился состав с продовольствием и более чем двумя с половиной тысячами индивидуальных посылок для воинов Волховского фронта, а в апреле для Ленинградского фронта. В феврале 1943 года был отправлен очередной эшелон на Юго-Западный фронт. В феврале 1942 года железнодорожники Акмолинского узла и управления дороги на личные средства соорудили и отправили на фронт даже передвижную баню из 10 вагонов.

В общей сложности на фронт было отправлено 711 автомашин, 12 860 лошадей, 3 290 повозок.

Также от железной дороги к литейному цеху была протянута ветка, по которой доставлялся чугун, привозимый в Кокшетау из других мест. На ней, кроме специалистов, имевших специальную «броню», работали оставшиеся в тылу женщины, старики и подростки.

Горвоенкомат принимал участие в размещении эвакуированных из города Подольска двух заводов вместе со специалистами, рабочими и членами их семей. Всего было принято и размещено свыше трех тысяч человек.

С особой заботой и теплом встречали акмолинцы эшелоны с ранеными во время ожесточенных боев солдатами. На территории области действовали семь эвакуогоспиталей (ЭГ): в городах Акмолинске и Атбасаре, в Сталинском районе (ныне Аккольский), на станции Курорт-Боровое в железнодорожной больнице. В городе Кокшетау дислоцировались три эвакуационных госпиталя: № 2396, 2447, 3604.

На сегодняшний день в Акмолинском регионе проживают один ветеран Великой Отечественной войны, участница блокады Ленинграда и две узницы фашистских концлагерей. Всех их объединяют пережитые ужасы войны, ликования по поводу победы и многолетний труд в железнодорожной отрасли.

Ветеран Великой Отечественной войны

Василий Сердюков в 17-летнем возрасте отправился служить в город Хвалынский Саратовской области в учебный автополк. Он принимал участие в освобождении Минска, Варшавы, форсировал реки Вислу и Одер, участвовал в самых тяжелых боях на подступах к Берлину – на Зееловских высотах. Победу Василий Антонович встретил в Берлине, у стен Рейхстага.

Надежде Коваль было всего пять лет, когда в сентябре 1941 года началась блокада Ленинграда немецко-фашистскими войсками. В возрасте 32 лет скончался ее отец Борис Кабакчи, не пережив первой зимы. Только лишь в марте 1942 года ее вместе с младшей сестрой Людмилой и матерью Александрой Мельник, уроженкой села Катарколь, эвакуировали по замерзшему льду Ладоги на грузовых машинах в Ленинград.

София Ломаккина большую часть жизни прожила в Казахстане и работала в локомотивном депо города Шучинска, но родилась она на западе СССР. Она, как и Надежда Афонина, никому не желает своей судьбы, ведь уже в раннем детском возрасте они стали узницами концлагеря.

В текущем году, как и в предыдущих, в преддверии Дня Победы во всех филиалах КТЖ пройдут мероприятия, посвященные ветеранам. Главная цель – напомнить о мужестве и подвиге старшего поколения.

Фото автора

Свыше 280 железнодорожников из нынешнего Оскеменского региона призвали на фронт в годы ВОВ. Путьцы, связисты, вагонники, локомотивщики, работники станций, дистанций электро- и водоснабжения, гражданских сооружений встали на защиту страны. Уже 25 июня 1941 года, спустя три дня после начала войны, в локомотивном депо станции Защита (ныне – Оскемен-10) создали первые паровозные бригады.

ГЕРОИ БЫЛЫХ ВРЕМЕН



Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Первой повела свой паровоз по фронтовым дорогам бригада старшего машиниста Сергея Сафонова. Многие бригады направили в паровозные колонны НКПС особого назначения, которые перевозили военную технику, продовольствие, людей, восстанавливали разрушенные взрывами железные дороги, хоронили погибших.

В 1941 году на станции Защита была открыта школа медицинских сестер, которая готовила кадры не только для железнодорожной больницы, но и для фронта. В частности, из коллектива локомотивного депо в ряды Красной Армии призвали 154 человек, из них впоследствии с фронта вернулся только 21 человек.

Конечно, в начале войны дефицит железнодорожных кадров тут же сказался на работе предприятий стальной магистрали. В 1942 году руководство Защитинского отделения дороги открыло школу фабрично-заводского обучения (ФЗО). Здесь лучшие инженерно-технические работники без отрыва от производства обучали на помощников машинистов, кочегаров паровозов, кондукторов, дежурных стрелочных постов, слесарей.

15-летние подростки бросали учебу в школах и шли в ФЗО. Уровень патриотизма среди железнодорожников был очень высок. Всех беспокоило положение на фронте, и на предприятиях организовывали читки газет, широко развернули работу по обучению молодежи гражданскими и военными специальностям. Девушки приходили в школу ФЗО, чтобы заменить отцов и братьев, ушедших на фронт. Для них при локомотивном депо организовали курсы кочегаров. Эта работа для девушек была очень тяжелой: они за смену перебрасывали несколько тонн угля. Потом их стали обучать на помощников машиниста и машинистов. После обучения девушки успешно сдавали экзамены. В Оскеменском регионе до сих пор помнят их имена: Вера Павлова, Анна Гредина, Катя Мохнаткина, Анна Костырева, Клавдия Балочных.

В военный период на железной дороге была очень строгая дисциплина. По воспоминаниям очевидцев, в локомотивном депо издали приказ,

по которому за опоздание на пять минут работников уже наказывали. Если же человек приходил на работу с опозданием на 20 минут, то ему грозил тюремный срок в пять лет.

После победоносного завершения Великой Отечественной войны перед страной встали новые задачи, связанные с восстановлением разрушенного народного хозяйства и дальнейшим его развитием. Когда железнодорожники возвращались с фронта и подразделений НКПС, то они активно вливались в эту работу.

Снова стали набирать темп социалистические соревнования. На восстановление разрушенных городов от железнодорожных предприятий Защиты отправили 50 человек. Это были исключительно девушки. 1967 год стал началом технической революции в Защитинском отделении дороги. На смену устаревшей маломощной паровозной тяге пришли тепловозы, на которые уже в первый год их внедрения пришлось почти четверть всех перевозок.

Сегодня в Оскеменском регионе в живых остался только один ветеран ВОВ – 97-летний Василий Снегур. Уже несколько лет он является лежачим больным. А в мае 1945 года его, 17-летним юношей, хотели отправить на Западный фронт, воевать с фашистской Германией. Однако там война уже завершилась, и Василия Снегура вместе с другими призванниками перебросили на Дальний Восток, затем – через советско-монгольскую границу. Там, в гористой местности Большой и Малый Хинган, округах Цицикар, Первый Таань они сражались с японскими войсками, которые были во Второй мировой войне союзниками Германии. Большой бой у них был через несколько дней после капитуляции Японии. В декабре 1945 года советских солдат вернули домой, однако еще шесть лет после этого Василий Снегур служил в армии. Впоследствии он работал на станциях Аврора и Защита в Восточном Казахстане. Трудился слесарем в вагонном депо, 18 лет являлся начальником грузового двора станции Защита. Вместе с супругой воспитал троих детей. Василий Снегур всегда говорил, что они воевали не зря. Войны, по его словам, отстаивали свободу Родины.

Фото Дидара БУРБАЕВА

ОТГОЛОСКИ ВОЙНЫ

Железная дорога Казахстана внесла свой неоценимый вклад в Победу над фашизмом. Во время ВОВ одних только военных грузов из Казахстана было перевезено свыше трех миллионов тонн. Обеспечивала стальная магистраль транспортировку войск и продовольствия, эвакуацию людей и стратегических предприятий.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Алматинский регион стал своеобразным центром в годы войны. Железнодорожники работали на передовых позициях, обеспечивая перевозку военных формирований, оружия, техники, продовольствия и других важных ресурсов. Кроме того, они принимали участие в ремонте и восстановлении разрушенных путей, что было критически важно для поддержки связи между фронтом и тылом. Их работа в условиях военного времени была неоценима для успешного ведения военных операций.

Перед железнодорожниками Казахстана в годы войны стояла также задача обеспечить транспорт предприятий, учреждения, эвакуированные в Казахстан и республики Средней Азии. Только

в Алма-Ате пришлось принимать и размещать несколько десятков заводов, фабрик и крупных цехов. Каждый коллектив предприятия железнодорожного транспорта считал своим долгом внести в общенародное дело что-то полезное и необходимое.

По приказу Наркомата путей сообщения уже 24 июня 1941 года был введен воинский график движения поездов. Ничего не меняя в техническом оснащении дороги, было принято решение пропускать через нее гораздо большее количество оборонных грузов. Прежде всего сократили до минимума количество пассажирских поездов дальнего и пригородного сообщения. Унифицировали размеры грузовых составов, время их прохождения по перегонам и остановок по техническим нуждам, исключили

обгон, и поезда пошли сплошным потоком, заполнив до предела магистральные линии.

Все крупные стратегические операции ВОВ – под Сталинградом, при прорыве блокады Ленинграда, в битве на Курской дуге, вплоть до взятия Берлина, потребовали подвоза 350-500 тысяч вагонов. Это огромная по тяжести работа выпала на долю личного состава колонн паровозов резерва НКПС. Не стерта из памяти первая женщина-казашка – машинист депо Пишпек Забира Жусупова, которая доставляла военные грузы в огневые точки фронта. Ее еще называли машинистом огненных рейсов.

Многие железнодорожники принимали в свои семьи приезжих специалистов-инженеров, людей рабочих специальностей из Украины, России, республик Приволжья



и других, чтобы как-то скрасить их пребывание вдали от родного края. И нередко после окончания войны специалисты оставались жить и работать в Казахстане, добрым словом вспоминая эту гостеприимную землю, всех тех, кто протянул руку помощи. Красными буквами в историческую летопись внесены имена участников Великой Отечественной войны и Трудового фронта Алматинского отделения: Станислав Соколов, Шамиль Шарипов, Мавлиха Курбаналиева, Николай Середенко, Рымбек Турганбаев, Александр Шокарев, Константин Поломошнов, Николай Лазаренко, Иван Косенков и многие другие.

О суровых годах Великой Отечественной войны напоминает

зал «Никто не забыт и ничто не забыто» в Центральном музее железнодорожного транспорта РК, где горит вечный огонь. Здесь оформлена военно-историческая экспозиция, запечатлевшая хронику военного лихолетья. Стенды, экспонаты, альбомы, редкие фото, архивные материалы воедино собраны в уникальную «Книгу памяти». На протяжении своего существования музей непрерывно поддерживает связь с республиканскими архивами и музеями, у которых приобретены фотоматериалы, видеофильмы, исторические документы и другие музейные редкости. Хранятся здесь и самые дорогие семейные ценности – фотографии и письма военных лет. Каждая

пожелтевшая фотокарточка, каждый помпанный треугольник с наскоро написанными строками – это история отдельной семьи, страны и общей Победы.

Впечатляет стенд, посвященный 28-героям-панфиловцам. О славных воинах-казахстанцах рассказывает панорама, где на разезде Дубосекова стоит мемориальный комплекс, увековечивший подвиг 28 панфиловцев, защищавших Москву от фашистских захватчиков в суровые ноябрьские дни 1941 года. Здесь же собрано все о легендарном батальоне Бауыржане Момышулы, воевавшем в составе 316-й стрелковой дивизии генерала Ивана Панфилова, которая героически отбила атаку противника под Москвой на знаменитом Волоколамском направлении. 9 458 солдат и офицеров награждены боевыми медалями и орденами. В числе воинов-панфиловцев были и железнодорожники с Туркестано-Сибирской железной дороги: Герой Советского Союза Иван Шапшаев, Галел Вильданов, Исмухан Таймасов, Мислах Иманбеков, Мусахан Алимжанов – все эти имена вошли в историческое наследие дороги. Их отвага и преданность делу Победы оставили неизгладимый след в истории страны.

Фото автора

№39-40 (2969-2970) 07/05/2024

ЖЕҢІСТІҢ 79-ШЫ КӨКТЕМІ

Сыр өңірінде көзі тірі бірнеше соғыс ардагері қалған. Солардың бірі – 101 жастағы Төлеген Жүнісов. Қызылорда магистральдық желі бөлімшесінің директоры Ербол Сәулебеков бастаған аймақ теміржолшылары ардагерді Жеңістің 79 жылдығымен құттықтап барып, батасын алды.



Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Майдан даласында атқаштар полкінде оқ пен оттың арасынан шайқаса жүріп аман қалған қаһарманмен диалог алу аймақ теміржолшылары үшін тарихи оқиға.

Ғасырдан жасы асса да Төлеген қария әріптестерін танып, көрген кезде алғысын жаудырып отырады. Теміржолшылар да оның жағдайына әркез алаңдап, назарда ұстап келеді. Керек-жарағын үнемі тауып әкеліп, көмек қолын созудан аянбайды. Бұл жолы да құр қол бармай, азық-түлік, жеміс-жидек толтырылған себетін және қаржылай сыйлық ала барып тапсырды.

– Жылдағы дәстүр бойынша майдангер Төлеген қарияға дистанция теміржолшылары атынан көмек көрсетіп келеміз. Үнемі отбасы мүшелерімен хабарласып, хал-ахуалын біліп отырамыз. Жеңіс күні қарсаңында бөлімше басшылығымен бірге келіп, құрмет көрсетіп, қарияның алғысына бөленіп, батасын алдық, – дейді дистанцияның кәсіподақ ұйымының төрайымы Ғалия Қожахметова.

1942 жылы 19 жасында әскер қатарына алынып, Өзбекстанның Самарқанд қаласына келеді. 8

айға кіші командирлікке оқуға жіберіледі. Алайда, 5 айдан соң соғысқа аттанып, майданға кіріп кетеді. Төлеген Жүнісов арнайы оқудан кейін сержант дәрежесімен соғысқа кіріп, Германияның бірнеше қаласының жауды қарсы алады.

Автомат пен қол пулеметін қатар меңгерген қазақ баласы Украинаны жаудан азат ету жолында ерекше ерлік жасайды. Жауынгерлік ерлігі үшін майдангер «І дәрежелі Ұлы Отан соғысы» орденімен, «Германияны жеңгені үшін», «За боевые заслуги» және «За отвагу», «КСРО Қарулы күштеріне-60 жыл», «КСРО Қарулы күштеріне-70 жыл», «Еңбек ардагері» және «Астанаға-10 жыл» секілді орден-медалдармен марапатталды.

Төлеген Жүнісовке «І дәрежелі Ұлы Отан соғысы ордені» ұрыс кезінде жаудың соғыс қимылына қажетті құрал-жабдықпен жасақталған және жан-жағын, алды-артын жіті қарап, бақылай алатын «Тигр» танкісін жарып жібергені үшін беріледі. Теміржолшы-майдангер үшін бұл марапаттың орны бөлек.

Суретті түсірген автор

ОТТЫ ЖЫЛДАР ЕЛЕСІ...

Астанадағы Жоғары көлік және коммуникация колледжінің студенттері 7 мамыр – Отан қорғаушылар және 9 мамыр – Жеңіс күніне орай теміржолшы ардагерлерге арнап мерекелік шара өткізді.



Әділет МҰСАХАЕВ,
Астана

ҚТЖ Ардагерлер кеңесінің ұйытқы болуымен өткен жынға негізінен Ауған соғысы мен Чернобыль апатын залалсыздандыруға қатысқан теміржолшы ардагерлер қатысты.

Салтанатты шара Екінші дүниежүзілік соғыста шешім болған азаматтарды 1 минуттық үнсіздікпен еске алудан басталды. Жыны барысында ардагерлер алапат соғыстың адамзатқа тигізген ауалы мен жеңіс жолында кеудесін оққа тоса отырып, қиян-кескі ұрыста ерлік көрсеткен сарбаздарымыз жайлы тағлымды әңгімелер айтты.

Құрметті теміржолшы, Локомотив депосының атакты машинисті, теміржолшылар әулетінен шыққан Рашид Мұқатов екінші дүниежүзілік соғыста жеңіске жету үшін жауынгерлермен қатар тылда еңбек еткен жандар да, оның ішінде теміржолшылар да аянбай тер төккені жайлы деректі мысалдар келтіріп тағлымды әңгіме өрбітті. Отты жылдар елесінен кино көргендей болған студенттер аға буынның әңгімесін ұйып тыңдады.

«Бұл тұрғыда өз әкем Мұхамедияр Мұқатов жайлы айтсам деп едім. Ол 1932 жылдан

бастап теміржолда, паровозда жұмыс істеді. Соғыс жылдары жанқиярлықпен еңбек етті. Сол себепті әкем Құрметті теміржолшы атағымен марапатталған алғашқы қазақтардың бірі болды. Ол жайында жазылған мақалалар көп болды. Әкемнің екі інісі де соғыс жылдары теміржол саласында еңбек етті», – деп естелігімен бөліскен ардагер болашақ теміржолшыларға оқуда озат болып, мамандықтарына берік болуына тілеуестік білдірді.

Студенттер соғыс кезінде шыққан әндерді шырқап, күй шертіп, жиналған қауымға жақсы көңіл-күй сыйлады. «Жастарымыз сұрапыл соғыс жайлы кітаптан оқығаны болмаса, көп біле бермейді. Бұл тұрғыда тылда болған ардагерлердің өздерімен кездесіп, әңгімелерін тыңдаса, оның берері мол», – дейді колледж директоры Бірлік Қапезов.

Жыл өткен сайын Екінші дүниежүзілік соғысқа қатысқан теміржолшы ардагерлердің саны сиреп бара жатқаны белгілі. Бүгінде соғысқа қатысқан 9 ардагер, Ленинград блокадасына қатысқан 3, концлагерьде тұтқын болған 4 теміржолшы ардагер қалыпты.

Кеш соңында Ардагерлер кеңесі атынан қонақтарға сый-сияпат көрсетілді.

Суретті түсірген автор

СОҒЫС КЕЗІНДЕ САЛЫНҒАН

ГУРЬЕВ-АСТРАХАНЬ ТЕМІР ЖОЛЫНЫҢ ТАРИХЫ



1942-43 жылдары құрылысы жүрген «Гурьев-Астрахань» темір жолының тарихы туралы не білеміз? Аса қиын жағдайда жүрген теміржол құрылысын соғыс жылдары жүргізудің қажеттілігі қандай еді? Құрылыс неліктен орта жолдан тоқтады? Таратып айтайық...

Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

XX ғасырдың басында Гурьев (қазіргі Атырау) облысындағы ашылған кен орындары бүкіл әлемге мұнайлы Қазақстанды таныстырды. 1925 жылдың басында СССР Халық шаруашылығы кеңесінің шешімімен Гурьев-Доссор тар табанды темір жолын салу үшін Ембі-мұнай тресінің жанынан құрылыс басқармасы ұйымдастырылды. Жол салу ерекше қиын жағдайда жүргізілді. Ешбір құрылыс механизмі болмады, трасса бойын ауыз сумен қамтамасыз ету үлкен күшке түсті. Жолшылардың жанқияр еңбегі нәтижесінде Гурьев-Доссор тар табанды 93 км темір жолы 1926 жылы 18 желтоқсанда пайдалануға берілді. Жол бойында ірі үш станция – Гурьев, Қарабатан, Доссор, 3 разезд – Сокол, Ескене, Даңғар іске қосылды. Алғашқы кезде пойыз Гурьевтен Доссорға дейін 11 сағат, кейін 7 сағаттай уақытта жүріп өтті. Гурьевтен негізінде су және басқа тауарлар, Доссордан мұнай өнімдері тасылды. 1934 жылы мұнай өндіру қарқыны артуына байланысты Ескенеді тағы бір тар табанды темір жол салынды.

Ал Қандыағаш-Гурьев темір жолы 1939 жылғы 12 ақпанда салынып бітті. Жол салуға 6 мыңнан астам құрылысшы қатысты, олардың 70% астамы жергілікті ұлттың өкілдері болды. 1939 жылы 26 ақпан күні 40 вагон тіркелген бірінші пойыз Гурьевке келді.



Қандыағаш-Гурьев жолы 1939 жылы желтоқсанда уақытша, 1942 жылы тұрақты іске қосылды. Ол темір жол Ембі мұнайының Оралға, Сібірге, Орта Азияға шығуына жол ашты.

Соғысқа дейінгі жылдарда Орал-Ембі аралығында жаңа мұнай кен орындарын барлау және іске қосудан қатар, «Каспий-Ор» мұнай құбыры, «Гурьев-Доссор-Қосшағыл» су құбыры, жоғарыда айтқан «Гурьев-Қандыағаш» теміржол желісі салынып, іске қосылған болатын. Бірінші мұнай өңдеу зауытының құрылысы Гурьевте Ұлы Отан соғысы кезінде басталды. Зауыт екі жыл ішінде АҚШ-тан lease шарттарында жеткізілген жиынтықты жабдық базасында салынды. Бастапқы қуаты жылында 800 мың тонна болды. Зауыт Ембі кен орнынан авиациялық және автомобиль бензиндерін, мотор және қазандық отынын

шығаруға маманданған еді. Осы зауыттың жанама өнім түріндегі газдарының базасында кейінгі жылдары химия зауыты салынған болатын. Осы атқарылған істердің маңызы өте жоғары. Біріншіден, Ембі мұнайын тасымалдау жолы ашылды. Екіншіден, облысты бүкіл елмен байланыстыратын теміржол қатынасы іске қосылды. Ембідегі ескі кәсіпшілік және ашық мұнай кен орындарын игеру Ұлы Отан соғысы жылдарында майданды темір жол арқылы жанар-жағармаймен қамтамасыз етуде елеулі көмек көрсетті. 1942-1943 жылдары Мақат-Орск, Ақмола-Магнитогорск темір жол желілерінің құрылысы аяқталды. Соғыс жылдарында мұнай мен темір жолдың дамуына тағы бір серпіні берілді. Мұнай сапасының жоғары болғаны соншалықты, оны өңдемей-ақ, темір жолмен майданға жіберіп, танктерде пайдаланды. 40-шы жылдардың

ТАУ ТҮЛҒАЛЫ ТЕМІРЖОЛШЫ

«Ардагерлер ұйымы» республикалық қоғамдық бірлестігінің Түркістан облыстық филиалы өкілдері ұсынған дерекке сүйенсек, бүгінгі таңда облыс аумағында 152 588 ардагер есепте тұрады. Оның ішінде Ұлы Отан соғысына қатысқан 11 майдангер болса, 4 092 тыл ардагері бар екен. Санаулы соғыс ардагерінің бірі – теміржолшы Қалмен Мұратұлы.

Нұрлыбек ДОСЫБАЙ,
Шымкент

Жуырда 100 жасқа толған қария қазір Ордабасы ауданына қарасты Бадам ауылында тұрады. Өмірінің 35 жылын Арыс пен Бадам станциясы аралығындағы темір жол бойында еңбек етіп өткізген оның зейнетке шыққанына да 40 жыл өтіпті. Бүгінде Қалмен ата мәуелі бәйтерекке айналған тау

тұлға. 6 ұл, 2 қызынан 35 немере, 72 шөбере сүйіп отыр. Арыс вагон депосында, Бадам станциясында 1984 жылға дейін еңбек еткен қария бүгінде Бөген ауылында кенже ұлы Батырдың қолында. Елудің бесеуін еңсерген Батыр Әскерилендірілген темір жол күзетінде қызмет етеді.

1942 жылы Ұлы Отан соғысы жүріп жатқан кезде 8-ші класты бітірген бозбала Қалмен әскер

қатарына шақырылады. Әуелі Семейдегі Аягөз станциясында командирлік курста 6 ай оқып, сержанттық шен алады. Сол жылдың желтоқсан айынан бастап 1943 жылдың қазан айына дейін Аягөз маңындағы Сергиополь қалашығында жауынгерлерді соғысқа даярлау, оқу-жаттығу курсынан өткізумен айналысады. Ал қараша айында бірінші Беларусь майданында соғысқа



қатысады. Кейіннен Витебск қаласының маңында болған кескілескен шайқаста кейіпкеріміз госпитальға түсіп қалады.

«Біз Беларусь фронтына келгенде Ржев-Велиж деген сияқты көптеген қалаларды немістер басып алған екен. Жалау әскер болсақ та жауды шегіндірдік. Мен майданда минометпен жүретінім. 1944 жылдың ақпан айында соғыс алаңында екі жерден жараландым. Бір оқ білезік буыныма тиіп жарақаттап, ал екінші оқ сұқ саусағымды жұлып кетті. Дзержинский қаласындағы эвакуациялық госпитальде 2 айға жуық жатып, дәрігерлердің №336 шешімімен «II топтағы мүгедек» деп танылды. Сөйтіп, елге келіп, ақ адал маңдай терімізді төгіп, еңбек еттік. Құдайдың осы күнді көрсеткенімен мың да бір шүкіршілік етеміз», – дейді мерейлі жүз жасты еңсерген Қалмен ақсақал.

Суретті түсірген автор

ІЗІН БАСҚАН ҰРПАҒЫ БАР

Маңғыстау теміржолының тарихында, оның алғашқы қалыптасу жылдарында нағыз қиын-қыстау кезеңдерді бастан өткеріп, қара жұмысты қолмен атқара жүріп түбек теміржолына маңдай терін сарқыған теміржолшылар көп. Солардың қатарында ҰОС ардагері Ізтұрған Артықбаев та бар.

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Өзі ҰОС екінші топ мүгедегі, аяғының жарымжан болуына қарамастан, ауыр саймандарын аркалап, қашан қарасан Шетте теміржолының ана шеті мен мына шетіндегі жол күтімін жасауға аттанып бара жататын дейді көзін көргендер. Қазір оның ұрпағы да атасы негізін салып берген кәсіптің нәсібін көріп жүр.

– Атамыз Ізтұрған Артықбаев 1912 жылы бұрынғы Гурьев облысы, Шивченко қаласы Таушыкентінде дүниеге келген. 1941-1945 жылдар аралығында І Украина майданында маршал Жуков пен Рокоссовскийдің 100-ші дивизиясында 154-ші атқыштар полкі сержанты болып, Ұлы Отан соғысына қатысқан. 1944 жылы аяғынан ауыр жарақат алып, елге оралады. ҰОС екінші дәрежелі мүгедегі болғанына қарамастан елге келгенін Таушықтағы көмір өндіру шаруашылығында тау-кен қауіпсіздігі командасында взвод



командірі болыпты. Сол жерде бес жыл еңбек етіп, соғыстан кейінгі ел экономикасының қалпына келуіне көмір өндірісінде жүріп үлес қосқан. «Ұлы Отан соғысындағы ерлігі үшін» медалімен марапатталған. Ұрыс алаңында жүргенде де жауынгерлік тапсырмаларын адал орындағаны үшін біраз марапат алыпты. 1949 жылдан соң түрлі қызметтерді атқарып, жиырма жылдан соң теміржол шаруашылығына келген. Біз

осындай жанның ұрпағы болып, атамыз бастаған жолды жалғап жүргенімізге қуаныштымыз. Ол кісіні көру бұйырмаса да ерлігі мен адамгершілігіне қанықпыз. Бұл біз үшін үлкен мақтаныш, – дейді бүгінде Маңғыстау жол дистанциясында жетекші жол инженері болып еңбек ететін немересі Ержан Артықбаев.

Айтуынша, атасы екінші разрядты жол монтері болып Шетте теміржолына 1969 жылы жұмысқа

кірген. Зейнетке 1973 жылы осы жерден шығыпты. Төрт ұл мен үш қыз тәрбиелеп жеткізген. Екі ұлынан тараған ұрпағы қазір болат жолда тер төгіп жүр. Махмұт дейтін жол монтері болған ұлынан туған Тұраргүл немересі Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесінде инженер-технолог. Әбдіғали есімді ұлынан Ержан мен Ерлан немерелері өрбітті. Ағайынды Артықбаевтар да теміржолда. Ержаны жол дистанциясында жетекші жол инженері болса, Ерланы атасы секілді жол монтері.

– 1969 жылы Отан алдындағы борышымды өтеп әскерден келіп, теміржолға жұмысқа тұрдым. Шетте станциясында Ізкеңмен көрші тұрдық. Бір мекемеде, бір бригадада бес жылға жуық бірге еңбек еттік. Ол кезде жаспыз, ардагер ағамыздың соғыстағы әңгімелерін ұйып тыңдайтынбыз. Қанды майданда шындалған солдат емес пе, әңгімелері рух беретін, ол кісіден қиындықтан қажымай өтуді үйрендік. Өмірлік ұстазымыз болды. Жындар, ақылдар шаруалар болса сол кісіге жүгінетініміз. Ортасына сыйлы жан еді. Кейде жезде деп қалжыңдасатынымыз. Еркелігімізді көтеріп, қашан да қолұшын беруге дайын тұратын. Осындай сыйластық, ауызбірлікте жұмыс істедік, – дейді ардагермен жұмысастас болған шетпелік байырғы теміржолшы Әбен Кенжебаев.

Суретті түсірген автор

Ко Дню защитника Отечества

Нелегкие испытания выпали на долю наладчика путевых машин ПЧ-24 Караганды, воина-интернационалиста Юрия Билошова. В юном возрасте он находился под обстрелами моджахедов в Афганистане, пережил перестроечное время, а затем безболезненно влился в настоящее.

БЫТЬ ЧЕСТНЫМ С САМИМ СОБОЙ

Светлана МОГАЙ,
Караганда

В 1981 году после окончания средней школы на станции Караганда-Сортировочная Юрия Билошова призвали в ряды Советской армии. На тот момент его мама Дарья Ивановна работала путейцем, а отец имел инвалидность и трудился бухгалтером в эксплуатационном локомотивном депо. Юноша в любой момент мог взять отсрочку, но в силу своей ответственности не стал этого делать. После прохождения медкомиссии в назначенное время он явился в областной военкомат.

– Это был апрель. Шел сильный дождь, и мы простояли у военкомата всю ночь. Под утро нас повезли на железнодорожный вокзал, мы сели в прицепной вагон и прибыли в Киргизию, в город Ош, – рассказывает Юрий Билошов. – Там находилась воинская часть, народу было много – около тысячи человек. После отбора группу ребят отправили в Ташкент, где находилась учебная часть. В течение трех месяцев мы проходили строевую подготовку, учились стрелять и осваивали азы по электроснабжению. нас обучали высококвалифицированные преподаватели из Ташкента. После прохождения курса молодого бойца нас погрузили в машины и повезли

в аэропорт, после чего посадили в самолет. Во время полета сработала сигнализация, и нам объявили, что самолет пересек границу дружественной республики Афганистан. После высадки они ощутили сильную пыль, жару, вихревые ветры. В Кабуле вновь прибывшим выдали солдатскую форму – шинель, панаму, сапоги и сухой паек. Условия были жесткие – строгая дисциплина и проживание в палатке по 30 человек. Так началась служба в Афганистане.

– По ночам мы чистили картошку, а днем колонной машин возили боеприпасы. Каждый из нас в любой момент мог получить пулю и больше не вернуться домой. За полтора года я похоронил двоих боевых товарищей. Эту утрату переживал очень тяжело, так как наш спецвзвод за сравнительно короткое время стал одной из самых дружных семей, – вспоминает Юрий Билошов.

В 1983 году закончилась служба в Афганистане. По той же схеме он вернулся домой в родную Сортировку. Через два месяца устроился слесарем в локомотивное депо. Там его встретили специалисты с большим опытом работы, которые в будущем стали наставниками.

– Я им благодарен за опыт и знания, которые они передали мне, – говорит железнодорожник. В депо Юрий Билошов проработал

10 лет, а затем устроился в ПЧ-24 наладчиком путевых машин. Новая работа в чем-то была схожа с прежней. Необходимо было выполнять наладку, регулировку, обслуживание и ремонт оборудования, навесных механизмов, приводов и рабочих органов механизированных устройств в железнодорожной отрасли.

Общий стаж работы нашего героя на сегодняшний день составляет 48 лет. За это время им было подано около 10 рационализаторских предложений. Одно из них – внедрение кранов в ПЧ-24. Эти приспособления очень выгодны при поднятии и сборе длинномерных рельсов, что значительно экономит время.

На тот момент экономический эффект рацпредложения составил один миллион 800 тысяч тенге.

Как и в работе, все гармонично сложилось у Юрия Билошова и в семейной жизни. Он счастлив со своей супругой Галиной. Вместе они воспитали двух дочерей – Наталью и Татьяну, сейчас у них подрастает замечательная внучка – Маргарита.

В год празднования 120-летия образования Казахской железной дороги Юрий Билошов пожелал работникам стальной магистрали преданности к своей работе, благополучия и уверенности в завтрашнем дне.

Фото автора



ЖЕЛЕЗНЫЕ ЛЮДИ СТАЛЬНОЙ МАГИСТРАЛИ

Для железнодорожников Уральска День Победы особенно дорог. Уральск был не просто ближним тылом. Это единственный в Казахстане город, включенный непосредственно во фронтную зону. Западно-Казахстанская, тогда Уральская, область 760 раз подвергалась бомбардировкам фашистской авиации, особенно железная дорога, ставшая единственной транспортной артерией Сталинградского фронта.

Анна ПАНИЦЕВА,
Уральск

Уральские железнодорожники своим самоотверженным трудом внесли весомый вклад в Победу над фашистской Германией.

– Фашистские самолеты регулярно бомбили станции Сайхин, Жанибек и Шунгай (ныне они относятся к РЖД), где формировались фронты, дивизии отправлялись по железной дороге к Волге, – рассказывает труженик тыла, хранитель музея железнодорожников Михаил Надточий.

За время бомбежек погибли тысячи мирных жителей. В этих местах высаживались вражеские десанты, но их быстро ликвидировали. В горьковском только от железнодорожников поступило три тысячи заявлений добровольцев. Из железнодорожников и членов их семей на станции Уральск был создан подразделение народного ополчения в количестве 1 400 человек. Единственной транспортной артерией Сталинграда была железная дорога. Из Майкопа и Грозного было доставлено 500 цистерн с горючим. Их переправляли через Каспийское море, Урал и далее – по железной дороге в Сталинград.

На железной дороге Уральской области применялись сдвигание поездов,



давала до 75 литров крови, 90% железнодорожников безвозмездно сдавали кровь защитникам Сталинграда. Огромную помощь в питании бойцов, курсантов и командиров оказывал подход железной дороги, находившийся на станции Ростоши (ныне Белес). Железнодорожники Уральска внесли огромный вклад в строительство 10 военных аэродромов в Чапаевском, Фурмановском районах, а также аэродром Шуктубай, Яик, Алтабас возле одноименных станций.

Все население выходило на устранение последствий налетов, на снегоуборку и борьбу с паводком. В 1942 году подъем Урала составил 942 сантиметра (в 2024 – 865 сантиметров). От реки Чаган

первых внес свой вклад в 100 тысяч рублей путевой рабочий К. Селевка, за ним последовали его коллеги. На собранные уральскими железнодорожниками средства были построены танковая колонна и авиаэскадрилья. Почин железнодорожников поддержали рабочие и колхозники области. Этот самоотверженный поступок был высоко оценен Верховным главнокомандующим Иосифом Сталиным, приславшим благодарственную телеграмму коллективу Уральской дистанции пути и Уральского паровозного депо.

В тылу железнодорожники также ответственно относились к служебным обязанностям. Машинист депо Уральск Завертайло стал водить тяжелые поезда без промывки, сэкономил 46 тонн топлива. В одну из поездок с боевым грузом со станции Уральск потекла топка паровоза, ремонт которой по правилам нужно производить при потушенном и остывшем паровозе, на что потребуются не менее двух суток. Машинист с помощником забросил топку углем, надели телогрейки, замочили головы, облились водой и залезли в горячую топку, устранили неисправность, поезд с боевым грузом был доставлен на фронт строго по графику.

За образцовое выполнение заданий правительства и военного командования СССР орденом Ленина были награждены машинист депо Уральск Завертайло, машинист-инструктор депо Казахстан Петров, путевой обходчик 6-й дистанции пути Алдыбаев. Орденом «Знак Почета» был награжден машинист депо Уральск А. Куличев, а медали «За трудовое отличие» – машинисты Кривенцов, Буданчиков и другие работники отделения. Бывший работник отделения И. Куличев за боевые заслуги был удостоен звания Героя Советского Союза, его имя присвоено улице в Уральске.

В марте 1944 года народный комиссар, генерал-директор путей сообщения Л. Каганович награждал знаком «Почетный железнодорожник» девять работников Уральского отделения. Среди них бригадир 6-й дистанции пути Грищенко, стрелочница станции Чингирлау Финадеева, осмотрица вагоноремонтного депо Лозунская. Оператору станции Уральск Булоховой среди первых в отделении был вручен почетный знак «Отличный движенец», учрежденный в сентябре 1943 года ВЦСПС и Наркомпути.

Сегодня на учете совета ветеранов-железнодорожников Уральского узла стоят 192 труженика тыла. Многие из них имеют награды.

Фото автора

ПРОШЕДШИЙ СКВОЗЬ ОГОНЬ

Тяжелое ранение в бою, затем долгое восстановление в госпитале и дальнейшая служба в Афганистане. Во время вывода войск начальник станции Джаркуль Костанайского отделения ГП Арман Жилгельдин покидал эту страну с чувством выполненного интернационального долга.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

Костанец Арман Жилгельдин был призван в Советскую армию в 1990 году. Служить он попал на пятую погранзаставу тогда еще мало кому известного, но сегодня уже знаменитого Хороского погранотряда, на таджико-афганской границе. Будни пограничников в любое время спокойными не назовешь, но в 1992 году в Таджикистане началась гражданская война, и обстановка на таджико-афганской границе резко накалилась. Арман Жилгельдин дослуживал второй год срочной службы, уже вышел всегда ожидаемый всеми «срочниками» приказ министра обороны об увольнении в запас, и до «дембеля» ему оставались считанные дни. Но 16 октября 1992 года 5-я погранзастава была поднята по тревоге. Прапорщик с соседней 6-й заставы, проезжая вдоль границы, обнаружил на стыке 5-й и 6-й застав большую группу моджахедов, переправляющуюся через пограничную реку Пяндж. Отважный пограничник в одиночку принял бой, но до прихода подкрепления был окружен и убит моджахедами. К нему-то на помощь и спешили двенадцать пограничников с 5-й погранзаставы, во главе с начальником заставы. Место переправы моджахедов было на стыке 5-й и 6-й застав, но с 5-й к нему было ближе – 30 километров. Пограничники мчались к месту неравного боя на стареньком ГАЗ-66, но недалеко от места боя их ждала засада. Место для нее было выбрано моджа-

хедами очень коварное: крутой поворот, за ним сразу подъем, и с одной стороны отвесная скала, а с другой – пропасть. Забегая вперед, именно на этом месте спустя два с половиной года, 7 апреля 1995 года, попадет в засаду казахстанская седьмая сводная рота Казбата, осуществлявшая миротворческую миссию; в результате этого боя погибли семнадцать казахстанских военнослужащих.

Но почти за три года до этих событий на коварном повороте в засаду попала группа пограничников, спешившая на помощь своему сослуживцу.

– Мы сразу попали под шквальный огонь. Моджахедов было очень много. Точную цифру назвать не могу, там было не до счета, но огонь был очень плотный и стреляли словно со всех сторон – и с той стороны реки Пяндж, и с окрестных гор на нашей стороне, – вспоминает Арман Жилгельдин.

Двенадцать пограничников и не подумали об отходе, заняли оборону прямо на месте и в течение шести часов вели неравный бой. До самых сумерек, пока не убит моджахедами. К нему-то на помощь и спешили двенадцать пограничников с 5-й погранзаставы, во главе с начальником заставы. Место переправы моджахедов было на стыке 5-й и 6-й застав, но с 5-й к нему было ближе – 30 километров. Пограничники мчались к месту неравного боя на стареньком ГАЗ-66, но недалеко от места боя их ждала засада. Место для нее было выбрано моджа-



сами начали отход. К этому моменту Арман Жилгельдин уже был тяжело ранен и лежал без сознания, истекая кровью. Это случилось так.

– Сначала было тяжело ранен наш сослуживец Олег из Украины, и мы по очереди волоком вытаскивали его из-под обстрела. И вот в тот момент, когда я тащил его, мне в каску попала пуля. Пуля, срикошетив от каски, чиркнула меня по носу, а затем попала в плечо, – вспоминает Арман.

Возможно, пуля была не одна, а две, этого Арман сказать не может, помнит лишь, что все это случилось в один миг. Она засела глубоко в плечо, крови он потерял много и находился без сознания, когда его и еще троих тяжело раненых сослуживцев вертолетом доставили в госпиталь в Душанбе, где ему сделали прямое переливание крови. Пятый их товарищ из 12 погиб в том бою. Выйдя из госпиталя в конце ноября, Арман Жилгельдин вернулся на свою родную 5-ю погранзаставу, откуда и был демобилизован.

В АО «НК «КТЖ» он пришел работать в 2015 году, до этого трудился в околожелезнодорожной

сфере. Что его привело в компанию? Стабильность и забота о сотрудниках. Начиная от самых низов – составителей поездов на станции Костанай. Затем работал дежурным по горке (сортировка вагонов), после – оператором поста электроцентрализации станции Костанай-Северный. И в 2018 году был назначен начальником станции Джаркуль Костанайского отделения грузовых перевозок. В этой должности он трудится по сегодняшний день. Подтверждением успешности его трудов служат многочисленные грамоты от руководства компании. В личной жизни Арман вместе с супругой Розой, тоже железнодорожницей, воспитывают двоих детей – семимесячного Асылхана и десятилетнюю Дарину.

– Я считаю, каждый человек должен заниматься тем, что ему по душе, – говорит Арман Жилгельдин. – Работа на железной дороге мне по душе. Я рад, что пришел работать сюда.

Вот такой простой рецепт жизненного счастья от человека, прошедшего огонь и два не погибшего в бою.

Фото автора

ЕЖЕСУТОЧНО ЧЕРЕЗ СТАНЦИЮ УРАЛЬСК ПРОХОДИЛО 24 ПОЕЗДА, ДО 85% СОСТАВЛЯЛИ ВОИНСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ. СКОРОСТЬ ВОИНСКИХ ЭШЕЛОНОВ ДОСТИГАЛА 80-100 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС. ДО ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ В СУТКИ.

«живая» блокировка, то есть цепочка сигнальщиков стояла в одном километре друг от друга, караванный способ движения поездов с интервалом в несколько минут, были построены дополнительные разъемы и посты, что позволило увеличить пропускную способность в два раза. Ежедневно через станцию Уральск проходило 24 поезда, до 85% составляли воинские перевозки. Скорость воинских эшелонов достигала 80-100 километров в час, до тысячи километров в сутки.

Коллективы паровозного депо и мастерские дистанции пути выпускали мины. Машинист паровозного депо Уральска Покусай вел поезд с танками в Сталинград и был 15 раз атакован авиацией, бригада погибла, сам Покусай ранен, но довел поезд до пункта назначения. В другой раз его паровоз от налета авиации получил 300 пробоин! Об этом легендарном машинисте писала газета «Правда». Мало кому известно, что один из паровозов особого резерва Наркомата путей сообщения, которым доставили состав с пленными фельдмаршалом Паулюсом и офицерами его штаба, вел машинист Уральского депо Бобрывшев. Труд уральских железнодорожников был высоко отмечен правительством страны, в том числе боевыми наградами.

5 ноября 1942 года в госпиталях Уральска резко увеличилось число раненых, поступивших со Сталинградского фронта. Станция переливала кровь ежедневно

до Уральска насыпь укреплялась камнями, мешками с песком, для погашения волн применялись привязанные пустые бочки, бревна, тюки сена. Чтобы не снесло мост через Урал, краном восстановительного поезда на подходе к нему опускали в воду полувагоны с камнями вдоль насыпи, на мост ставили для усиления устойчивости паровозы. Железнодорожники перестроили работу на военный лад, каждый стремился внести достойный вклад для скорейшего продвижения поездов. Работали по 48 часов, не покидая рабочих мест и во время налетов. В первые четыре месяца войны пришли на железную дорогу десятки женщин. В депо станции Уральск 58 женщин обучились профессиям помощника машиниста паровоза, кочегара, токаря, слесаря, заместив мужчин, ушедших на фронт.

Работники станции Чингирлау под руководством секретаря парторганизации Арстангалеева начали сбор подарков для воинов. Первая партия подарков от Уральского отделения была отправлена уже в июле 1941 года. Рабочие дистанции пути проводили субботники и воскресники по ремонту пути, а заработанные деньги переводили в фонд обороны. Работники станции Ангаты за пять воскресников перечислили в фонд обороны 8 300 рублей. Железнодорожники из личных сбережений собрали средства на вооружение. Одним из

№39-40 (2969-2970) 07/05/2024

ӨТКЕН КҮННЕН БЕЛГІ БАР



Биыл Маңғыстау теміржолының тарихы үшін маңызды жыл. Осыдан түп-тура 60 жыл бұрын, 1964 жылы Мақат – Ақтау теміржолы түйісіп, қарт түбекке тұңғыш пойыз келген. Жұырда жергілікті теміржолшылар бұл датаны ұмыт қалдырмай, Маңғыстау теміржолын Қазақ теміржолымен алғаш байланыстырған нүктеге ескерткіш белгі қойды.

Қазақстан темір жолының 120 жылдық және Маңғыстау теміржолының 60 жылдық мерейтойына арналған бұл ескерткіш белгі №10 бекетке орнатылды. Өйткені Мақаттан Ақтауға қарай тартылған теміржол дәл осы жерде тоғысқан болатын. Осы тарихи датаның ұрпақтар есінде мәңгі сақталып қалуы үшін теміржол түйіскен жыл мен ай-күні ескерткішке ойып жазылған.

Ескерткіш белгі қою рәсіміне жергілікті теміржолшылармен қатар өзге өңірлерден келген қонақтар да қатысты. Ескерткіштің тентасы салтанатты түрде қиылып, ардагерлер теміржол тартылған жылдардан естелік айтты. Маңғыстау теміржолының

іргетасын қаласқан азаматтардың еңбегі ерекше аталып, өмірден өткен теміржолшылар рухына тағзым етілді.

Маңғыстау қосалқы бөлімі бастығы Н.Ғұбашов сөз алып, тарихқа аз-кем шолу жасап өтті. «Қазақ теміржолының 120 жылдық мерейтойымен тұспа-тұс келген Маңғыстау теміржолының 60 жылдық мерекесімен баршанызды құттықтаймын. Осыдан 60 жыл бұрын маңғаз Маңғыстауға теміржол төселген болатын. 1961 жылы шілденің 5-жұлдызында Жетібайдан алғашқы мұнай фонтаны атқылап, бұған дейін сырын ішіне бүгіп жатқан қарт түбек бар байлығын сыртқа шығарған. Міне, осы мөл



мұнай мен газ қорын, стратегиялық қорғаныстық маңызға ие бағалы қазба байлықтарды игеру үшін Маңғыстауға темір жол тарту мәселесі күн тәртібіне қойылған еді. 1964 жылы маусым айының 29-да түйісіп, Мақат пен Ақтау арасын 704 шақырымдық темір жол жалғады. Осынау тарихи сәтті ұрпақ жадына мәңгілікке қалдыру үшін ескерткіш белгі қалдыруды жөн санадық. Киелі Маңғыстау өңірінің теміржолы дами берсін, теміржолшылардың абыройы асқақтап, мәртебесі өсе берсін!», – деп сөзін аяқтады бөлімше басшысы.

Шахида ЖҰМАН, Маңғыстау
Суретті түсірген автор

БЕЙНЕУГЕ КЕЛДІ

Шалғай станцияларды аралап жүрген «Саламатты Қазақстан» медициналық пойызы өткен жұмада Бейнеу ауданының Тұрыш ауылына келіп аялдады. Дәрігерлер екі күн бойына сағат 09:00-18:00 аралығында тұрғындарды қабылдап, тегін қызмет көрсетті.

«Саламатты Қазақстан» пойызы 3-25 мамыр аралығында Маңғыстау облысын аралап, Тұрыш, Сам, Сайөтес, Өзен, Болашақ, Жетібай, Қарақия, Шетпе, Үстірт, Тірек станцияларына тоқтайды.



Заманауи диагностикалық құралдармен қамтамасыз етілген пойыз – шалғай аудандар мен ауылдарда тұратын азаматтарға медициналық, психологиялық, құқықтық және медиативтік көмек көрсетуді мақсат еткен. Барлық ем-шара міндетті әлеуметтік медициналық сақтандыру және тегін медициналық көмектің кепілдендірілген көлемі шеңберінде жасалады.

Еске салайық, пойыз құрамында 40 маман – медицина қызметкерлері, медиаторлар мен заңгерлер бар. Дәрігерлік құрамда терапевт, хирург, педиатр, психолог, невропатолог, ультрадыбыстық диагностика маманы, жалпы тәжірибелік дәрігер, рентгенолог, кардиолог, стоматолог, офтальмолог, отоларинголог, педиатр, онколог-мамалог, гинеколог және уролог мамандары бар. Қажет болған жағдайда мамандар шағын операциялар жүргізіп, жоспарлы емдеуге жолдама береді.

Аталған жоба ҚР Президенті жанындағы Әйелдер істері және отбасылық-демографиялық саясат жөніндегі Ұлттық комиссия, Денсаулық сақтау министрлігі және «Самұрық-Қазына» АҚ қолдауымен Астана қаласынан бастау алған.

Ұлан ОРАЗ
Суретті түсірген автор

ТАБЫСҚА ЖЕТУДІҢ СЫРЫ

Қоғамда «жастардың кәсіби техникалық мамандықтарға деген қызығушылығы аз» деген көзқарас қалыптасқан. Бұл мәселе теміржол саласында да өзекті болды. Алайда теміржолды сүйікті кәсібі мен табысқа жетудің тұрақты көзі санайтындар бар кезде бұл сала өміршең дер едік.

ТЧЭ-31 – Жамбыл локомотив пайдалану депосының 3-класты электровоз машинисі Абылайхан Қалтаев өз таңдауы мен ұстанымының қате болмағанына осыдан 2 жыл бұрын көз жеткізгенін айтады. «ҚТЖ-100 жас есім» жобасы бойынша үздік атанған жас жігіт болашағына нық сеніммен қарап, табанды еңбектің табысқа жеткізетініне сенімі арта түскен.

Теміржол саласындағы үздік 100 жастың қатарынан көрінген Абылайхан Қалтаев Тараз теміржол көлік және коммуникация колледжін «Теміржолдардың жылжымалы құрамын жөндеу, пайдалану және техникалық қызмет

көрсету» мамандығы бойынша бітірген соң еңбекке араласып, «Қазақ жол қатынастары» университетінде сырттай оқып білімін жетілдіріп, жоғары білім алды.

Саладағы еңбек жолын 2015 жылы аспапшы-слесарь болып бастаған ол кәсіби білімі мен табандылығының арқасында көп ұзамай машинист көмекшісінің дублері болып локомотивке отырды. Теміржолшылар әулетінде өскен Абылайханға кәсіптік оқу орындарында жинаған теориялық базаны практикада ұштастыру қиына соққан жоқ. Сол жылы қазан айында бастапқыда жүк тасымалдаушы пойыз-



дың машинисінің көмекшісі, артынша жүк және жолаушылар пойызы машинисінің көмекшісі болып ауысты. – 2015 жылдың қазан айынан 2022 жылға дейін «Talgo» жолаушылар пойызында электровоз машинисінің көмекшісі болып жұмыс істедім. 2022 жылдың сәуір айынан бастап жүк тасымалдаушы электровоз машинисімін. Төрт жыл бұрын «ҚТЖ» ҰК» АҚ-ның

корпоративтік блогерлер пулына, 2022 жылы желтоқсанда ҚТЖ-ның 100 жас тұлғасының тізіміне ендім. Теміржол саласы – тұрақты жұмыс көзі ғана емес, табыс пен жетістіктің жолы десем, қателеспеймін, – дейді Абылайхан Асқарұлы.

«Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы жас мамандардың резервін жасақтауға баса көңіл бөліп отыр. «ҚТЖ-100 жас есім» жобасы – соның айқын дәлелі. «Бұл қадамның саладағы кадр тапшылығы мәселесін тиімді шешуге септігі көп» дейді электровоз машинисі.

Жоғарыда атап өткеніміздей, кейіпкеріміз теміржолшылар әулетінде есті. Бүгінде өзімен бір әулеттен үш машинист еңбек етеді. Ағасы – Талғо жолаушылар пойызы локомотив бригадаларының машинист нұсқаушысы, тағы бір бауыры 1-класты электровоз машинисі болып жұмыс істейді.

Ардақ УСЕЙІНОВА, Жамбыл
Суретті түсірген автор

ДРУЖЕСКОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО



В Алматы прошел турнир по настольному теннису среди железнодорожников, приуроченный ко Дню Победы.

Победителей и призеров выявляли среди мужчин и женщин. Надо сказать, что настольный теннис в регионе пользуется огромной популярностью. Так, уже с первых минут железнодорожники продемонстрировали мастерство, сконцентрировав все внимание на игре. Яркую игру показал начальник участка Казыбек-бек Алматинской дистанции электроснабжения Бауржан Тургенбаев. Не менее виртуозно играл и его соперник – электромеханик Алматинской дистанции электроснабжения Токтасын Нурсултан, занявший второе место. Демонстрировал отличные профессиональные данные



постоянный участник соревнований по настольному теннису – осмотрищик филиала АО «Вагонсервис» Сергей Гуменюк, который в этот раз занял третье место.

Не менее захватывающими были состязания среди женщин. В этот день все представительницы прекрасного пола отме-

тились великолепной игрой в настольный теннис. В упорной борьбе мастеров ракетки первое место заняла инженер-программист регионального филиала по пассажирским перевозкам «Южный» АО «Пассажирские перевозки» Гульдана Талгат, второе досталось референту Алматинского филиала АО «Казпрофтранс» Елене Андрусевич, третье – специалисту отдела учета доходов ТОО «KTZE-Khorgos Gateway» Бахытур Галым. – Настольный теннис – это не только спорт, но и образ жизни, который поощряет соревновательный дух и дружеское соперничество, – сказал инструктор по спорту Алматинского филиала АО «Казпрофтранс» Альберт Колдасбаев. – Этот вид активности не только способствует физическому здоровью, но и сплачивает коллектив, развивая стратегическое мышление и координацию движений. Все победителей и призеров наградили грамотами и ценными подарками.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы
Фото автора

ЗАРЯД СИЛ И ПОЗИТИВА

На стадионе города Щучинска прошли соревнования по шести видам спорта среди железнодорожников, посвященные Дню Победы.

Работники стальной магистрали соревновались в прыжках с места, гиревом спорте, беге на 500 и 1 000 метров, армрестлинге, эстафете 4×400 метров, где первые три этапа бегут мужчины, а заключительный – женщины. Участие в соревнованиях приняли команды ДС, РСП-1, ВЧД-34, ТЧЭ-10, ШЧ-14, ВРД «Бурабай».

В прыжках с места у женщин не было равных Елене Лебедевко из команды ВРД «Бурабай», второе место заняла Асель Жунусова из ШЧ-14, третье – Жанель Маратова из ТЧЭ-10.

У мужчин с результатом 2 метра 59 сантиметров чемпионом стал Бейсен Ескаров с РСП-1, серебро досталось Тлегену Төлегену, также из команды РСП-1, бронзу завоевал представитель ВЧД-34 Рустам Гизатуллин.

В гиревом спорте, в упражнении «рынок» с гирей 24 килограмма,

третье место занял Ерден Казбеков из команды ВРД «Бурабай», второе – Ануар Кикаринов с ВЧД-34 и чемпионом стал представитель ТЧЭ-10 Александр Путра, который поднял гирию 77 раз.

В беге на 500 метров среди женщин чемпионкой стала Айжан Төлегенова из ВРД «Бурабай», второе место у Азизы Хамзиной из команды ДС, третье – у Натальи Мигуновой из команды ТЧЭ-10.

Очень напряженная борьба была в беге на дистанции в 1 000 метров. Первым стал представитель ВРД «Бурабай» Темирлан Сыздықов, вторым – Илья Козлов из команды ВЧД-34, третьим – Нуржан Усербаев из команды ШЧ-14.

В армрестлинге среди женщин уже третий год подряд победителем становится Асель Жунусова из команды ШЧ-14. Второе место заняла Мадина Курмангожинова из команды ВЧД-34 и третье



заняла Елена Лебедевко, также представляющая команду ВЧД-34.

У мужчин в армрестлинге чемпионом стал Рустам Гизатуллин (чемпион АО «НК «ҚТЖ»), второе место занял Тлеген Төлеген с РСП-1, третьим – Тлеген Төлеген с РСП-1 Азаматом Муратабаевым.

В самой захватывающей дисциплине – легкоатлетической эстафете 4×400 метров – второй год подряд чемпионом стала команда ВРД «Бурабай» в составе Нурдаулета Аязбаева, Мурата Еркеболана, Темирлана Сызды-

кова и Айжан Төлегеновой.

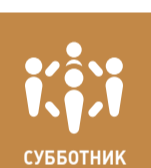
Второе место за командой ТЧЭ-10 в составе Думана Кенжеболатава, Виталия Коротких, Азамата Камитова и Натальи Мигуновой.

Третью место в этой борьбе досталось команде РСП-1. Честь команды защищали Бейсен Ескаров, Дауржан Төлеухан, Тлеген Төлеген и Сания Маткенова.

Все победители и призеры были награждены грамотами, медалями и ценными призами.

Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ
Фото автора

ОДИН ЗА ВСЕХ, И ВСЕ – ЗА ЧИСТОТУ!



Как известно, первый субботник по уборке железнодорожных путей от мусора прошел 12 апреля 1919 года в депо Москва-Сортировочная. Этой доброй традиции илецкие железнодорожники верны, и апрельские субботы посвящают уборке и благоустройству прилегающих территорий станций.



Впоследствии добровольный бесплатный труд в выходной день, или субботники по уборке и благоустройству территории проживания или труда, выполнению строительных работ, озеленению аллей, парков, обустройству клумб и так далее, стали неотъемлемой частью жизни нашего общества, доброй традицией, которой в этом году уже 105 лет.

Коллективы предприятий Илецкого железнодорожного узла первыми вышли на субботники. Только по филиалу ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Илецк» в субботниках приняли участие более 80 человек из структурных подразделений станций Илецк, Акбулак, Цвиллинга, разъезда № 25, ПТО Илецк, Илецкого локомотивного депо и других предприятий. Целью субботников объявлены приведение станционных путей, прилегающей территории и других объектов

железнодорожного транспорта в соответствие требованиям санитарных норм и правил.

Перед началом субботников с работниками проводился целевой инструктаж для безопасного производства работ на железнодорожных путях. В результате совместного труда были очищены от мусора станционные пути с междупутьями, контейнерная площадка товарного двора, близлежащая территория здания СТЦ, территории здания ПТО и локомотивного депо, южного помещения ОРВ. Собрано почти 60 мешков мусора.

Илецкие железнодорожники убеждены, что совместный труд на субботниках для общей пользы объединяет коллектив, и каждый ощущает себя причастным к большому делу, в результате которого мир вокруг становится чище и красивее.

Марьяна ПЕРВУШИНА, Илецк
Фото автора

Следующий номер газеты «Қазақстан теміржолшысы» выйдет 14 мая 2024 года.

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІР ЖОЛЫ
Бас редактор
Дина Муздубаева
Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

ҚАЗКӨЛІККӘСІП

Газет басылатын қалалар:
Астана, Сілеті 30
«Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС
Ақтөбе, Смағұл көш., 9/2.
«Хабар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әлімқұлов көш., 22.
«ERNUR Print» ЖШС

Басылымның таралымы 11 340

Газет сейсенбі, жұма күндері шығады.

Газет шығару және тарату қызметімен
«Қазақстандық салалық теміржол»

автомобиль, аяу және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» қоғамдық бірлестігі айналысады. © «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдеп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті. Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Кезекші редакторлар:
Л. Ровба, С. Бакесова

Меншікті тілшілер:

Алматы: Елена Колдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосым Мұқашев 8-778-946-09-66
Ақтөбе: Ардақ Ерубаева 8-702-843-27-97
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Семей: Қуаныш Қожаев 8-775-710-70-53
Маңғыстау: Шахида Жұманова 8-707-886-72-45
Орал: Анна Панищева 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Нәдірбаев 8-778-409-78-59
Жамбыл: Ардақ Усейінова 8-777-667-26-20
Шымкент: Нұрлыбек Досыбай 87025480092
Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Кудабасев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдана Ертay 8-777-498-31-61

Редакцияның мекен-жайы:
Астана қ., Д.Қонаев көшесі 6.
тел: 8 (7172) 60-44-87, 60-44-88, 60-44-92

Жауапты хатшы
Ерболат Тілеуберенов,
тел.: +7 702 5795768

Қазақстан Республикасы Баспасөз және бұқаралық ақпарат ісі жөніндегі Ұлттық агенттігінде тіркеліп, 1997 жылдың 30 шілдесінде №601 тіркеу күәлігі берілді.