

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛЫШЫСЫ!

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

№42-43 [2550-2551] 09/06/2020

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

railnews.kz

Подписывайтесь на telegram-канал АО «НК «ҚТЖ» – @railways.kz / «ҚТЖ» ҰК» АҚ – @railways.kz telegram-каналына жазылыңыз

ЦИТАТА ДНЯ

Батыр КОТЫРЕВ,
УПРАВЛЯЮЩИЙ ДИРЕКТОР –
ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР
АО «НК «ҚТЖ»:

МОДУЛЬ «ПОВЕДЕНЧЕСКИЕ ДИАЛОГИ БЕЗОПАСНОСТИ» ПОЗВОЛЯЕТ КАЖДОМУ РАБОТНИКУ ЗАФИКСИРОВАТЬ НА МОБИЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО ЛЮБОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПРОИСШЕСТВИЕ БЕЗ ПОСЛЕДСТВИЙ, ОПАСНОЕ ДЕЙСТВИЕ И УСЛОВИЯ ИЛИ СВОЕ ПРАВО НА ОСТАНОВКУ НЕБЕЗОПАСНЫХ РАБОТ

ХАБАР-ОШАР

ЖҮК ТАСЫМАЛЫНДА ЖЕТИСТІК БАР

Үстіміздегі жылдың бес айында темір жол көлігімен 100 млн тоннадан астам жүк тасымалданды. Бір ғана мамыр айында, «ҚТЖ» ҰК» АҚ желісі бойынша жалпы жүк тиелімі 20,7 млн тоннаны құрап, бұл көрсеткіш өткен жылмен салыстырғанда 2% жоғары болды.

Мамырда 7,7 млн тонна көмір тасымалданып, бұл өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 13,5% жоғары болып отыр. Соның ішінде ел ішінде тасымалданған қатты отын 5,3 млн тоннаны құрап, өсім 24% құраса, экспортқа 2,4 млн тонна көмір тиеліп жөнелтілген.

«ҚТЖ-Жүк тасымалы» АҚ мамандары алға тартқан дерекке сүйенсек, мамыр айында тарттырылған өнімдерді экспортқа тасымалдау 16%, түсті кен мен күкірт шикізаты 25%, химиялық тыңайтқыштар 6%, қара металдар тасымалы 9% өскен. Және де 630 мың тоннадан астам астық тиелген. Мамыр айында жүк айналымы 19,1 млрд. т-км нетто құрап, өткен жылғы деңгейден 4,3% асып түскен. Ал 5 айдың қорытындысы бойынша бұл көрсеткіш 92 млрд. т-км неттоға жетті, бұл өткен жылдың сәйкес кезеңімен салыстырғанда 3% жоғары.

Жалпы қаңтар-мамыр айларында 101 млн тонна жүк тиелді. Атап айтқанда, 42 млн тонна көмір тасымалданып, соның 30 млн тоннасы қазақстандық тұтынушыларға жеткізілді. Сондай-ақ, 3,5 млн тонна астық тасымалданды. Атап өтерлігі, қара металдар тасымалының 10%, түсті кен мен күкірт шикізатының 15% өскені байқалады. Демек, елдегі карантиндік шараларға қарамастан жүк тасымалында жетістік бар деп айтуға болады.

Ислам ТАЛПАТ

ЦИФРА НОМЕРА

СВЫШЕ

100 млн тонн

ПЕРЕВЕЗЕНО ПО СЕТИ АО «НК «ҚТЖ» ЗА ПЯТЬ МЕСЯЦЕВ ТЕКУЩЕГО ГОДА

ПЕРЕВОЗКИ

УНИКАЛЬНЫЙ ГРУЗ

Дочерняя организация АО «НК «ҚТЖ» – АО «KTZ Express» – совместно с ТОО «Kerry Project Logistics Kazakhstan» организовало перевозку негабаритного груза со станции Поти (Грузия) в Аксай через порт Курык.

Асель ШАЙХЫНОВА

Трансформатор весом более 40 тонн с третьей степенью боковой и второй степенью верхней негабаритности перевезен на специальном транспортёре без стенок. При этом по территории Казахстана расстояние 1532 километра негабаритный груз прошёл в рекордно короткие сроки.

Получателем трансформатора является Казахстанский филиал АОЗТ «Карачаганак Петролиум оперейтинг Б.В.».

KTZ Express уделяет особое внимание перевозке крупногабаритных грузов разной сложности. Таковым считается груз, размеры которого превышают величину двадцатифутового и сорокафутового контейнера и требует особых ресурсов для безопасной доставки. Важно, что специалисты оперативных бочко компаний обладают важной информацией обо всех аспектах местного законодательства и опытом работы с любыми грузами.

По словам специалистов, в каждом случае грамотно разрабатывается маршрут передвижения груза, обеспечение его сохранности, сопровождения, а также профессионально выполняются погрузочно-разгрузочные работы. По сути, любая транспортировка негабаритного груза является уникальной и требует индивидуального подхода.

Как отмечают сотрудники АО «KTZ Express», перевозка негабаритного оборудования – всегда особенно трудоёмкий и многоэтапный процесс, требующий тщательной предварительной проработки. При этом получатель неизменно ждёт свой груз в короткие сроки, и, соответственно, главная задача – максимально быстро провести все подготовительные работы, в том числе разработать и согласовать индивидуальную схему крепления. Важно избежать малейших неточностей в расчётах, гарантировать надёжное крепление и, конечно, полную сохранность груза на всем пути следования



В данном случае ограничениями на габарит груза послужили не только геометрические параметры, но и массовые. Отметим, перечень нестандартных грузов постоянно пополняется и учесть его практически всегда невозможно. Но существует пакет нормативных документов, определяющих правила перевозки и

оформления подобных грузов. Главным условием является получение разрешения на перевозку, где должны быть указаны и параметры груза, и особые условия его движения, что означает согласование маршрута и транспортных средств, выделяемых для перевозки грузов.

Фото автора

ДЕМАЛЫС

ЖАЗ – ЖОЛАУШЫ МАУСЫМЫ

Жаз маусымы – халықтың демалыс алып, әрі-бері сабылып, жолаушылар ағынының көбейетін кезі. Елімізде орын алған карантиндік жағдайға қарамастан биыл да демалушылар легі аз емес көрінеді. Бір айдан аса уақыт тоқтап қалған пойыздар қозғалысы қайта іске қосылып, халық билет сатып алуға лап қойғаны сөзіміздің дәлелі болса керек.

Нұрбек БЕКЕН

Пойыздар қозғалысы іске қосылған 1 маусымнан күні бүгінге 645 мың адам билет сатып алған. Соның ішінде жаз демалысына шығып сахаттаушылар қатары аз емес. Айта кетерлігі, биыл жылдағыдай Түркия немесе Дубай асып шет елде демалушылар күрт азайып, оның орнына отандық демалыс аймақтарына барушылар көбейген. «Жолаушы тасымалы»

АҚ Алакөл курортты аймағына қатынайтын бірнеше ірі қаладан шағын құрамдар шығарып отырғаны туралы хабарлағанбыз.

Алакөл курортты аймағына пойызбен жолаушы халық Алматы бөлімшесінің шекарасында орналасқан Жалаңашкөл станциясына дейін барады. Магистральдық желі дирекциясы директорының вокзал шаруашылығы жөніндегі орынбасары Абай Досановтың мәліметінше, осыған орай Магистральдық

КОНКУРС

ТУРКСИБ – В ОБЪЕКТИВЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

В АО «НК «ҚТЖ» стартует фотоконкурс, посвященный 90-летию Туркестано-Сибирской магистрали. Авторские фотографии железнодорожников на тему «Турксиб: прошлое и настоящее» будут приниматься в период с 15 июня по 6 июля текущего года.

Любовь РОВБА

Фотоконкурс является совместным проектом департамента по работе со СМИ, Технического центра, департамента управления человеческими ресурсами, АО «КТЖ – Грузовые перевозки», а также филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Дирекция магистральной сети».

Его главная цель – отразить посредством фотографий славную историю и развитие железных дорог Казахстана.

Конкурс также призван укрепить преемственность и традиции в железнодорожной отрасли, инициировать интерес у молодых сотрудников к сохранению исторической памяти, сформировать чувства гордости и любви к профессии, ее прошлому и настоящему.

Для участия принимаются электронные фотографии (в формате JPG), соответствующие теме фотоконкурса «Турксиб: прошлое и настоящее», которая охватывает события обширной истории, становления и развития Туркестано-Сибирской магистрали.

Организаторы фотоконкурса размещают фотографии прошлых лет на корпоративном сайте www.railways.kz в разделе, посвященном 90-летию Турксиба. В свою очередь, участники конкурса должны представить современные фотографии тех объектов, которые изображены на ретрофотографиях.

При этом необходимо указать название

своей фотоработы, дополнив краткой информацией о ней: Ф. И. О., дата съемки, местоположение, где сделан кадр (то есть свидетельство принадлежности к Туркестано-Сибирской железной дороге). Важно, чтобы фотографии в электронном (цифровом) исполнении были пригодны к печати в формате А3, но не превышали объема в 10 мегабайт.

Фотоработы, не соответствующие тематике конкурса, а также низкого художественного или технического качества, будут отклонены от участия.

Подача заявок и регистрация участников фотоконкурса пройдет в период с 15 июня по 6 июля текущего года.

Необходимым условием является заполнение заявки на участие, принятие условий и правил проведения фотоконкурса, а также согласие участника на использование организаторами его фоторабот для фотоальбомов, информационных буклетов и другой имиджевой продукции компании, показа на фотовыставках и размещения на корпоративном сайте.

Заполнив заявку, авторы должны зарегистрироваться. Для этого нужно использовать один из двух предложенных способов: первый – отправить на адрес электронной почты ktzh_press@mail.ru свою фотоработу, заполненный, подписанный и отсканированный оригинал заявки на участие в фотоконкурсе, по возможности приложив заполненную заявку в электронном виде; второй – отправить письмо почтой на адрес

желі бөлімшесінің вокзал шаруашылығы ол жерде күн мен желден, жаңбырдан қорғанатындай төбесі жабық аялдама іспеттес ықтасын орын-жай салуды қарастырып жатыр екен. Сондай-ақ, Жалаңашкөлде платформаны ұзарту жұмыстары да қоса-қат жүргізіліп жатқан көрінеді. Бірақ, бұл станцияда вокзал салуға қажеттілік жоқ. Неге десеңіз, бұл адам ағыны – тек маусымдық кезең. Ал қалған маусымдарда бұл жерде жолаушылар атымен жоқ деуге болады.

Әрине, вокзалдар – әлеуметтік нысан әрі шығыны көп. Олардың күтімін жасап ұстап тұру үшін қыруар қаржы керек. Қазақстан теміржолының өн бойындағы вокзалдар бір кездері жергілікті билік қарамағында болып, оларды ҚТЖ қайтарып алғаны белгілі. Ұлттық компания оларды жөндеп, бірқатарын жаңадан салып, қалпына келтірген соң бүгінде әкімдікке қайта өткізіп жатыр. Себебі, барлық дамыған елдер тәжірибесіне сүйенсек, әлеуметтік нысан болған соң вокзалдар күтіміне кететін шығынға қаржыны жергілікті билік, қалалық бюджет бөледі.

Цель данного проекта – развитие и обучение работников компании силами внутренних экспертов по разным направлениям деятельности. На сегодняшний день в проекте 19 действующих внутренних тренеров из числа работников АО «НК «ҚТЖ».

Сейчас в условиях карантина и дистанционной работы в целях повышения цифровой грамотности сотрудников запланировано проведение дистанционного обучения (вебинаров) для работников компании по эффективному использованию сервиса для видеоконференций ZOOM силами внутренних тренеров.

Обучение проходит с 1 по 12 июня. По словам специалистов, вебинар полезен как руководителям всех рангов, так и сотрудникам, принимающим участие в совещаниях в онлайн-формате; сотрудникам, которые проводят или проходят онлайн-обучение и инструктаж. А также тем, кто работает удаленно и конечно всем, кто идет в ногу со временем, применяет современные средства коммуникаций.

В ходе вебинара слушатели узнают, как устроен ZOOM, особенности и возможности сервиса, правила использования платформы. При этом, длительность каждой сессии 30-40 минут. Специалисты обращают внимание на то, что в компании разрешено использование только лицензионной платформы ZOOM на служебных компьютерах.

Обладателей призовых мест объявят после подведения итогов – до 17 июля 2020 года. Победителей ждут призы, а также возможность увидеть свои работы на фотовыставке к 90-летию Турксиба, сайте АО «НК «ҚТЖ» и страницах отраслевой газеты «Қазақстан теміржолшысы».

Положение о фотоконкурсе – на сайте www.railways.kz.

НОВОСТИ

ТОЛЬКО ВПЕРЕД!

С 10 июня начнется второй этап запуска пассажирских поездов. Планируется запуск 39 пар поездов: из них 6 – «Тальго», 14 стандартных и 19 пригородных.

Возобновление курсирования 21 пары международных транзитных поездов чужого формирования будет осуществляться согласно телеграммам от соседних железнодорожных администраций.

На первом этапе запуска возобновлено курсирование 54 пар пассажирских поездов. С 1 июня – 35 пар поездов, со 2 июня – 11 и с 3 июня – 8 пар поездов.

Продажа проездных билетов открыта с 15 мая, по состоянию на 2 июня реализовано 490 тысяч билетов, перевезено 51,6 тысячи пассажиров.

При этом, при перевозке пассажиров обеспечены меры санитарных требований. При посадке и высадке пассажиров обеспечивается соблюдение безопасного расстояния между пассажирами (не менее метра). Кроме того, производится контроль обязательного наличия и ношения пассажирами масок, ведется информирование пассажиров о требованиях по ограничению движения пассажиров по громкоговорящей связи. Также проводится дезинфекция подвижного состава в пунктах формирования.

Напомним, всю информацию о времени прибытия и убытия поездов можно узнать по телефону 105 (звонок со стационарного телефона бесплатный).

АО «Пассажирыские перевозки» призывает граждан заранее планировать свои поездки, покупая проездные документы через официальный сайт BILET.RAILWAYS.KZ, в железнодорожных кассах или посредством онлайн-покупки.

Руслан ПАХМЕТОВ

НА ПУТИ К УСПЕХУ

От стремления каждого трудиться добросовестно, а также от желания передавать свой опыт и знания другим зависит результат работы всего коллектива. Именно поэтому под руководством заместителя председателя правления АО «НК «ҚТЖ» по корпоративным вопросам и HR Серика Абденова реализуется проект «Внутренний тренер АО «НК «ҚТЖ»».

Цель данного проекта – развитие и обучение работников компании силами внутренних экспертов по разным направлениям деятельности. На сегодняшний день в проекте 19 действующих внутренних тренеров из числа работников АО «НК «ҚТЖ».

Сейчас в условиях карантина и дистанционной работы в целях повышения цифровой грамотности сотрудников запланировано проведение дистанционного обучения (вебинаров) для работников компании по эффективному использованию сервиса для видеоконференций ZOOM силами внутренних тренеров.

Обучение проходит с 1 по 12 июня. По словам специалистов, вебинар полезен как руководителям всех рангов, так и сотрудникам, принимающим участие в совещаниях в онлайн-формате; сотрудникам, которые проводят или проходят онлайн-обучение и инструктаж. А также тем, кто работает удаленно и конечно всем, кто идет в ногу со временем, применяет современные средства коммуникаций.

В ходе вебинара слушатели узнают, как устроен ZOOM, особенности и возможности сервиса, правила использования платформы. При этом, длительность каждой сессии 30-40 минут. Специалисты обращают внимание на то, что в компании разрешено использование только лицензионной платформы ZOOM на служебных компьютерах.

Алуа ТЛЕУБАЕВА

ЖИҢІШКЕ – ӨНДІРІСТІК АУДАН



Жіңішке - Ақтөбе жол бөлімшесіндегі өнеркәсіптік аумақта орналасқан табысты жүк станцияларының бірі. Облыста металлургия, химия, мұнай өнеркәсібі және ауылшаруашылығы жақсы дамығанын ескерсек, станцияның географиялық орналасуы да тиімді жерде. Ондаған өндіріс орындарының орналасқан станция биылғы жылды жақсы көрсеткішпен бастады. Әлемді шарпыған дағдарысқа қарамастан, Жіңішке станциясы бес айда жүк тасымалы жоспарын артығымен орындады. Әсіресе, құрылыс материалдары мен металл тиеу көрсеткіші бірнеше пайызға артып, 20 мың вагонға жуық жүк түсірілген. Ал тиеу жұмыстарын 122,2 пайызға жоғары көрсеткішпен орындаған станцияда 139 224 тонна жүк жөнелтілген.

Бес айдағы берекелі жұмыс жайлы Жіңішке станциясының басшысы Талғат Сағынов айтып берді. «Экономиканың дамуы тасымалдың өсіміне, жүк тасымалының деңгейі инвестицияға оңтайлы әсер ететінін білеміз. Әлем пандемияға қарсы күрес жариялаған тұста да жүк тасымалының жұмысы тоқтаған жоқ. Қызметкерлердің барлығын қауіпсіздік құралдарымен қамтамасыз еттім. Қолғап, маскамен жүру, еңбек қауіпсіздігін сақтауы қатаң бақыланады. Таңның атқысы, күннің батысы жүк тиеуіп, түсіріліп жатады», - дейді Жіңішке жүк станциясының басшысы Талғат Сағынов.

Станцияда жоспар бойынша мамыр айында 4396 вагон жүк түсіру қажет болса, ол 4397 вагонға орындалған. Оның ішінде 1679 вагон кен өнімдері түсірілген.

Мамандар құймалы жүк тасымалы 51 пайызға төмендеп, едәуір азайғанын да жеткізді. Жыл басынан бері станцияда 19 771 вагон жүк түсірілген. Жоспар бойынша 20 099 вагон. Олардың денін әктас, күкірт, сода, түрлі металдар, кен және феррокорытпа өнімдері құрайды. Жүк тиеу жұмыстарының көрсеткіші де жаман емес. Мамыр айында 124 031 тонна / 2030,5 вагон жүк тиеу жоспарына, орындалуы - 139 224 тонна / 2354 вагонды құрайды. Тонналық жоспар 122,2 пайызға артығымен орындалған. Оның ішінде 482/32451 ваг / т қара металл, 93/5648 ваг / т химиялық заттар, 1163/66832 ваг / т құрылыс жүктері, 110/6974 ваг / т металл сынықтары бар.

Өндіріс алпауыт компаниялардың бірі Ақтөбе феррокорытпа зауытындағы жүк тасымалы жұмыстары да негізінен Жіңішке станциясы арқылы жүргізіледі. Тауарлардың дені еліміздің солтүстік облыстарынан тасымалданып жүр. Ақтөбе рельс-арқалық зауытына қажетті шикізат жеткізіп, жүк тиеу және түсіру жұмыстары да Жіңішке станциясының еншісінде.

Ардақ ЕРҮБАЕВА, Ақтөбе
Суретті түсірген автор

МАЛ МЕН МАСАДАН ҚОРҒАНУДА...



Дегелең-Семей теліміндегі 270,2 шақырымында орын тепкен шағын Ғана Шаған станциясының теміржолшылары үшін биылғы жаз қос бірдей қолайсыз жайтпен басталды.

4-ші класты Шаған станциясында бүгінде 70 шақыр теміржолшы еңбек етуде. Басым көпшілігі – жолшылар. Қазіргі күні тек ағымдық жұмыстар жүргізіп жатқан жол шаруашылығының мамандары станция қызметкерлерімен бірлесіп желі бойындағы малды қайыруға да жұмылда.

– Расында да бұл аумақтың бір ерекшелігі – ірі қара мал ұстайтын шаруашылықтар көптеп орын тепкен. Сол себепті көп жағдайда теміржолшылар атқа мініп, желі бойындағы иесіз түйлікті қайыруға шығады. Қазіргі күні бұл бағытта тек қоғалық иелеріне хабарласып, ескерту жасаумен ғана шектеліп отырмыз. Аймағмызда карантиндік шектеулер күшінде болғандықтан жиын өткізуге болмайды, – дейді бұл ретте станция басшысы Айдос Токтаров.

Дегенмен шағандық теміржолшылардың күш салуымен станцияға қарасты желі бойында шұғыл тежелулер болмапты.

Ал екінші кезектегі мәселе – кәдімгі қанатты жәндік масаның жылдағыдан аса көптігі болып тұр. Қансорғыш жәндіктер әсіресе жаңбырдан кейін бұлт төзілді қаптап, желі бойында қызметін атқарып жүрген теміржолшыларды шыдапатуға айналуда. Теміржолшылар арнайы беттерде әзірлеп тігіп, қорғаныш киім киюге мәжбүр болыпты.

Шаған шағын станция болғандықтан мұнда дезинфекциялық жұмыстар жүргізілмейді. Сондықтан, теміржолшылар ғаламтордан қажетті кеңестер алып, жақтамай жағып, өздері амалдауда.

Тұйық желілері бар әрі жолаушылар пойыздары да аялдайтын станцияның жұмысы енді қызды. Себебі, іргедегі орын тепкен Қаражыра көмір кенішінің маусымдық жұмысы басталмақ. Бұл кезеңде станциядан бір ауысымда 19 жұп жүк тиелген жылжымалы құрам өтеді екен. Ендеше, желі бойындағы мал мен масадан қорғандық маңыздылығы тіптен арта түседі деген сөз.

Қуаныш ҚОЖАЕВ, Семей
Суретті түсірген автор

Еліміздегі ірі жұмыс беруші компания «Қазақстан темір жолы» ҰК»-АҚ үшін қызметкерлерінің өмірі мен денсаулығы аса маңызды. Сондықтан Ұлттық компания өндіріспен және пойыздар қозғалысымен тікелей байланыста жұмыс істейтін теміржолшылар еңбегін қорғау және қауіпсіздік техникаларының сақталуы, өнеркәсіптік және экологиялық қауіпсіздікті қамтамасыз ету бағытында қазіргі заманға сай жаңашылдықтарды енгізіп, уақыт талабынан тыс қалмауға жұмыстануда. Сонымен нақты қандай жұмыстар атқарылды, әлемге дүрбелең салған COVID-19 індетінің теміржолшылар арасында кеңінен таралмауы үшін қандай шаралар қабылданды? «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарушы директоры – Бас инженері Батыр Котырвен осы және өзге де мәселелер төңірегінде сұхбаттасқан едік.

ҚАУІПСІЗ ЕҢБЕК – КОМПАНИЯ ҚАҒИДАСЫ

Сұлғұл БАКЕСОВА

– Батыр Қуанышұлы, өткен жылы Ұлттық компанияда тұңғыш рет Өндірістік қауіпсіздік форумы өткені белгілі. Осы жылында алдағы жылдарға үлкен мақсат-міндеттер қойылды. Соның бірі жұмыс барысында қауіпсіздік техникаларын қолдануды насихаттай отырып, өндіріс еңбеккерлері арасында қауіпсіз еңбек мәдениетін қалыптастыруға ұмтылу болатын. Бүгінде осы бағытта атқарылып жатқан нақты шаруалармен таныстырып өтсеңіз...

– Иә, шын мәнінде, 2019 жылдың 29 қарашасында Өндірістік қауіпсіздік тақырыбына арналған компания тарихында алғашқы форум өтті. Онда «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасы Саубат Мынбаев сала еңбеккерлерінің еңбек қауіпсіздігі мен денсаулығы айрықша назарда екенін айтып өтіп, осы жылында «Қауіпсіздікті жүріс-тұрыс диалогтары», «Қауіп-қатерді тоқтат», «Салдарсыз оқиғалар» сынды сындарлы бағдарламаларға ресми бастама берді. Сол күні компанияның барлық лауазымдағы басшылары «Қауіпсіздікті жүріс-тұрыс диалогтары» бағдарламасы бойынша оқытудан өтті. Атап өтерлігі, бұл бағдарлама компания қызметкерлері үшін қауіпсіз өндіріс саласындағы дағдылар мен құзыреттіліктерді үйрету мақсатында Өндірістік қауіпсіздік және экология департаментімен (ЦРБП) арнайы әзірленген болатын. Алдымен ЦРБП департаментінің күшімен, кейін оқытуға қатысқан ішкі жетекшілермен компания қызметкерлерін жоғарыда аталған курс бойынша жаппай оқыту басталды. Нәтижесі туралы айтар болсақ, бүгінгі күні бізде 70 504 оқытылған қызметкер бар, соның ішінде, онлайн режимінде оқытылғаны 17 301, бұл 211 512 сағат/оқуды немесе жалпы КПД-нің 79%-ын құрап отыр. Жұмысымыз оқытумен тоқтап қалған жоқ. Сала еңбеккерлерін жаңа бағдарламалармен хабардар ету жалғасуда. Мәселен, ағымдағы жылдың қаңтар айынан бастап ай сайын ақпараттық бюллетень шығарылады, онда өндірістік қауіпсіздік бойынша негізгі оқиғалар жарияланады. Бұл құжаттың мақсаты – (қауіпсіз емес жұмыстарды тоқтату, салдарсыз оқиғалар және т.б.) ҚҰҚД (Қауіпсіздіктің жүріс-тұрыс диалогтары) құралдарын пайдаланатын барлық қызметкерлерге сапалы кері байланыс орнату болатын. Мұнымен қатар Жол картасы шеңберінде өндірістік қауіпсіздік жүйесін жетілдіру және нәтижесінде алу жағдайларына қол жеткізу мақсатында қауіптілігі жоғары жұмыстар бойынша жұмыс топтары құрылды. Бұл әрқайсысы жеке шағын жоба, яғни онда құжаттар

мен нұсқаулықтарды біріздендіру және стандарттау жүргізіледі.

– Ұлттық компания бизнесті трансформациялауды цифрландырумен бірыңғайландырып жүргізуге белсенді кіріскенін білеміз. Осы ретте, еңбек қорғау және қауіпсіздік, өнеркәсіптік және экологиялық қауіпсіздік салаларына IT-технологияларды дендеп енгізу барысы қалай жүзеге асырылуда?

– Білесіз бе, қазіргі коронавирустық инфекция пандемиясы жағдайында өндірістік қауіпсіздік бойынша трансформацияның негізгі жобаларының бірі, өзгерістер мен қазіргі жағдайларға бейімделуге әзірліктің жоғары деңгейін көрсетіп берді. Нәтижесінде, біздің компанияның әрбір қызметкері ашық түрде Қауіпсіздіктің жүріс-тұрыс диалогтарын өткізуге және біздің денсаулығымызға немесе қалыпты жұмысымызға әсер етуі ықтимал жағдайлар туралы ақпаратпен бөлісуге болатын мобильді қосымшаны орната алады. Бұл дегеніміз, ауызбіршілік – нәтижесінде жарақаттануға жасалған тағы бір қадам екенін айқындайды. Мобильді қосымша біздің қызметкерлеріміздің игілігі үшін жұмыс істейді және қажет кезде онлайн форматта жұмыс істеу маңызды болған шақта қазіргі шынайы өмірді дөп басып отыр. «Өндірістік қауіпсіздік» интеграцияланған жүйесі – бұл қауіпсіз емес еңбектің кез келген белгілеріне әрекет етудің ұтқырлығын, негізділігін және жылдамдығын қамтамасыз ететін сандық мобильді платформа. Сондықтан «ҚТЖ» ұлттық компаниясында «Өндірістік қауіпсіздік» автоматтандырылған интеграцияланған жүйесіне «Қауіпсіздіктің жүріс-тұрыс диалогтары (ҚҰҚД)» серпінді жоба-модулі белсенді түрде енгізілді. Оның басымдық беретін мәселесі, қауіпсіздік техникасы мен жеке қорғану құралдарының нормаларын елеуге байланысты жарақат алу салдарын жою емес, ескерту болып табылады. Модуль әрбір қызметкерге мобильді құрылғыға кез-келген оқиғаны, соның ішінде салдарсыз оқиғаны (Near Miss), қауіпті әрекет пен шарттарды немесе қауіпсіз емес жұмыстарды тоқтату құқығын тіркеуге мүмкіндік береді. Модульді іске қосу кезең-кезеңмен өтеді. Мобильді қосымшаларды жүктеу бойынша жұмысты ұйымдастыру ағымдағы жылдың 30 наурызында компанияның орталық аппаратында бастау алған болатын, 120 мыңнан астам қызметкерді қамти отырып, Ақтөбе өңірінде аяқталмақ. Бүгінгі күні қызметкерлерді тіркеу жалғасуда. Қазір 50 589 адам жүйеде тіркелген. Алғашқы нәтижелері де бар, 2400 астам ҚҰҚД тіркеліп, жүйені ең белсенді қолданушылар үшін байқау жүргізілді. Барлық жүлдегерлер сертификаттар мен ақпалай сыйлықтар алды. Сонымен қатар, «Қауіпсіздік минуттары»



мобильдік қосымшасында модуль енгізілген, оларды сіз қауіптілігі жоғары дәрежедегі жұмыстарды жүргізер алдында, кез келген кездесулердің және/немесе қызметкерлермен әңгімелесулердің алдында пайдалана аласыз. Жақында, яғни 30 мамырда, тағы бір жүйе – Ішкі бақылау модулі енгізілді. Сөйтіп «Ішкі бақылау» процесін цифрландыру жаңа деңгейге шықты. Жобаның пайдалы екені даусыз. Қалай дейсіз ғой? Олардың ішінде – қолмен енгізуді болдырмау, қағаз жазбаларын және фото (құжат куәліктерін) басқару, ақпаратты іздеу мен беруге кететін еңбек шығындарының айтарлықтай төмендеуі (аптаның орнына санаулы минуттарды кететіні), бұзушылықтар туралы бастапқы деректердің сапасын арттыру, физикалық жазбаларды жоғалту қаупін жою, деректерді екі рет (қағаз және электрондық нұсқада тасымалдау) енгізуді болдырмау, тексерулер, инспекциялар, аудит барысында анықталған бұзушылықтардың жойылуын бақылау сияқты функциялар бар. Бұдан басқа, мұндай жүйе тәуекелдер мен қауіптерді неғұрлым сапалы анықтауды, сәйкессіздіктерді қамту периметрін кеңейтуді қамтамасыз етеді. Тағы бір маңызды жүйе ретінде Экологиялық қауіпсіздік модулін айтар едім. Қазір бұл модуль белсенді әзірлеу процесі жүріп жатыр. Ластануы заттардың қалдықтарын басқарудың интеграцияланған ақпараттық жүйесін енгізу – бірінші кезекте дәл есептеулер жүргізуді, айыппұл санкцияларының тәуекелдерін болдырмауға, сонымен қатар адам факторын азайтуға, уақытты үнемдеуге, заңнамалық талаптарға сай болуға, сондай-ақ, қағаздағы іс жүргізуді қысқартуға, экологиялық төлемдерді 10-15% дейін үнемдеуге мүмкіндік береді. Бұл жобаны іске қосу мерзімі 2020 жылдың 2 тоқсанына межеленген. Сонымен қатар, біз Оқиғаларды басқару процесін автоматтандыруға кірістік, онда оқиға туралы алғашқы хабарлама, инцидентті жариялаған Жеделхат автоматты түрде іске қосылатын болады, бұл өз кезегінде, өзге ұқсас құрылымдық бөлімшелерде жедел әрекет етуге және одан әрі тергеу актісін автоматты түрде генерациялаумен процесінің барлық қадамдарын тіркеу үшін қажет. Тергеу аяқталғаннан кейін, жүйеде орын алған оқиғаның түпкілікті себептері мен одан түйген сабақтары бар Бюллетень қалыптастырылатын болады. Және де осы жылдың соңына дейін «Өндірістік қауіпсіздік» автоматтандырылған интеграцияланған жүйесінде Төтенше жағдайларды басқару процесі еңбек жағдайлары объектілерді еңбек жағдайлары бойынша аттестаттау цифрланады.

– Сала еңбеккерлері бұл бағдарламалардың жұмыс барысында қаншалықты пайдалана алады? Жал-

пы IT-шешімдердің қолдану аясын кеңейту мақсатында мамандардың білім-біліктілігін арттыру жағы қалай ұйымдастырылған?

– Жоғарыда атап өткеніміздей, интеграцияланған жүйені компания қызметкерлерінің белсенді түрде қолданатыны байқалады және жақсы нәтижелерге қол жеткіздік деп те айта аламыз, олай деуімізге, қандай жұмыс түрлері бойынша бізде қауіптіліктің ең көп тіркеліп отырғанын көре алуымыз дәлел болмақ. Иә, IT-шешімдерді қолдану саласын кеңейту үшін мамандардың біліктілігін арттыру қажет. Осы мақсатта біз жүйеде тіркеу бойынша бейне-нұсқауларды әзірлеудеміз, сондай-ақ ҚҰҚД, Ішкі бақылау процесі бойынша модульдерді қалай дұрыс толтыруды үйретеміз. Бұған қоса біз 90-нан астам білім беру әзірлемесін дайындаудамыз, соның ішінде алғашқы медициналық көмек көрсетуді бастадық.

– Батыр Қуанышұлы, елде Мемлекет басшысының жарлығымен төтенше жағдайдың жарияланып, карантиннің енгізілуіне байланысты еңбек қорғау және өнеркәсіптік қауіпсіздікті ұйымдастыру да күшейтілген сияқты. Өлеттегі жұмыс режимінен карантин кезіндегі жұмыс тәртібі несімен ерекшеленді?

– Компанияның қызметкерлерінің өмірі мен денсаулығының қауіпсіздігі – қашан да бірінші орында. Сондықтан COVID-19 індетіне қарсы алдын алу шараларын біз бірнеше бағытта жүргіздік. Алдымен ақпараттық-түсіндірмелі жұмыс басталды, яғни COVID-19 бірінші белгілері мен алдын-алу шаралары туралы постерлерді орналастыру, жеке бас гигиена шараларын сақтау, байланыссыз амандасу жолдары, карантин кезіндегі тәртіп нұсқаулықтары мен карантиннен кейінгі кезде жеке қорғаныс құралдарын (маскалар, қолғаптар) қолдану мен жою туралы нұсқаулық, COVID-19 індетін жұқтыру мүмкін күдікті жағдай анықталған кезде персонал іс-әрекетінің алгоритмі қарастырылып, сондай-ақ Компания объектілерінде балама аудиоақпарат таратылды. Бұдан кейін әлеуметтік қашықтық қамтамасыз етілді. Яғни, әкімшілік-басқару персоналдары қашықтықтан жұмыс істеу тәсіліне (карантин кезеңінде – 100%-ға дейін, қазіргі уақытта – 50%) ауыстырылды, адам көп баратын және жүретін аймақтарда «1,5 м» қашықтық сақтау белгілері салынды, сондай-ақ, конференциялар, кеңестер, қызметкерлерді оқыту онлайн-режимінде өткізілді. Үшінші, санитарлық-гигиеналық іс-шаралардың жүргізілуі қамтамасыз етілді. Айталық, персоналға 100%-маскалық режимін, клиенттермен/жолаушылармен тікелей байланыста болатын қызметкерлерді жеке қорғаныс құралдарымен қамтамасыз ету, Компания объектілерінде санитариялық қажеттіліктерді орынту, дезинфекциялық режимді қолдау, тағсыз тағы шаралар іске асырылды. Сондай-ақ, қызметкерлер денсаулығының жай-күйіне мониторинг жүргіземіз, оның ішінде кеңеске кіргенде байланыссыз термометрия және өндірістік персоналдың ауысымдық медициналық куәландыруы өткізіледі. Жалпы бұл іс-шаралар Компанияда 2020 жылғы 22 қаңтардан бастап жүргізіле бастады, профилактикалық іс-шаралар елде төтенше жағдай жарияланған кезде күшейтілді, қазір де жолаушылар пойызы қайта іске қосылған кезде қауіпсіздік шаралары жалғасуда.

– Өңгімізге рахмет!

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

БЕС АЙДЫҢ ҚОРЫТЫНДЫСЫ

Өткен аптада Ақмола жүк тасымалы бөлімшесі басшыларының қатысуымен өткен селекторлық жиында бөлімше директоры Айнабек Жукашев жыл басынан бергі бес айдың жұмыс қорытындысын шығарды.

Нұрбек БЕКЕН,
Ақмола облысы

Бөлімше директоры бес айдың жұмысын қорытындылай келе, Ақмола ЖТ бөлімшесі ұжымының елде жарияланған Төтенше жағдайлар кезінде де өз міндеттерін абыроймен атқарып, коронавирус инфекциясының таралып кетпеуі жолында үлкен жұмыстар жүргізгенін атап өтті. Ақмола бөлімшесіне қарасты Көкшетау депосының локомотив бригадасы РТЖ-на қарасты Оңтүстік Уралск теміржолының Петропавловск станциясындағы демалыс үйіне кіріп, демалатын болса, РТЖ Қорған депосының локомотив бригадалары НОДГП 1 аумағына кіреді, сонымен қатар басқа түйіспелер бойынша Ақмола бөлімшесі шекарасына Қостанай, Қарағанды, Павлодар жүк тасымалы бөлімшелерінің локомотив бригадалары кіреді, осыған артып бірқатар ұйымдастырушылық-техникалық шаралар жасалып, ол вирустық инфекцияның таралмауына оң әсерін тигізген жақсы нәтижелер берді.

Бөлімше мамандарының жұмысты ұтымды ұйымдастырып, тиянақты атқаруының арқасында Нұр-Сұлтан – Ағбасар телімінде межеленген күрделі жөндеу жүргізілді. «Санаулы күндерде, дәлірек айтсақ, 10 маусымда күрделі жөндеу жасалып жатқан телімде жұмыс толықтай аяқталып, тиісті қозғалыс жылдамдығы орнатылатын болады. Бұл контейнерлік тасымалдың бағдарлық жылдамдығын жоғарылатуға қатысты міндетті орындауға мүмкіндік бермек. Контейнерлік тасымалдың бағдарлық жылдамдығын арттыру – теміржол саласы қызметкерлерінің алдына Компания басшылығы қойған басты міндет. Бүгінде бұл міндетті ақмолалық теміржолшылар абыроймен атқаруда», – деп ұжым жұмысына оң баға берді бөлімше басшысы Айнабек Жукашев.

Ал пайдалану көрсеткіштеріне келер болсақ, карантин жағдайында олар жай ғана орындалып қоймай, өткен жылға қарағанда жақсара түскен. Әсіресе, қорқырушы көрсеткіш болып табылатын жүк айнымалының көтеріңкі болуы көңіл қуантады. Сонымен қатар локомотив паркін пайдалану көрсеткіштерінің де толық орындалуымен қатар жақсара түскені байқалады.

«Маусым – жартыжылдық кезеңнің алдын анықтаушы ай. Сондықтан барлық сапалық және сандық көрсеткіштерді мейлінше жақсарту қажет. Ақмола жүк тасымалы бөлімшесі ұжымы алдына эксплуатациялық жұмыстардың жартыжылдық жоспарын орындауға қатысты салмақты міндеттер қойылған. Және де басшылар мен бөлім басшыларына нақты тапсырмалар берілген. Біз бұл жоспарды ұжым болып ұйысып, табысты орындап шығамыз деген үміттеміз», – деп ой бөлісті бөлімше директоры.

Күн тәртібінде пойыздар тартымына кететін отын-энергетикалық ресурстарды үнемдеу және өлшеуішке кететін үлестік норманы төмендету мәселесі де тілге тиек етілді. Бөлімшенің локомотив шаруашылығына жауапты бөлімінің бастығы Мұхтар Балғоженов, дизельдік отынды үнемдеу бойынша жақсы нәтижелерге қол жеткізілсе, пойыздар тартымына кететін электрэнергиясын үнемдеу бойынша әлі де резервтер бар екенін айтады. Сондықтан локомотив деполарының бастықтарына бұл жұмыстың әлі де болса, белсенділігін арттыру қажет.

«Күнделікті бақылауда ұстап отырған келесі бір мәселе, ол автожүргізу жүйесіндегі жаңа буын КЗ8А электровоздарында локомотив бригадаларын оқытып, үйрету. Бұл дегеніміз, жолдың профилдік жағдайын және бекітілген қозғалыс жылдамдығын ескере отырып, пойызды жүргізудің оңтайлы режимін таңдау есебінен отын-энергетикалық ресурстарды қосымша үнемдеуге әкеледі. Сондықтан да бұл мәселеге ерекше көңіл бөлініп, күнделікті бақылауға алынған», – дейді локомотив маманы.

Селекторлық жиында Компания кірісін арттыру мәселесі де тыс қалмады. Бұл мәселеде кәсіпорын басшыларына тағы да ұжымдарында алға қойған мақсат-міндеттерді іске асыруда белсенділікті арттыру бойынша ұйымдастыру-техникалық шараларды қарастыру тапсырылды. Жиында қорытындыланған Ақмола ЖТ бөлімшесінің директоры Айнабек Жукашев барлық қызметкерді еңбек қорғау және пойыздардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуге шақырды.

Жалпы жиын сыбайлас жемқорлыққа қарсы минуттық шарадан басталды. Компания басшылығының талабы болып табылатын бұл шара кезінде сыбайлас жемқорлыққа қарсы тұру мәселелері сөз болып, және осы мәселеде мейлінше ұстамды болу қажеттілігі, әр қызметкердің ұраны – коррупцияға жоқ деу керектігі айтылды.

БЕЗОПАСНОСТЬ

ЭКСТРЕННЫХ ТОРМОЖЕНИЙ
СТАЛО МЕНЬШЕ

Больше чем в два раза снизилось число экстренных торможений в этом году в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Если за четыре месяца 2019-го было зафиксировано 43 случая применения экстренного торможения поезда, то в этом году – 18.

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

За четыре месяца 2020 года в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо среди случаев, когда пришлось экстренно тормозить поезд, значатся: один наезд на человека, три наезда на скот. В шести случаях предотвращен наезд человека и в трех удалось так же с помощью экстренного торможения не наехать на скот. Еще три случая экстренных торможений отнесены к прочим причинам.

– 13 января грузовой поезд №3403, двигавшийся со скоростью 40 километров в час, на 329-ом километре перегона Тишинская – Риддер в 21 час 41 минуту совершил наезд на человека. Стоянка поезда составила 1 час 28 минут, – информировал старший машинист-инструктор Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо Азамат Ерденев.

Спасли человека не удалось. Как говорят железнодорожники, потерпевший на момент наезда находился в состоянии алкогольного опьянения.

Наезды на скот в этом году происходили в феврале и середине апреля на перегонах Серебрянка – Огневка, Селезневка – Серебрянка, Бухтарма – Селезневка. Интересно то, что на период введения ограничительных мер в связи с коронавирусной инфекцией и карантина на территории ВКО случаи экстренных торможений из-за нахождения на пути людей или домашнего скота сошли на нет.

Ежегодно путевцы проводят разъяснительную работу с населением, школьниками, владельцами

скота, организуют собрания, сходы, раздадут памятки. Хотя этот год из-за пандемии коронавируса внес свои коррективы. Как говорит начальник производственно-технического отдела Защитинской дистанции пути Гульназ Нургалиева, в связи с карантинными мерами путейцы не могли организовывать массовые разъяснительные работы из-за необходимости сохранения социальной дистанции.

– И все же наши мастера на линии под роспись раздают памятки владельцам домов, близлежащих у железной дороги, фермерам, ведут разъяснительную работу с посторонними, которые зашли в зону повышенной опасности, – рассказала она. – Можно сказать, карантин внес свои положительные моменты из-за того, что жители ВКО были вынуждены соблюдать режим самоизоляции, сократили выходы на улицу. Сейчас постепенно карантин отменяется, и мы хотим напомнить, что на железной дороге человек должен быть крайне осторожен, соблюдать правила нахождения в зоне повышенной опасности.

За четыре месяца 2019 года в Оскеменском эксплуатационном локомотивном депо среди 43 случаев экстренных торможений зафиксирован один наезд на человека, три случая наезда на скот. Еще в 11 случаях наезды на людей и в 14 случаях наезды на скот были предотвращены. В пяти случаях удалось избежать наезда на транспорт. Еще восемь случаев экстренных торможений отнесены к прочим причинам.

Так, в прошлом году наезд на человека произошел 12 апреля на перегоне Оскемен-1 – Усть-Каменогорск, в городской черте областного центра Восточного Казахстана. Наезд на транспорт – на перегон Серебрянка – Огневка, а наезд на скот – на перегонах Бухтарма – Заводинка, Ермаковка – Новый Усть-Каменогорск, Шалабай – Бурсак.

Фото автора

ОСМОТР

СО ЗНАКОМ ПЛЮС

В Алматинском эксплуатационном локомотивном депо завершился весенний комиссионный осмотр. Локомотивный парк успешно прошел обязательную процедуру, где при выходе из ремонта общая оценка локомотивов составила 4,96 балла.



Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

В течение двух месяцев локомотивщики упорно готовились к летним перевозкам. Осмотр

прошли 85 единиц локомотивов, из них тепловозов ТЭ33А, АС – 33 единицы, средний балл при выходе составил 5, ТЭП33А – 16 единиц, тепловозов серии СКДБЕ – 33, электровозов ВЛ80с – 3.

– Можно сказать, что сработали со знаком плюс, все локомотивы переведены на летние сорта смазок, особое внимание уделялось состоянию дизель-генераторных установок, водяной и масляной

систем, автотормозного оборудования. Локомотивные бригады отлично справились со своими задачами, – отмечает и.о. начальника депо Болатказы Толекпаев.

Он отметил работу начальника отдела ремонта депо Рината Мергенбаева, который, умело организовал работу по покраске, эстетическому и техническому состоянию локомотивов, его действенный контроль над всеми участниками ВКО, несмотря на сложный карантинный период.

К весеннему комиссионному осмотру помимо локомотивных бригад были привлечены также инженерно-технические работники, а машинисты-инструкторы проводили обучение со своей колонной на предмет знания конструкции локомотива и действий работы локомотивной бригады в экстремальном режиме и нестандартной ситуации и выхода из нее. Наставниками депо проведена работа с первозимниками.

Фото автора

В ТРУДОВОМ РИТМЕ

БЕСПЕРЕБОЙНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПУТИ

Общий план по укладке нового пути в Акмолинском отделении ГП составляет 12,1 километра, на перегоне Атбасар – Адыр по четному пути. Работы по реконструкции пути начались 2 мая, подрядчиком выступает ТОО «Темір жол жөндеу» ПМС Астана.

Надежда НОВИЦКАЯ,
Кокшетау

Применяемые современные технологии позволяют использовать железнодорожный путь, пока по нему не будет пропущен тоннаж до 900, а возможно, и миллиарда тонн. В процессе эксплуатации потребуется лишь обслуживание пути машинной глубокой очистки, которая используется в зависимости от загрязненности балласта. Но железобетон не требует такого непрерывного внимания и ухода как деревянные шпалы. Он не подвержен гниению, необходима лишь

очистка один раз в восемь лет. Так что в ближайшие восемь лет гарантировано бесперебойное использование вновь отремонтированного участка пути, – говорит начальник оперативно-распорядительного отдела Расул Буратаев.

Окна по капитальному ремонту пути предоставлены по 12-14 часов согласно утвержденному графику с объемом укладки по 1200-1500 метров. Затем на следующие сутки предоставляются 6-8 часовые окна по вторичным работам, в дальнейшем окна на данном участке планируются до 10 июня.

Регулировка движения поездов



на время предоставления окон осуществляется в объемах, предусмотренных вариантным графиком движения поездов. На время проведения ремонтных работ поезда на данном участке проходили по нечетному пути с ограничением скорости до 50 километров в час. Пропуск осу-

ществлялся по соседнему смежному пути, который заранее был подготовлен к таким объемам пропуска.

После проведенного капитального ремонта пути обеспечена его стабильная эксплуатация в течение двадцати лет.

Фото автора

НОВОСТИ

ПЛАНЫ ПО-ПРЕЖНЕМУ
ПЕРЕВЫПОЛНЯЕМ

На 117% перевыполнили план погрузки продуктов перемоло в Костанайском отделении грузовых перевозок по итогам мая.

По словам заместителя директора Костанайского отделения ГП Ердена Аманова, при плане погрузки на месяц 930 вагонов (62 тыс. тонн) фактически отгружено 1094 вагона (72,7 тыс. тонн) – выше плана на 164 вагона (10,7 тыс. тонн). А по сравнению с аналогичным периодом прошлого года погрузка продуктов перемоло увеличена на 16% (9,8 тыс. тонн).

Также на 113% перевыполнен план погрузки цветной руды. При плане 9455 вагонов (651 тыс. тонн) погружен 10731 вагон (735,4 тыс. тонн). Превышение плана составило 1276 вагонов (84,4 тыс. тонн). К факту прошлого года погрузка увеличена на 8%, или на 58,4 тысячи тонн.

Еще один прорыв в выполнении майского плана – на 108% – достигнут по итогам отгрузки строительных грузов. Здесь при плане погрузки 1426 вагонов (86,8 тыс. тонн) фактически погружено 1476 вагонов (93,9 тыс. тонн) – выше плана 50 вагонов (7,1 тыс. тонн). К аналогичному периоду прошлого года погрузка строительных материалов увеличилась на 4% (3,2 тыс. тонн).

– Всего по итогам месяца в регионе отгружено 36507 вагонов (2 млн 459,1 тыс. тонн). В среднем в сутки отгружалось 1178 вагонов (79,3 тыс. тонн), – отметил Ердена Аманов.

Аслан КУДАБАЕВ, Костанай

ГОРЯЧИЙ ЛЕТНИЙ СЕЗОН

На железнодорожных участках Карагандинского отделения магистральной сети полным ходом идет летние путевые работы. На сегодняшний день произведен усиленно-средний ремонт пути 5,884 километров.

Железнодорожники заменили все негодные элементы скреплений и шпал, произвели ремонт железнодорожных переэдов, одиночную замену дефектных рельсов и дефектных участков плетей, восстановление целостности рельсовых плетей, сварку рельсовых плетей до длины блок-участка или перегона – то есть комплекс взаимосвязанных операций, обеспечивающих постоянную надежность пути и безопасность движения поездов с установленными скоростями и весовыми нормами.

По словам главного инженера филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Карагандинское отделение магистральной сети» Александра Зайцева, в настоящее время завершена работа по сплошной смене рельсовых опор 3,673 километров, сплошной смене рельсовых плетей 27 километров на перегоне Кийик – Мойынты, а также одиночная смена шпал машинами Geismar (Жейсмар) – 2919 километров. При помощи путерихтовочного оборудования осуществляется подъем рельсошпальной решетки, подъем рельсов для замены прокладок, в процессе текущего содержания и ремонта железнодорожных путей.

На протяжении всего летнего периода запланирован капитальный ремонт пути: 32,0063 километра на перегонах Кызылжар – Туйе-Мойнак, разъезд 117 – Атасу. Проведенные железнодорожниками работы позволят увеличить скорость движения пассажирских и грузовых поездов.

Светлана МОГАЙ, Караганда

ЕСЛИ ВЫ САДИТЕСЬ В ПОЕЗД...

В Костанайском регионе с началом движения пассажирских поездов строго и неукоснительно соблюдаются все правила и нормы для недопущения распространения коронавирусной инфекции.

Как известно, на основании решения, принятого межведомственной комиссией, с 1 июня текущего года началось поэтапное возобновление внутриреспубликанского железнодорожного пассажирского сообщения, в связи с чем, по словам начальника отдела по организации технологического процесса и сервиса вокзалов Костанайского региона Толегена Саматова, по региону курсируют поезда местного формирования: Костанай – Аркалык – Костанай, Костанай – Алматы – Костанай, Костанай – Караганда – Костанай.

На всех данных маршрутах в целях предупреждения коронавирусной инфекции строго соблюдаются правила поведения пассажиров железнодорожного транспорта, исполняются правила нахождения сотрудников на рабочих местах. Разработаны инструкции по использованию и утилизации средств индивидуальной защиты: масок, перчаток, и т.д.

Кроме того, на вокзалах по громкоговорящей связи и на LED-экране до пассажиров доводится следующая информация: пассажиры в здание вокзала и в поезда местного сообщения допускаются строго в масках и только при наличии проездного билета. Утилизацию средств индивидуальной защиты необходимо производить в строго отведенных местах, предварительно поместив их в пакет. На вокзале, в поезде, при прикосновении к дверным ручкам, перилам, поручням, кнопкам лифтов и другим поверхностям, не исключаям контакта с руками пассажиров, желательна применять одноразовые салфетки.

– Еще один очень важный момент. В здании вокзала, на перроне, при посадке, высадке, в поезде, пассажиры обязаны соблюдать социальную дистанцию не менее метра. В пути следования не разрешается движение пассажиров между вагонами, а также скопление у туалета, – отмечает Толеген Саматов.

Малик АСЛАНОВ, Костанай

ГОТОВИМСЯ К ЗИМЕ

Штаб для мониторинга подготовки к работе в зимний период 2020-2021 годов создали в Оскеменском эксплуатационном вагонном депо. Также на предприятии уже составили соответствующий план мероприятий.

Так, согласно плану, необходимо до 1 октября 2020 года подготовить более двух сотен работников, связанных с движением поездов, по вопросам технического обслуживания вагонов. К этому же сроку завершат обучение 10 первозимников. Вновь пришедших работников в первую очередь обеспечат костюмами «Гудок», валенками, а всем деповчанам выдадут меховые рукавицы.

– В октябре будем набирать также сезонных работников – машинистов котельных установок, – рассказала инженер-технолог первой категории Оскеменского эксплуатационного вагонного депо Эльмира Капарова. – В срок до первого октября пройдет проверка знаний осмотрщиков вагонов и слесарей по ремонту подвижного состава. Осенью запланировано проведение совместных совещаний представителей вагонного и локомотивного хозяйства о работе автотормозов в зимнее время. В плане мероприятий по подготовке к зиме есть и такой важный пункт, как создание зимнего технологического запаса частей и деталей.

Запланировано создать запасы 1000 композиционных тормозных колодок, по 50 соединительных рукавов и концевых кранов, ручек концевых кранов, валиков подвесок башмаков, шплинтов, а также по 10 авторегуляторов, авторежимов, по 15 балочек центрирующих, подвесок маятниковых.

Текущий ремонт производственных служебно-технических бытовых зданий и помещений будет закончен к 1 октября. В плане – капитальный ремонт трех зданий и сооружений. До 1 октября к работе зимой деповчане подготовят две котельные, 150 метров теплотрасс, транспортные средства, проведут ремонт и утепление 50 метров водопроводных сетей, создадут запасы угля для производственных нужд.

В частности, как отмечается в приказе начальника Оскеменского эксплуатационного вагонного депо Ерата Хасенова, созданному штабу необходимо установить контроль за ходом и координацией выполнения работ, которые проводят линейные ПТО и КПТО по подготовке к зиме в порядке установленного стандарта.

Ольга СТЕБЛЯНКО, Оскемен-1

МЕРЕЙТОЙ

Сыр бойы теміржолшыларының мақтанышы мен абырой беделіне айналған тұлға – Оразбай Әбішев 10 маусымда торқалы тоқсан жасқа толып отыр. Қазақстан темір жолында бүгінгі таңда көзі тірі, кеңестік кезеңде Батыр атанған ең соңғы Еңбек Ерінің өмір жолы ғажайыптарға толы...

ЕҢБЕК ЕРІ – 90 ЖАСТА

Сабырхан СЕЙЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Тегін адам батыр атана ма?! Біздің бүгінгі кейіпкеріміздің де ақиқат пен аңызға толы өткен өмірі жайлы, қол жеткізген жетістіктері туралы бұған дейін де талай айтылды, жазылды, жазыла да бермек. Қызылорда локомотив депосының музейінде Еңбек Еріне арналған арнайы бұрыш та ардагердің өшпес еңбек жолынан сыр шертеді. Сұрапыл соғыс жылдары бұғанасы қатпаған жасөспірім шағында еңбекке араласып, теміржолдың ұстаханасында тәулігіне 14-15 сағат жұмыс істеген, тағдыр талайына тау көтерген толағайдай ауырталық жазған буынның өкілі.

Қызылорда облысының Сырдария ауданындағы Комсомол кеңшарында қарапайым шаруа адамдары Әбіш пен Құлжаннның отбасында 1930 жылы өмірге келген Оразбай Әбішев жанұядағы балалардың үлкені болғандықтан еңбекке бала күнінен араласып, 12-13 жасында кәдімгідей үлкендермен бірдей жұмыс істеген екен. Қызылордадағы теміржол училищесін оқып бітіріп, Қызылорда (паровоз) локомотив депосының электромашинна цехында паровоздарды жөндеуші слесарь болып жұмысқа орналасқан күннен бастап өзін кәсіпкеріміз деп сезінген. Тәулік бойы от ұшындап, баққан ыстық темірдің иісі қолқаны қапқан депонның шеберханасынан тәулік бойы шықпауға бар еді.

Міне, сол бір жерде, яғни Қызылорда локомотив депосында туп-тура жарты ғасыр тап-

жылмай еңбек еткен ардагер бір басына жетерлік құрмет пен абыройды да иемденді. Сонау соғыстан кейінгі 1947 жылы «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.» марапатын кеудесіне таққан кезде жасы жетпей соғысқа бара алмай, фашизмге деген ыза-кегі ішінде қайнаған жас жігіт өзінің де жеңіске үлес қосқанын сезінгендей қанағаттанған.

Содан кейінгі жылдары да еңбек адамына көрсетілетін құрметтен кенде болмай, мемлекеттік марапаттардың талайын иемденді, ақшалай-зағтай сыйлық та алып жатты. «Құрметті теміржолшы» атауды. 1981 жылдың 2 сәуірі күні СССР Жоғары кеңесі Президиумының Жарлығымен Социалистік Еңбек Ері атағы беріліп, «Алтын жұлдыз» бен «Ленин» орденін төсіне тақты.

Бір депода бүкіл еңбек жолын өткізіп, сол Қызылорда локомотив пайдалану депосынан зейнетке шыққан, қаншама ізбасар, шәкірттер тәрбиелеп өсіріп, өзіндік мектебін қалыптастыра білген ардагердің сан түрлі өнертапқыштық ұсыныстар енгізіп, деподағы өндірістік жөндеу жұмысын жеңілдетуге орасан зор үлес қосқан еңбегі жоғары бағаланады.

Мәселен, сол жылдары доңғалақты-моторлы блоктың (КМБ-колосно-моторный блок) 900 данасын бір жыл ішінде Оразбай Әбішевтің бригадасы жөндеп шығып, ауыстыруы – еліміздегі деполар арасында рекорд саналған екен. Еңбек



еткен жылдары өндіріске 50-ден аса рационализаторлық ұсыныс енгізіп, жемісті нәтижеге қол жеткізген майталман теміржолшының еңбегі мемлекет тарапынан жоғары бағаланып, марапатталғаны өз алдына, басқа деполарға да тәжірибе ретінде таратылып отырған.

Қызылорда қаласының құрметті азаматы, Социалистік Еңбек Ері, Құрметті теміржолшы, «ҚТЖ» ҰК» АҚ Консультативтік кеңес мүшесі Оразбай Әбішев – «ат үркітетін» атақ-абыройы бар болса да, марапатқа марқайып, асып-тасуды білмейтін өте қарапайым жан. Бұл оның қанша жерден атақты, батыр болса да адами болмысын бәрінен жоғары қоя білген ұлылығы болса керек. Қызылорда локомотив депосы еліміздегі депо машинистері арасында Еңбек Ері Оразбай Әбішев атындағы конкурс өткізуді дәстүрге айналдырған. Жыл аралап өтетін байқаудың құрметті қонағы болып қатысатын «көзі тірі» кейіпкер мұндайда жас әріптестерімен емен-жарқын сұхбат құрып, оларды тыңдап, өзі өңгіме айтып бір жасап қалады.

Міне, бүгінде туып-өскен ел-жұртының ортасында торқалы тоқсан жасын қарсы алып отырған ақсақал, құдайға шүкір, әлі тын, қуатты. Ардагерге жүз жасаның деген тілек білдіріп, бейбіт күнде қайталанбас ерліктің үлгісін көрсеткен қарапайым еңбек адамының ерлігі ұрпаққа мәңгі үлгі болғай демекпіз.

Суретті түсірген автор

ХОББИ

ЖІГІТКЕ ЖЕТІ ӨНЕР ДЕ АЗ

Қандайда бір ұлт немесе ұлыс болсын бауырына басып, төріне шығарып, өзіне жақын тартқан, көңілі дархан халқымыздың қадір-қасиетін ардақ тұтып, қыз алысып, қыз берісіп, құда-жекжат, дос болып, етене араласып кеткен өзге ұлт өкілдері елімізде жетерлік. Мәселен, тараздық теміржолшы Мұстафа Машраповтың ұлты қазақ болғанымен, анасы Анна Андреевна неміс қызы, әкесі Әмірбектің шешесі Урзапия – татар қызы екен. Ал өзінің жұбайы Сағынбүбі қырғыз қызы...



Асқар РАЙҚҰЛ,
Жамбыл

Мұстафа Машрапов теміржолдағы еңбек жолын өткен ғасырдың 89-шы жылы бастапты. «Әскерден жаңа оралған кезім, жасым жиырма бірде, көрші Түлкібас ауданында Састебе станциясында жұмыс істеп бастадым» деген Мұстафа аға онда жеті ай ғана еңбек етіп, жазу-сызудан хабары бар ҚазМУ-дің қазақ тілі мен әдебиеті факультетінің сырттай бөліміне құжат тапсырып, оқуға түсіп кетті. Содан соң Алматы қаласына қоныс аударып, тұратын жатақхана керек болғандықтан, студенттердің құрылыс жасағына кіреді. «ҚазМУ қалашығында «Алатау» деген жатақхана болатын. Сол жерден орын алу үшін сонда жұмысқа кірдім. Онда бір жарым жыл жұмыс істеп, 1983 жылдың жазында теміржолға қайта барып, вагон қараушы болып жұмысқа орналастым» дейді.

Тәуелсіздіктің алғашқы жылдарында, 1994 жылы қолына филолог деген табақтай диплом алып туған жерге оралған жас жігіт ендігі өмірін өз мамандығымен байланыстыруды ойлап, мектепке қазақ тілі мен әдебиетінің мұғалімі болып жұмысқа тұрады. Тараз қаласындағы №49 мектепке қазақ тілі мен әдебиеті пәнінің мұғалімі болып орналасып, тәп-тәуір ұстаз болып, орта сыныптарға сабақ беріп жүрген. Үнемізгі мамандығы да сол емес пе? Алайда, сол жылдары орын алған экономикалық күрделі ахуалға байланысты мұғалімдердің жалақысы айлап, жылдап берілім кеткен соң бұл кезде үйленіп, бала-шағасының басы құралып қалған жас отбасыға қиын тиеді. «Бала-шағаны асырау керек, қарыз көбейіп кетті. Сондықтан «көрген

жерде ауыл бар» деп қайтадан өзін білетін теміржолға ат басын бұрдым да біржолата тұрақтап қалдым» дейді Мұстафа Машрапов сол бір қиын кезді еске алып.

Теміржолда тапжылмай ұзақ жыл еңбек етіп, тек соңғы жылдары ағамыздың денсаулығы да сыр бере бастаған соң Шайқорық станциясындағы Вагон дайындау пунктіне слесарь болып ауысады. «Жұмыс қиын емес, вагондардың сынып қалған құрылғыларын дәнекерлейміз, серіппелерін ауыстырамыз, тетіктерін жөндейміз. Өзіме ұнайды, өмірімді шойын жолсыз, вагондардың інісіңіз, пойыздардың дүрсіліңіз елестете алмаймын, аманшылық болса осы жерден зейнетке шығармын» деп ағынан жарылды кейіпкеріміз.

Мұстафа Машрапов әзіл-шыны аралас «кәсібім – теміржолшы, хоббиім – өлең жазу» деп бекер айтпайды. Өлеңдері поэзияның барлық талаптарына сай келіп тұр, ұйқастарын балталасаңыз да буза алмайсыз, буындары төрт аяғын тең басқан жорғадай. Өзі – екі кітаптың авторы. Ең алғаш 2006 жылы тырнақалды жыр жинағы жарық көргізіп. «Қиялдың қанатында өмір сүрдім» деген кітабы оқуға жеңіл, мазмұнды, лирикаға толы. «2013 жылы балаларға базарлық жасағым келіп, бір кітап жаздым, «Жұмбақтар жорамалы» деген. Ішінде 127 жұмбақ бар. Қазіргі таңда тағы бір кітап дайындап отырмын. Оның аты «Жүрек көзі» немесе «Жұмылмайды махаббаттың жанары» деп аталады. Мұны бытыр алпыс жасқа толған мерейтойымның алдында шығарамын ба деп ойлап едім, үлгермедім. Енді биыл баспаға беремін» дейді теміржолшы.

Кезінде теміржолда, облыста өткен талай өнер сайыстарына қатысып алған жүзделері де жетерлік. «ҚТЖ» ҰК» АҚ президенті Асқар Маминнен алған дипломы да бар. Бойында қазақтан бөлек, неміс, татар сынды бірнеше ұлттың қаны араласқан ағамыздың «неге сарысың?» дегендерге жауабым» деп оқып берген өлеңі естен шықпай жатталып қалыпты...

*Бұл неге сары десеңіз,
Немістің қызы – шешеміз.
Орысша жөн сұрасып,
Қазақшаласып кетеміз.*

*Бұл неге сары десеңіз,
Татарға жиең әкеміз.
Нағашы етіп татарды,
Басталған біздің қатеміз.*

*Болғанмен сары түр-өңім,
Тілім мен ділім, тілегім,
Намысым, тәлім-тәрбием,
Тап-таза қазақ жүрегім.*

Суретті түсірген автор

СЕРВИС

ВОКЗАЛДАР ҚАНДАЙ ТӘРТІПТЕ ЖҰМЫС ІСТЕЙДІ?

Әлемді жайлаған коронавирус індетіне қатысты карантиннен кейін ел тіршілігі жандана бастады. Апта басында жолаушылар пойыздарының жүруімен вокзалдар жұмысы да қыза түскендей. Десек те, стратегиялық нысанда қауіпсіздік шаралары қатан сақталып, жұмыс режимінде өзгерістердің бар екені байқалады. Ол қандай өзгерістер? Жалпы вокзал шаруашылығының бүгінгі тыныс-тірлігі қандай?



– Қазір еліміздегі теміржол вокзалдары 2020 жылдың 1 маусымынан бастап күшіне еніп отырған. Көліктегі Бас мемлекеттік санитарлық дәрігердің биылғы 14 мамырдағы №9 «Қазақстан Республикасында тұрақты ішкі темір жол қатынастарын жаңғырту кезіндегі санитариялық-карантиндік бақылау туралы» регламенттелген қаулының талаптарына сәйкес карантиндік шаралар жағдайында жұмыс істеуге көшті. Яғни, карантин кезінде ауаның ылғалдылығы мен температураның оңтайлы жағдайын қамтамасыз ету үшін вентиляция және ауаны тазартып отыратын жүйелерге тексеру жүргізіліп, сүзгіштер ауыстырылып, дезинфекция, жуу, тазарту жұмыстары жасалды. Кейбір вокзалдарға желдеткіштер орнатылды. Ал кондиционер жоқ барлық нысандар жиі, яғни 3 реттен кем емес есік-терезелері ашылып, ауасы тазартылып тұрады. Сонымен қатар жолаушыларға вокзал ішінде әлеуметтік қашықтықты сақтау үшін елденгекі шектеу белгі-таңбалары салынған, қабырғаларға тақырыптық флаерлер ілінген, тіпті қасса залдары мен күту залдарында орналасқан кресло-орындар арасында да қашықтықты сақтау туралы белгілер орнатылып және де дауысзорайтқыш арқылы адамдарға COVID-19 шектеулері туралы хабарландыру жасалып тұрады. Барлық вокзалда карантин бұрыштары ұйымдастырылған. Пайдаланылған медициналық маскалар мен қолғаптарды тастауға арналған қоқыс жәшіктері орнатылған, – деп мәлімет берді Магистральдық желі дирекциясы директорының вокзал шаруашылығы жөніндегі орынбасары Абай Досанов.

Сонымен қатар, вокзалға келген жолаушылардың медициналық маскада болуы қатан талап етілетінін, олардың кіреберісте қол жүктері арнайы тексеру жабдығынан өтумен қатар жолаушылардың өздерінің де дене температурасы байланыссыз термометрия арқылы тексерілетінін, кіреберісте жолаушыларға қолдарын залалсыздандыру үшін дезинфекциялау құралдары бар санитариялық орнатылғанын жеткізді. «Бұдан бөлек, пойызға отыруға келген және пойыздан түскен жолаушылардың ағынын бөлу үшін жекелеген дәліздер жасалған, яғни, олардың жақын байланыста болмауы қамтамасыз етілген. Сондай-ақ, билет сатып алуға қасса залдарына өту үшін арнайы дәліз жасалған. Яғни, билет сатып алушылар бірден вокзал ғимаратына кірмей, сыртта бір-бірінен тиісті қашықтықты сақтап кезекте тұрады да, іштегі кісінің шығуымен бір-бірілеп кіреді. Және бір ескер-

тетіні, вокзалға тек жолаушы ғана кіреді, шығарып салушыларға кіруге тыйым салынған», деді вокзал шаруашылығының өкілі.

Абай Досанов сонымен қатар, вокзал шаруашылығы бойынша биыл қандай жұмыстар жүргізіледі және ел өңірлеріндегі қай вокзалдар жөндеу жұмыстарына зару деген сауалдарға да жауап беріп өтті.

– Көкшетау және Семей вокзалдарына ағымдық жөндеу жүргізілді. Қазір тек абағандық жұмыстары қалды. Мүмкіндігі шектеулі жандарға арналған пандустар қазіргі стандарт талаптарына сай ені 125 см дейін кеңейтілді. Бұрын ол 85-90 см болатын. Ал қазіргі электронды арбалар кендеу келгендіктен, олардың еркін жүріп тұруы үшін осындай талап қойылды. Бұл жұмыстарды алдағы 2022 жылға дейін еліміздегі барлық вокзалда орындап шығу межеленген. Сонымен қатар келесі жылы Тараз вокзалын жөндеуден өткізу жоспарда бар. Соған байланысты жобалық-сметалық құжаттарды дайындап жатырмыз. Сосын бізде мынандай бір түйткілді мәселе бар. Шу вокзалының ғимараты ұлттық компанияға қарайды да, ал перрон аумағы өкімдік қарамағында. Сол перрондағы саудаға байланысты халықтан жиі шағым түсіп жатады. Қазір осы мәселе облыстық әкімдікпен келіссөздер жүргізіп жатырмыз. Бүгінде Алматы-1, Алматы-2, Шымкент, Түркістан вокзалдары бір жарым жыл ішінде өкімдік қарамағына өткен. Ал Павлодар, Екібастұз, Ақсу вокзалдарының өкімдік еншісінде болғанына он жылдан асты. Сондықтан бұл ғимараттардың жай-күйіне өкімдік жауап береді. Біз тек бұл вокзалдарда технологиялық процестерді іске асырмай, яғни, билет сату, пойыздарға жолаушыларды шығарып салу, жолаушылар қауіпсіздігін қамтамасыз ету сияқты жұмыстарды ұйымдастырамыз.

– Ал өткен жылы Қарағанды вокзалы қайта құрылымдаудан өткені белгілі. Оны «ҚТЖ» ҰК» АҚ Күрделі жобаларды жүзеге асыру дирекциясы жүргізді. 2000 шаршы метрді құрайтын жанама ғимарат, конкурстық өткел салынды. Эскалаторлар орнатылды, ана мен бала, мүмкіндігі шектеулі жандарға арналған емен ашылды. Инженерлік желілер жүргізіліп, лифт қойылды. Қазір бұл вокзал 8500 жолаушыны қабылдау мүмкіндігінде болып отыр. Сондай-ақ, Арыс вокзалы да «Самұрық-Қазына» әл-ауқат қорының ұйытқы болуымен күрделі жөндеуден өтті.

Жазып алған Сұлүлүл БАКЕСОВА
Суретті түсірген Александр ЖАБЧИК

КӘСІБІ – НӘСІБІ

АЛМА САБАҒЫНАН АЛЫС ТҮСПЕЙДІ...

Биылғы көктемгі комиссиялық байқауды теміржолшылар өздері өткізді. Маңғыстау локомотив депосында үшінші класты машинист Қаныбек Сейдалиевтің жеңісімен қолы шебер локомотив бригадалары жігіттерінен жасақталған топ жазға қамдану жұмыстарын жүргізді.



Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Нәтижесінде Маңғыстау локомотив депосының тепловоздарды жаз маусымына дайындау жұмыстары тиянақты тындырылып, уақытылы аяқталды. Темір тұлпарлар сапарға сақадай сай сапқа қойылды. Локомотивтердің күз-қорашалары, капоты, жүріс бөлшектері ұқыпты тазартылып, сырланып, зауыттан шыққандай жарқырап шыға келді.

Қаныбек ағаны ұжымдастары ақкөңіл де адал мінез-құлқы, кішіпейілдігі үшін жақсы көреді. Өмірден көрген-түйгенін, тәжірибесін өзгелермен бөлісуен, үйретуден жалыққан емес. Білгенін білмегенге үйретіп, жас буын машинистерді тәрбиелеуден рахат табатын жан секілді.

– Шымкентте туып, мектепті 1985 жылы Маңғыстау облысының Бейнеу ауданында бітірдім. Мектепте жүргенде «суретші бала» деген атағым бар еді, өнерімді дамыту үшін оқығым келді. Бірақ ата-анам қарсылық танытты. Жібермеді. Үйде бес ұл, бес қызбыз. Алдында ағаларым, ортанысымыз мен, артымада төрт

қарындасым бар. Бірақ үйдің шаруасына қолы ептісі де мен едім. Көпшілік болғасын анама қарайласып нан илеп, нан пісіру деген жұмыстарды да істей беретінмін. Былай айтқанда, «универсальный» болдым, – деп күледі Қаныбек аға. – Сондықтан оқуға барам десем, сен кетсең қиналамыз деп, анам ешқайда жібермеді. Аяқасты анам қайтыс болды. Артыма төрт қарындасым, екі інім бар. Алдындағы ағаларым есейіп кеткен. Әкем жалғыз. Үйдің бар жұмысы маған артылды да оқуды жиып қойып, әкем мен ағаларым жұмыс істейтін теміржолға кіріп кеттім. Одан әскерге кететін уақыт жетіп, борышымды өтеп келдім. Әскерден оралғасын теміржолдағы жұмысыма қайта жалғастырып, 1995 жылға дейін Бейнеудегі айналым депосында еңбек еттім, – дейді кейіпкеріміз.

Еңбек жолын 1985 жылы Бейнеу локомотив депосында ТҚК-2 цехында тепловоз жөндеушісі болып бастаған елгезек жас жігіт тепловоз жөндеудің қыр-сырын сол жердегі алдыңғы буын ағаларынан лезде-ақ үйреніп, ақыл-кеңестерін миына құйып алып, ағырлығанын танытады. 1988 жылы Атырау

(Гурьев) қаласындағы теміржол техникалық мектебінің көмекші машинистер дайындайтын курсына бітіріп, 1989 жылдан бастап еңбек жолын көмекші машинист болып жалғастырды. Тепловоздың құрылысы мен қызметі, бүкіл қыр-сырымен танысып тәжірибе жинады. 1997 жылы Маңғыстау локомотив депосына көмекші машинист болып ауысты. Ақтөбедегі тепловоз машинистерін дайындау курсына оқып, 2007 жылдан бастап тепловоз тізгінін қолына алып, машинист болды. Содан бері қарай Маңғыстау-Сай-Өтес, Маңғыстау-Өзен станцияларының аралығында жүк пойыздарын жүргізіп келеді. Бүгінде тепловозды басқарудың хас шеберіне айналған, осы мамандықтың ыстығына күйіп, суығына тоңып жүрген машинистерден. Жүктелген міндетін ұқыпты атқарып, пойыздардың жүруі қауіпсіздігін сақтай отырып, өзіне бекітілген тепловоздың техникалық жағдайын жақсы ұстап, өндірістік тапсырманы дұрыс орындап жүргені үшін басшылықтан алғаны тек алғыс, 2010 жылы үшінші класты машинист дәрежесін алды.

– Қазіргі тепловоздарды басқару бұрынғыдай қайда... әлдеқалай жеңілдеген. Бағғы біз бастаған тегрей деген тепловозбен салыстыруға да келмейді. Жылдар өткен сайын техника жаңарып, жұмысымыз оңтайлана түседі. Шүкір, қазір жұмысымыз да, табысымыз да жақсы. 57 жастан салалық жеңілдікпен зейнетке шығамыз, Менің оған үш жылым қалды, – деген Қаныбек аға әулеттегі үшінші машинист екен. Үлкен ағасы Қайырқожа зейнетке шыққан. Ол да үшінші класты машинист болыпты. Екінші ағасы – екінші класты машинист Қазбек Бейнеу депосында әлі күнге тепловоз жүргізеді. Ал әкелері кезінде Бейнеуде, Көкбекті, №2 бекетте станция кезекшісі болған теміржолшы. Десе де, «алма сабағынан алыс түспейміз» рас...

Суретті түсірген автор

Сегодня о Великом Турксибе мы знаем по кинофильмам, книгам, воспоминаниям ветеранов. Одним из знаковых произведений о грандиозном строительстве первой пятилетки советской страны является знаменитая картина «Турксиб» народного художника Республики Казахстан Абылхана Кастеева. О знаменитой стройке в судьбе Кастеева рассказал ведущий научный сотрудник Государственного музея искусств РК имени Абылхана Кастеева, кандидат искусствоведения Амир Джадайбаев.

ЗНАМЕНИТАЯ СТРОЙКА КАСТЕЕВА

– Какую роль в судьбе Абылхана Кастеева занимает Турксиб?

– Турксиб для Кастеева стал знаковым событием. Можно сказать, что он разделил его жизнь на две половины – до и после.

Когда Абылхан услышал о стройке, он с группой своих ровесников отправился из аула на объекты первой пятилетки. Казахскую молодежь тогда принимали только чернорабочими, потому что квалификации у них не было. Стройки первых пятилеток, к которым относился и Турксиб, помимо своей основной задачи – создания материальной базы и повышения обороноспособности советского государства – выполняли также и социальную задачу так называемой «перековки» прежде «несознательного элемента» и создания на их базе национального пролетариата, которого в Казахстане в те годы не существовало.

Таким образом, для Кастеева Турксиб стал не только трудовой школой, где он приобрел конкретную специальность, но и его классового роста. Он стал одним из представителей пролетариата. Прошел помимо этого школу советского коллективизма, который пришел на смену прежнего, дореволюционного – человека индивидуума. В советской стране доминировало понятие коллективного сознания. Это касалось и искусства, и всех других сфер деятельности.

И все же для Кастеева Турксиб стал знаковым событием в плане того, что впервые здесь на него обратили внимание как на начинающего художника. Он самостоятельно пытался освоить изобразительную грамоту. В перерывах между работой что-то изображал. Заметив его увлечение, руководители стали обсуждать, как помочь развить талант и, может быть, учесть дальше.

– Известно ли, на каких участках трудился Кастеев?

– Есть данные, что первоначально он прибыл на станцию Айна-Булак. Далее сведений нет, документы практически не сохранились.

Но однажды в его судьбе произошло важное событие. Кастеев сам рассказывал об этом журналистам.

В те годы была политическая установка – из состава национальных кадров формировать рабочий класс, интеллигенцию. Этому уделялось огромное внимание. Способности людей замечались, брались на заметку, пытались помочь им продвигаться, направляли на учебу на рабфакти в Москву, Ленинград и другие города. Кастеев попал именно в эту струю.

Сохранилась легенда о том, что к концу строительства Кастеев, забравшись на скалу, изобразил профиль Ленина. Предполагается, что это красивая легенда, может, было, может, не было. Характерно для того времени, что такие люди обрастали социалистической мифологией. Главная цель в том, что советская власть способствовала, чтобы обычный аульный паренек, пастух из бедной семьи стал одним из лидеров национальной социалистической культуры. Такая сказочная история. Своего рода коммунистическая мифология. Она присутствовала во всех республиках. Тем не менее, сам факт показателен. Он говорит о том, что Кастеев впервые заявил о себе как о художнике портретом вождя мирового пролетариата. Получил признание своего трудового коллектива.

– Партия его заметила?

– Да, именно на одном из партсобраний его рекомендовали на учебу в Алма-Ату, которая тогда уже стала столицей республики. Было только одно препятствие – Кастееву надо было доказать свое происхождение. Он отправил запрос в аул, чтобы подтвердить свое не байское проис-



хождение. Долго ждал справку о том, что он происходит из семьи пастухов, которая до сих пор хранится в семье.

– Творчество его тоже во многом связано с Великой стройкой?

– Конечно, в своем творчестве он часто обращался к теме Турксиба. Первая из того, что мы знаем – графическая работа 1932 года «Турксиб». Довольно известная, небольшого размера, была создана с Николаем Крутильниковым, в то время известным в Казахстане художником, теоретиком, написавшим много статей, работавшим над плакатами, с живописью. Такая была практика в 30-е годы, к каждому национальному молодому художнику приставлялся куратор, как правило, из русских квалифицированных мастеров. Совместно с ним Кастеев сделал эту работу. На ней казах на верблюде едет вдоль железнодорожного полотна, по которому в сторону зрителя движется паровоз.

Рисунок станковый, простой по композиции, доходчивый, в нем противопоставлялись два мира – прошлое и настоящее. Кастеев начинает осознать миссию советского искусства – подчеркивать преимущества нового социалистического строя и критически относиться ко всему прошлому. Фигура казаха на верблюде в левом углу символизирует дореволюционный Казахстан. А справа – «железный конь», «огненный арба». При этом казахи сначала со страхом воспринимали поезд, а потом постепенно пришли к пониманию, что пришло новое время. Люди поняли его преимущество, мощь и силу.

– Интересно, что на его полотнах встречается много различной техники. Таково было его увлечение?

– Турксиб развил в Кастееве особый пиетет техники. Индустриализация была важнейшим фактором конца XIX-начала XX века. И впоследствии Кастеев будет scrupulously изображать различные технические средства – трактора, поезда, самолеты, машины. Такова была тенденция времени.

На выставках приходили рабочие, крестьяне, простые люди, которые хорошо разбирались в различных механизмах, потому что работали на этих машинах. Они очень быстро замечали в картинах художников погрешности. Об этом сохранились записи, статьи в газетах, где утверждалось, что некий художник неправильно нарисовал комбайн или косилку.

В первом рисунке Кастеева поезд изображен несколько стилизованно, упрощенно. Тогда это было допустимо, еще достаточно лояльно относились к этому. Позже, в середине 30-х годов стали относиться более строго. Этот первый профессиональный рисунок, тем не менее, в нем проявился характер кастеевского искусства.

Все его творчество можно разделить как серию: старый и новый быт. Причем не только период 30-х годов, но и все творчество Кастеева подхо-

дит под это определение, потому что была такая идеологическая установка. И в целом искусство воспринималось как мощное идеологическое оружие.

– Конечно же, грандиозное строительство железной дороги подходило для решения такой задачи как нельзя лучше!

– Кастеев, изображая Турксиб, овладевал методом соцреализма, чтобы показать все преимуществы советского строя в деле преобразования его родной страны, степи: как менялся ландшафт, появлялись заводы и фабрики. В течение 30 лет Кастеев обращался к теме великой стройки. Основные работы – это помимо рисунка 1932 года, наиболее значимая его картина 1969 года – большое живописное произведение «Турксиб». Оно было написано в преддверии 100-летия Ленина, широко отмечавшегося в стране. Художникам были даны большие заказы, Кастеев тогда написал две большие картины – «Турксиб» и портрет Амангелды Иманова.

– Сегодня его «Турксиб» известен многим!

– Именно «Турксиб» является знаковым для художника, в советское время соединял его ранний период со зрелым поздним периодом, показывая ценность его искусства. Если сравнить две эти работы, можно ярко увидеть прогресс, эволюцию его творчества.

Эти две работы, во-первых, отличаются размером. Маленький, даже миниатюрный рисунок и монументальное живописное полотно большого формата, демонстрируют кардинальные изменения. Во-вторых, развилось техническое художественное мастерство, Кастеев стал в полном смысле профессиональным художником, хотя не имел формального академического образования. Его мастерство активно росло со временем. В-третьих, сам подход к теме стал более сложным, диалектическим. Сюжет, конечно, достаточно простой. Группа людей встречает подходящий поезд. Тем не менее, живописец идет не то что против истины, а показывает в идеалистическом ключе, что народ приближается к поезду. Если разобьется, идет против правды, реальности. Но в советское время именно так и надо было изображать. Если разбираться в советских картинах, они не настолько правдивы, как провозглашалось соцреализмом.

– У него на картинах очень тщательно выписаны лица. Есть прототипы? Или все они – плод воображения?

– Прототипы существовали всегда. Кастеев относится к таким художникам, которые всегда основываются на натуре, каждый персонаж у него портретен. Другое дело, как это портретное сходство достигалось, до какой степени. Но Кастеев был очень

дотошным. Обратите внимание, что люди на этом полотне изображены со спины. У него был такой метод, он давал эффект присутствия зрителя в толпе: мы видим перед собой спины впереди стоящих.

– Как будто сам находишься там на месте...

– Поэтому зрителю, приходя на выставку, стоя перед его картинами, ощущали себя участниками действия. Сейчас разрабатываются 3D, 5D-модели. В то время тоже была эта новация. Возник эффект личного участия, присутствия. Для того времени люди с их зрительным опытом так и считывали. Этот момент не все понимают. Поэтому его мастерство визуальной пространственности передачи для этого и работало. Ты смотришь на картину, и как бы в реальности глаз проваливается. И зритель стоит не перед картиной, а перед событием. А поезд буквально идет на тебя. Слышишь его звук, движение, крики людей. Все это ощущаешь. Сегодня мы, избалованные телевидением, воспринимаем несколько по-другому. А в то время эффект был очень сильный!

– Существует конкретное место, которое изображено на полотне?

– Такого исследования не проводилось, но могу предположить, что это конкретное место. Всегда пейзаж, любой предмет, момент, персонаж у Кастеева имеет прототип. Это можно точно сказать. В советском искусстве не было свободы творчества. Очень жестко следила цензура, картину проверяли на выставочных художествах. Художники были как под ярмом. Может, они внутренне страдали от этого, но должны были этому следовать.

– И детали паровоза выписывались не только для зрителей, но и для цензуры?

– Хотя тех требований в чем-то нашим художникам и не хватало. Реальность теряется в произведениях.

Еще интересный момент. В первом рисунке 1932 года человек на верблюде и поезд ассоциируются с традиционной мифологией народной встречи батыра с каким-то драконом, чудовищем. Они должны сразиться. Но у Кастеева не такой подход. В капиталистическом обществе машина служит для эксплуатации человека, она мертвая, холодная, подавляет личность человека. В советском социалистическом обществе машина – одушевленное существо, которое призвано помогать пролетариату. В данном случае внешне ассоциируется с этим мифом – богатырь и дракон. Но здесь дракон приручается, и нет резкого антагонизма.

– Как все это интересно. Кстати, есть другие работы кисти художника об этом периоде?

– Существует еще несколько рисунков, на которых Кастеев изображает строительство Турксиба. Зарисовки более позднего времени. Они хранятся в семье Кастеева, на них он себя изображает, других людей периода строительства железной дороги.

– Интересно, кого еще вдохновила эта стройка?

– Всесоюзную стройку изобразил не только Абылхан Кастеев.

К примеру, Молдахмет Кенбаев на картине «Карайгыр» (черный жеребец) изобразил символически романтический поезд. В фондах музея хранится много работ, посвященных Турксибу. Сюда командировались и советские деятели искусства Александр Дейнека, писатели Ильф и Петров, многие другие.

Абылхану Кастееву повезло, что он попал на эту великую стройку, он сам всегда это признавал. Она сыграла в его судьбе знаменательную роль.

Ирина БЕКТИЯРОВА, Алматы

ЦЕННЫЕ ЭКСПОНАТЫ

Во всех филиалах АО «НК «ҚТЖ» в этом году проходит череда мероприятий, посвященных легендарной стройке Турксиб, в том числе и в музеях Жамбылского отделения ГП.

Ценные исторические материалы и уникальные экспонаты о строительстве Туркестано-Сибирской магистрали, которая обеспечила Среднюю Азию дешевым хлебом, собирались по крупицам. Движение по магистрали стартовало 90 лет назад. Сегодня окунуться в историю легендарной стройки можно в относительно молодом музее Жамбылского отделения ГП и музее с почти вековой историей Жамбылского эксплуатационного локомотивного депо. Каждый из них уникален и интересен по-своему.

Музей в отделении был открыт по инициативе ветеранов отрасли и профсоюза. Особое место в нем занимают исторические материалы, посвященные строительству Турксиба. На черно-белых фотографиях запечатлены исторические моменты укладки рельсов. Строительство велось одновременно с двух сторон: от города Семипалатинска и от станции Луговая. К масштабному проекту были привлечены около 50 тысяч человек. На стройку ехали квалифицированные специалисты из Москвы, Ленинграда, Харькова и других промышленных центров СССР.

Турксиб назвали дорогой новой жизни. Магистраль оказала огромное влияние на жизнь региона, вдохнула новую жизнь в уездный город Алматы, открыла новые города и рабочие поселки Жана-Семей, Чарск, Жангызтобе, Актогай, Лепсы, Матай, Сарыозек, Шу, Аягуз, Отар и многие другие. Турксиб стал кузницей национальных кадров. За годы его строительства и развития бывшие кочевники овладели железнодорожной профессией и стали достойными основателями семейных железнодорожных династий. В музее можно увидеть удостоверение слесаря того периода, рабочий стол первого начальника дороги, за которым принимались важные исторические решения, старинные телефоны, выпущенные с конвейера Ленинградского завода «Красная заря», патефон, кирку, молоток путейцев, куски рельсов образцов 1887-1888, 1907, 1916 годов. В музее представлен медный станционный колокол, вылитый харьковскими мастерами.

ВО ИМЯ ПОБЕДЫ

В разделе, посвященном периоду Великой Отечественной войны, собраны военная форма, компас, каска, котелок, противогаз. Здесь хранится земля из городов-героев Сталинграда, Ленинграда, Минска, Одессы, Керчи, Москвы и разезда Дубосекова, где положили головы казахстанцы, в том числе и железнодорожники. Рядом с административным зданием отделения стоят два вековых дуба, немые свидетели становления и развития железной дороги. При строительстве музея основная, капитальная стена должна была пройти через один из них. Чтобы сохранить «ветерана», было принято решение строить стену по ломанной линии в обход дуба.

В музее эксплуатационного локомотивного депо хранятся экспонаты, датируемые 20-ми годами прошлого столетия, а также информация о людях, ставших для современного поколения железнодорожников легендами.

Почетный экспонат музея депо – труженик отрасли, паровоз 1926 года выпуска. Он гордо стоит на пьедестале на территории депо. Уникальную технику заказали в Европе, за нее правительство Советского Союза заплатило золотом. В мирное время паровоз исправно приносил пользу региону, в годы первой мировой войны доставлял ценный груз на фронт.

Надо отметить, что музейная экспозиция, посвященная периоду Великой Отечественной войны, одна из обширнейших. Более 200 жамбылских железнодорожников воевали на передовой, водили поезда. В музее хранится справка о том, что жамбылский машинист Николай Алферин совершил подвиг – на немецком паровозе провел под обстрелами состав с боеприпасами и боевой техникой на железнодорожную станцию Лихтенберг.

Под стеклами стеллажей представлены боевые и трудовые награды железнодорожников, пожелтение от времени фронтовых письма-треугольнички, которые с нетерпением ждала каждая казахстанская семья. Рядом представлены оружие и амуниция солдат.

В музее можно встретить металлические сундуки с ручкой (шарманки), с которыми отправлялись в поездку машинисты и их помощники. В них хранились обед или ужин, необходимые для поездки вещи. Сундучки делали из жести, чтобы случайно не повредить дорожный скраб. Благодаря шарманке машиниста узнавали на улице издалека.

Под стеклом хранятся карманные служебные часы машинистов, раньше по ним определяли время прибытия на станцию. Часы были нумерованные и служили для работы. Железная дорога во все времена строго соблюдала график движения.

ГОРДИМСЯ И ПОМНИМ

Среди экспонатов – почетнейшие фото первых машинистов локомотивов: авторитетного машиниста-инструктора Турксиба Сыздыка Опинова, машиниста Дмитрия Кулагина, который решил стать железнодорожником еще в детстве, предотвратив крушение поезда на станции Тюлькубас. Сначала его приняли в депо рабочим, а по достижении совершеннолетия – в локомотивную бригаду.

Среди машинистов локомотивного депо – бывший чапаевец Михаил Юдаков, водитель прославленного красного командира Александра Пархоменко Иван Неклюдов, первая женщина-казахка, машинист Забира Джусупова, она стала кавалером орденов Ленина и Октябрьской революции. Железнодорожный китель другой женщины, вдовы поезда, Таисии Воробьевой, передан в музей родственниками.

Музеи постоянно пополняются новыми экспонатами, демонстрирующими современную историю развития железной дороги региона и Казахстана.

Аула ТЛЕУБАЙ

НАВСТРЕЧУ ЮБИЛЕЮ

В Алматинском отделении грузовых перевозок полным ходом идет подготовка к празднованию двух грандиозных событий – 90-летия Турксиба и 30-летия станции Достык. Для региона и для железнодорожников это знаковые события, поскольку смычка Туркестано-Сибирской магистрали проходила на станции Айна-Булак, а станция Достык является визитной карточкой региона, связующим звеном с Поднебесной.

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы

Разработаны мероприятия, определены даты проведения торжеств, готовятся списки участников и приглашенных гостей, коллектив Алматинского отделения ГП успешно претворяет в реальность намечен-

ные планы. Надо сказать, два этих масштабных события накладывают определенную нагрузку на организаторов мероприятий. Планируется в честь строителей Турксиба поставить мемориальный обелиск – дань и признательность всем тем, кто строил железную дорогу, вдохнул новую

жизнь, открывая поселки и станции. Вспоминается хроника прошлых лет, строительство легендарного Турксиба, когда путепроходчики взрывали горы, одолевали реки, покоряя Чокпарский перевал, и с допотопной для того времени техникой шли вперед, прокладывая дорогу будущему.



На привокальной площади планируется установить паровоз, как символ всех железнодорожников. 30-летний юбилей станции Достык – огромное событие. Стоит особо отметить, что с момента обретения Республики Казахстан государственной независимости в

1991 году, развитие железнодорожного сообщения между Казахстаном и Китаем не знало периодов спада, шло исключительно по восходящей. 12 сентября 1991 года стальные магистрали Казахстана и Китая были соединены «золотым звеном». С тех пор по ним, как по широким

артериям, начал активно осуществляться товаро- и пассажирооборот.

Однако, без преувеличения, апогей развития железнодорожных перевозок между странами приходится на последние 30 лет. За это время по обеим сторонам государственной границы выросли современные станции со всей прилегающей инфраструктурой – Достык и Алашанькоу.

В рамках праздничных торжеств будет проведен фотоконкурс «Достык в лицах», посвященный юбилею стыковки. Уже сейчас проводятся работы по оформлению дизайна наградного знака в честь 30-летнего юбилея.

В торжественных мероприятиях примут участие все те, кто стоял у истоков становления станции, развития международного перехода Достык – Алашанькоу, кто трудился на этом участке в разные годы. Китайские коллеги будут почетными гостями на данном торжестве.

Фото из архива

ДИНАСТИЯ

ӘУЛЕТ АБЫРОЙЫ – ЕҢБЕКТЕ

Қарағандының Ағадыр станциясында тұратын Шәкеновтер әулетінің қазақ теміржолына сіңірген еңбегі 300 жылды құрайды. Ата кәсібін ұрпақтан ұрпаққа жалғастырған әулетте түрлі кезеңде еңбек еткен және жалғастырып жатқан 17 теміржолшы бар. Уақыт өте бұл көрсеткіш өсуі де ғажап емес. Себебі нәсібін болат жолдан табу – бұл әулетте үрдіске айналған.

Райхан РАХМЕТОВА

Болат жолға бар өмірін арнаған отбасының теміржолдағы еңбек жолы әулет басы марқұм Ібекен Шәкеновтен бастау алады. Ұлы Отан соғысы кезінде тылда еңбек еткен ол кейін 30 жыл Ағадыр жол станциясында жұмыс істеп, зейнеткерлікке шыққан. Бұл соғыста жеңіс оңайлықпен келмегені белгілі. Қаруы мықты қас дұшпанды жеңу үшін майдандағы ұрыс даласына тылдан керек-жарақтар дер кезінде жеткізіліп тұрды. Осы тұста темір жол көлігі тыл мен майдан арасындағы сенімді байланысты қамтамасыз етіп, экономиканы көтерген жалғыз сала болды. Соғыстың алғашқы күндерінен бастап барлық темір жолдар мен көлік кәсіпорындарында социалистік жарыстар кеңінен жолға қойылды. Теміржолшылар осы тұста бейбіт күнде қабылданған социалистік міндеттерді қайта қарастырып, жаңа шешімдер орнатуға мәжбүр болды. Сол жұмыстардан Ібекен қария да тыс қалмады.

Одан кейінгі буыннан Ордаш Ібекенұлы Шәкенов теміржолда 45 жыл еңбек етті. Ағадыр станциясының белгі беру және байланыс дистанциясында механик қызметінен бастаған ол өз ісінің маманы болды. Ібекен ақсақалдың екінші ұлы Борантай Шәкенов те 45 жылын темір жол саласына арнап, Ағадырда ШЧ-да СЦБ монтері, диспетчер қызметтерін атқарды. Оның інісі Бейбіт 30 жыл бойы Ағадыр жол дистанциясында жолшы болды. Жанболат Шәкенов болса 48 жылдық еңбек өтілінде жол дистанциясында жолшыдан бастап бас инженер және директор қызметтеріне дейін көтерілген. Ал Ібекен қарттың 4 қызының бірі Гулнар 25 жылдан бері Құлайғыр станциясында ОПД операторы қызметін атқарып келеді.

– Біз бір отбасында 9 ағайындымыз. 5 ұл, 4 қыз. Соның бесеуі теміржолшы мамандығын таңдады. Мен отбасында бесіншімін. Мектеп бітіріп, Ағадыр жол дистанциясына жолшы болып кірдім. Осы дистанцияда қарапайым жұмысыңдан мекеме директорына дейін көтерілдім. 2011 жылы зейнеткерлікке шығып, тағы 3 жыл еңбек еттім. Қазір Қарағандыда тұрамын. Үш балам бар, соның екеуі теміржолшы. Осындай үлкен әулеттің ізін жалғап, ұрпақтарға жалғасқанын, болат жолдағы Шәкеновтер династиясын қалыптастыруға атсалысқанымды мақтан етемін. Бұл із біздің кейінгі ұрпақтарымызға да жалғасып, тамырын терең жаярына сенемін. Теміржолшылық қанында бар балалар оны іліп әкелері айдан анық, – дейді Жанболат Шәкенов.

Міне, осылайша темір жол саласынан береке тапқан әулеттің бүгінде үшінші буын өкілдері ішінде 12 теміржолшы ата жолын жалғастыруда. Болат жолдағы Шәкеновтердің немере буынының көшін Азамат Ордашұлы бастайды. Механик болып еңбек жолын бастаған ол 20 жылдан бері Ағадыр станциясында диспетчер. Асқар Бейбітұлы да жасанды құрылыстар салалығында 20 жыл тер төгуде. Ордаш Шәкеновтің екінші ұлы Орынбасар 15 жылдан бері ШЧ механигі. Оның інісі Айдос та 13 жыл бойына ШЧ механигі, телім бастығы қызметтерін атқарған. Немере қыздан Торғын Жанболатқызы Жаңа Қарағанды станциясының бірінші санаттағы инженер-технолог, оған дейін станция кезекшісі болып 10 жыл еңбек еткен. Бейбіт Шәкеновтің ұлы Жеңіс 2013 жылдан бері туған станциясындағы электрмен жабдықтау станциясын-

да электр механик қызметінде. Перизат Жанболатқызы жеті жылдан бері «Қала маңы тасымалы» АҚ Ақмола телімі бойынша инженер, ал қазіргі таңда «Жолаушылар тасымалы» АҚ қалалық жұмыстарды ұйымдастыру жөніндегі басқарманың кадр бөлімінің бас маманы қызметін атқаруда. Жиен немерелердің бірі Гүлзат 2008 жылдан Қырықшы станциясындағы жол дистанциясы – ПЧ-25 мекемесінде инженер қызметінен бастап, Ағадырда экономист қызметін жалғастырыпты. 5 жылдан бері Магистральдық желі дирекциясының қаржы және инвестициялық жоспарлау департаментінде жұмыс істеп келеді. Сонымен қатар Шакинова Айгүл Бейбітқызы мен Шакинова Гүлшат Ордашқызы да 10 жылдан астам теміржолда еңбек етеді. Ең кіші буыннан Алтынбек Азаматұлы Ағадыр локомотив депосында машинист көмекшісі болып 2 жылдан бері жұмыс істесе, Мәдина Асқарқызы Қарағанды локомотив теміржолының локомотив салалығында 3 жылдан бері жұмыс істейді.

Өз кәсібінің үздіктері ретінде танылған бұл әулеттің мүшелері әр жылдары «Еңбек ардагері», «Қозғалыс қауіпсіздігі үшін», «Адал еңбегі үшін» төсбелгілерімен, Құрмет грамотасы мен Алғыс хаттарға ие болған. 2015 жылы атақты теміржолшылар отбасы сол кезде «ҚТЖ» ҰҚ» АҚ Президенті болған Асқар Маминнің Алғыс хатымен марапатталды.

Шәкеновтердің қай буын өкілі болсын қашан да асқан еңбекқорлықпен тек теміржол саласына ғана емес, сонымен қатар жергілікті өңірдің әлеуметтік дамуына да өз үлестерін қосқан. Атап айтар болсақ, Ордаш Шәкенов марқұм 1987 жылы Ағадыр ауданына қарасты төртінші класты станция Айсаға 5 шақырым жердегі булақтан су құбырын тартқызуға ықпал етіпті. Оған дейін ауыз суды тасып ішіп отырған 40 отбасы тұратын елді мекен әлі күнге сол құбырдың қызығын көріп отыр. Ал Борантай Шәкенов марқұм болса тәуелсіздік алғаннан кейінгі жылдары кір тасын көтеруден әлемдік чемпионатта күміс жүлдеге ие болған. Осыдан 6 жыл бұрын 70-ке қараған шағында дүниеден өткен ол жас кезінде өте мықты спортшы болған екен. Ібекен ақсақалдың көзі тірі баласы Жанболат Шәкенов болса теміржолдағы ең бір ауыр жұмыстарды атқарғаннан бөлек 1973 жылдары Ағадыр станциясы халқы газбен қамту жұмыстарына атсалысқан. Яғни ауданаралық газ шаруашылығы мекемесін үш жыл басқарып, вагондармен халыққа газ толтырылған баллон жеткізу ісін ұйымдастыруға зор үлес қосыпты. Адал еңбекті ту еткен теміржолшылар династиясының ұрпақтар сабақтастығы сақталып, текті әулеттің атақ-даңқы кейінгі дәуірлерге жете береріне сенім мол.

Суретті түсірген автор

ЕСКЕ АЛУ

Біз білетін Құрметті теміржолшы Нұрғазы Ауданбаев елін сүйген, елі үшін еңбек етуді бүкіл саналы ғұмырына мұрат еткен біртуар азамат еді. Биыл 80 жасқа толатын азамат, осыдан 20 жыл бұрын, зейнетке шығар-шықпас 59 жасқа қараған шағында бақилық болды. Бүгін саналы ғұмырын теміржолға арнап, осы салаға бір кісідей еңбегі сіңген аяулы жан туралы естелік айтып, ел есіне салуды мақсат етіп отырмыз.



БІЗ БІЛЕТІН НҰРҒАЗЫ...

Нұрғазы... Нұрғазы доспен танысып, қимас достыққа ұласқан жолдастығымыздың басталған күні кеше ғана сияқты еді. Бәрі көз алдыма. Өткен ғасырдың 1968-1969 жылдары болатын. Сұңғақ бойлы, ақ құбаша, қыр мұрынды, өткір қой көзді жігітпен 462-бекетте кездесіп танысқанбыз. Ол кезде Құлсары белгі беру-байланыс дистанциясында СОБ электромонтері болып қызмет жасайтын. Кейін мен сол ШЧ-11 мекемесіне кадр бөлімінің инспекторы болып келген соң таныстығымыз одан әрі жалғасқан еді.

Нұрғазының әкесі Ауданбай Раушанұлы Маңғыстаудың №15 ауылында дүниеге келген екен. 1928-1929 жылдары елге келген сұранып аштықтың зардабынан жұрт-жаққа тарыдай шашылған жерден бұл отбасы да ауа көшіп түркімен асады. Ата-анасы бірдей қайтыс болып жастай жетім қалған Ауданбай елмен бірге күнелтіп, колхозда қолдан келген түрлі қара жұмыстарды істеп жүріп, көмелет жасқа толады. Со-сын Қызылжар машина-трактор станциясында қысқа мерзімді тракторист курсына үздік бітіріп, ауылға келген алғашқы тракторды жүргізген екен. 1939 жылы Айтұған атты қызға үйленіп, 1940 жылы 5 мамыр күні Нұрғазы есімді ұл дүниеге келіп, жас шаңырақты қуанышқа кенелткен.

1941 жылы соғыс басталған кезде-ақ майданға аттанған Ауданбай соғыстың соңына дейін Сталинград атқыштар полкінде соғысқа қатысқан. Тек 1945 жылдың желтоқсан айында ғана әскер қатарынан босап, гвардия сержанты шенімен елге аман-сау оралған. «Қызыл жұлдыз», III дәрежелі «Даңқ» орденімен, «КСРО гвардияшысы» төсбелгісімен, «Германияның жеңгені үшін» медалімен марапатталған бағыр болып оралған. Сол Қызылжар кентінде жүргізілуден бастап, машина-трактор станциясында механик дәрежесіне

дейін жауапты қызметтер жасаған. Туған жерге оралуды жылдар бойы жоспарлап жүрген Ауданбай 1961 жылы Түркістаннан Атырау облысы Жылыой ауданы Қосшағыл кентіне көшіп келеді. 1967 жылы баласы Нұрғазының жұмысына орай 462 развед орналасқан Күркөлге қоныс аударады. Сондағы Құлсары сигнализация және байланыс дистанциясына қарасты 462 развед СОБ (сигнализация, орталықтандыру, бұғаттау) учаскесінде Нұрғазы электромонтер болып жұмыс істейтін. Әкесі Ауданбайға ҰОС, еңбек ардагері ретінде развед жаңадан салынған көп қабатты үйлерден төрт бөлмелі жайлы пәтер беріледі.

Нұрғазы 1960-1963 жылдары Сахалин теңіз флотында әскер қатарында азаматтық борышын өтеген. Елге келген соң Мақат локомотив депосында машинист көмекшісі болып бастап, 1966 жылы байланыс-белгі беру саласына ауысып, СОБ электромонтері, электромеханик, аға СОБ электромеханигі болып 20 жыл жемісті еңбек етіп, ол кезде бөлінбеген Атырау мен Маңғыстаудың теміржолына бірдей қызмет көрсеткен. 1988 жылы «Құрметті теміржолшы» атағына ие болған сол өңірдегі санаулы теміржолшының бірі болды.

Нұрғазы Ауданбаевты көз көргендер мен қызметтес болғандар өз кәсібін терең меңгерген маман ретінде ғана емес, жұмысқа аса жауапты қарайтын, дүние күйіп бара жатса да жұмысты бірінші кезекке қоятын керемет еңбекқор жан ретінде еске алады. Түркіменстанда дүниеге келіп, соғыс зардабынан балалық шағының қиын-қыстау кезін жат елде өткізген Нұрғазы ата-бабасының кір жуып, күндік кескен атаменкінен оралып жұмыс істеп жатқанына шүкіршілік айтамын. Ол теміржол саласына адал еңбек ету – басты міндеті деп білген.

Бекеттер арасын байланыс жүйесімен қамтамасыз етіп, толып жатқан құрылғылар мен бағдарламалар жұмысын үздіксіз бақылау – айтар ауызға оңай болғанмен қыстың қақаған аязы мен боранды күндері, жаздың аптап ыстығында, күздің желді жанбырлы қара суығында оңай емес еді, әсіресе СОБ құрылғыларына қызмет етуге кез-келген маманның шыдамы жетпей мүмкін. Сол жылдары осы салада еңбек еткен электромонтер мен электромеханиктер Ж.Есенжанов, Н.Іңіргалиев, А.Сенгербеков, С.Қарқожаев, Ж.Майлыбаев, Ж.Зарлықовтардың бәрі Нұрғазы сияқты ол пен суда шыдалған мамандар болатын. Олардың бәрі СОБ құрылғыларының тетігін жетік меңгерген іскер маман ретінде Нұрғазы Ауданбаевты ұстаз тұтқандарын жасырмайтын. 2006 жылы «Құрметті теміржолшы» төсбелгісін алған тағы бір СОБ аға электромеханигі Нұр Қаржаулы Іңіргалиев Нұрғазы Ауданбаев менің алғашқы тәлімгер ұстазым болды дегенді мақтанышпен айтады. 1967 жылы бастауыш мектеп мұғалімі болған Несібелі есімді арумен бас қосып, өмірге 5 ұл, 4 қыз әкеліп, тәрбиелеп өсірген ол отбасында да жолы болған жігіт еді. Өттең, 1999 жылы ақпанда, небәрі 59 жасқа қараған шағында ауыр науқастан қайтыс болды.

Біз қазақ «орнында бар оңалар» деген халықпыз. Нұрғазының да, шүкір, артында қалған бала-шағасы асыл азаматтың жақсы атын жалғап келеді. Құлсары сигнализация және байланыс дистанциясында еңбек етіп, әке жолымен келе жатқан ұлы Мақсат Нұрғазыұлы қара шаңыраққа ие болып, анасы Несібеліні аяла бағып-қағып отыр. **Меңдібай ХАЙРУЛЛИН,** Құлсары станциясы

ШАРУАҢ ҚАЛАЙ, ШАҒЫН БЕКЕТ?

КЕШЕГІ ЖӘНЕ БҮГІНГІ САЙ-ӨТЕС

Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесіне қарасты Сай-Өтес станциясы үшінші класты шағын бекет саналады. Бірақ №6, 7 бекеттер де қарайтын станцияның жұмыс ауқымы аз емес. Станция үстімен күніне бес жұп жолаушы пойызы, екі-үш жұп жүк пойызы өтеді.

Шахида ЖҰМАН, Маңғыстау

Станция бастығы Ерлан Нұрмолдиннен басқа станция кезекшісі, пойыз құрастырушы, жүк кассирі, жүк қабылдап-жөнелтуші бар – барлығы он-он бес адам еңбек етеді. Станция бастығы, әсіресе станция кезекшісі Бердімұрат Дүзелбаев, пойыз құрастырушы Әби Өткелбаев, жас маман Бағдат Арықбаевтардың есімін ерекше атап өтті. Ал Ерлан Нұрмолдиннің өзі жайлы айтар болсақ, оның атын Сай-Өтес станциясынан бөліп қарастыруға болмайды, – дейді әріптестері. Өйткені оның өмірінің 36 жылы осы станцияда өтіпті. Соның соңғы 26 жылында станцияны басқарып отыр.

Сай-Өтес станциясына 1984 жылы пойыз құрастырушының көмекшісі болып келген Нұрмолдин – уақыт өте келе пойыз құрастырушы, станция кезекшісі болып сатылай өскен теміржолшы. 1994 жылы станция бастығы болып тағайындалып, күні бүгінге дейін тапжылмай атқарып келеді.

– Жалпы теміржолдағы жұмысты 1978 жылы Атырауда жол монтері болып бастағанмын. Ең алғашқы жұмыс орным – Сағыз ауылындағы Мақат жол дистанциясы. Содан оқуға кеттім. Алдымен Атыраудағы теміржол техникумын, сосын



Алматыдағы көлік академиясын бітірдім. Теміржол жағасында өкесің барлық балалар секілді мен де жастайымнан соған бейім болдым. Ата-анам мұғалім болды. Отбасындағы тоғыз баланың екеуі теміржолды таңдадық. Дегенмен, қазір қатарымыз көбейіп келеді. Балаларым да осы салада. Інім Дархан Нұрмолдин Маңғыстау жүк тасымалы бөлімшесінде бөлімше бойынша кезекші. Қысқасы, бұл кәсіп біздің отбасымызға күт әкелді. Соның арқасында әйелім Манья екеуміз төрт баланы ешкімнен кем қылмай өсіріп-жеткіздік. Бәлкім, бұл жолды келешекте өсіп келе жатқан немерелерім де жалар,



кім білсін?, – дейді Сай-Өтес станциясының бастығы Ерлан аға.

Бүгінде кейіпкеріміздің екі ұлы Маңғыстау теміржолында еңбек етеді. Үлкені Данияр Нұрмолдин Бейнеу станциясы бастығының орынбасары болса, кішісі Дарын – №6 бекетте бекет кезекшісі. «Әке көрген оқ жонар» демекші, екеуі де өз ортасына сыйлы, жұмысына жауапты мамандар. Олар ғана емес, Ерлан Нұрмолдиннен тәлім-тәрбие алып, шыңдалып шыққан талай шәкірті бүгінде түбек теміржолының түкпір-түкпірінде өз міндетін абыроймен атқаруда.

– Жұмыс басқаруды, жалпы, біраз нәрсені түбегке белгілі тұлға, Құрметті теміржолшы Табылды Әмірөвтен үйрендім. Кейін мен де оқыған-тоқығанымды өзімнен кейінгі буынға беруге тырыстым. Жақында №2 бекет кезекшісі Майгүл Тауманова осы газетке шыққан мақалада мені ұстаз санайтынын айтыпты. Оқып, төбем көкке жетіп қуандым. Сол секілді біреуге ұстаздық еттім деп айта алмаймын, олар өздері солай атап, менен пайдалы бір нәрсе түйген болса қуанамын. Осы жылдар ішінде алдымнан талай жас өтті.

Бәріне ағалық ақыл айтып, білгеніммен бөлістім. Бүгінде олардың жетістіктерін көрсем өзім жеткендей боламын. Сондай жастардан қазір Маңғыстау теміржол бөлімшесінде жұмыс істеп жүрген Бауыржан Мырзабаев, Алшын Ұзақбаев деген жігіттер есімге түсіп отыр, – деп еске алады өзі.

Сай-Өтестің кешегісіне де, бүгінгісіне де күй жан ол кез бен бұл кездің айырмашылығы жер мен көктей дейді. Тәуелсіздіктен кейінгі жылдарда көп өзгеріс болыпты. Станциялықтар да талай сынақтарды еңсеріпті. Нағыз теміржолшының темірдей төзімі сыңға түскен талай оқиға болыпты.

– Сай-Өтес станциясында жұмыс бастағанымда мұнда тек үш жол бар еді. Пойыздарды қабылдап-жөнелтетін сол үш жолмен бүкіл жұмысты жүргіздік. Маңғыстауға қиғаш су құбырын тартып жатқан кез-тұғын. Мен пойыз құрастырушымын. Соған қажетті күнделікті келген вагондардың жүгін түсірісін қайтадан тіркеу, ағыту деген-

дей жұмыстарды істедік. Онда станция мен №8 бекет аралығында «Талқаш» дейтін тепловоз жүрді. Жол аз болғасын станцияның басы пойыздан босайтын. №8 бекетпен аралықтағы қос жол жоқ. Үнемі пойыздар кептелісі. Сондай бір тығыл-таяң күндер еді. Мен ДС болғаннан кейін де жағдай мез еместі. Тоқырау жылдарын көрдік. 1994 жылдан 2000 жылға дейін талай қиындықтарды бастан кештік. Тепловоздар ескі. Пойыздарды қабылдап-жөнелтетін жол аз. Басқару аппараты ескі. Штат жоқ. Жұмысшылардың көбі қысқартуға ұшыраған. Кадрларды қысқарта-қысқарта, мысалы, пойыз құрастырушыда төрт ауысыма тек бір адам қалған. Станция кезекшісінің жұмысының көбі қолмен жасалды. №8 бекет жабылып қалды. №9 бекетпен Сай-Өтестің аралығы 29 шақырым. Осы екі ортада пойыз жоғарыға шығады, 18 мың уклон. Пойыздардың бәрі Сай-Өтес станциясына қаңтарылып тұрып қалады. Солай тұрғандықтан пойыздарды қабылдап-жөнелту арасында келген жүкті ағыту, тепловозды ауыстыру сияқты жұмыстар көп атқарылды. Сондықтан сол мезгілдерде станциядағы жұмыстың өзіндік ауырлығы болды. 2008 жылға қарай осы қиындықтарды жою үшін №9 бекет пен Сай-Өтес аралығына екі қос жол жасалып, қарама-қарсы пойыздар жүре бастады. Сонан соң ғана станция жұмысы едәуір жеңілдеді. Ал кадр мәселелері 2000 жылдары ғана шешіле бастады. Бертін келе жаңа құрылғылар да келіп, қолымыз біраз ұзарып, жырағап қалған жоқпыз ба, е қарағым, біз не көрмедік... – деген ардагер теміржолшы ауыр күрсініп алды.

Қазір баяғы Сай-Өтеспен салыстырғанда мұндағы жағдай аспан мен жердей. 2008 жылы станцияның жаңа ғимараты бой көтерген. Жолдар салынып, пойыздарды қабылдап жөнелтуге арналған жолдың саны алтыға, қосымша жолдар тоғызға жеткен. Ескі басқару аппараты жаңартылып, МПЦ компьютермен орталық электрлік басқару енгізілген. Өзге де жаңа қондырғылар орнатылған. Станция жаңа жас кадрлармен толыққан.

Суреттерді түсірген автор

В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК

Жизнь Даулета Казбекова неразрывно связана с железной дорогой, этот выбор он сделал, еще будучи ребенком. Более 40 лет на магистрали пролетели для Почетного железнодорожника как один день.

Асель ШАЙХЫНОВА

Даулет Казбеков прошел по карьерной лестнице все ступени – от помощника машиниста Алма-Атинского локомотивного депо до управляющего директором – главного инженера ТОО «Қамқор Менеджмент». Сейчас, будучи на пенсии, он с теплом вспоминает свой родной коллектив и всегда с удовольствием делится с молодежью опытом.

По словам коллег, именно при его активном участии предприятиями группы компаний Қамқор были освоены новые виды производства. Среди них – сервисное обслуживание локомотивов серии Evolution, капитальный ремонт дизелей 7FDL12 GE, ремонт специализированного подвижного состава и техническое обслуживание путевых машин производства компании «Plasser&Theurer», а также капитальный ремонт с продлением срока службы железнодорожных цистерн для перевозки нефтепродуктов и опасных грузов, производство корпуса боксы с лабиринтом и многое другое.

ЖИЗНЕННЫЙ ПУТЬ

Родился Даулет Казбеков в Илийском районе Алма-Атинской области в 1950 году. После окончания восьмилетки, не раздумывая сдал документы в Алма-Атинский техникум железнодорожного транспорта на специальность «тепловозное хозяйство».

Железнодорожная отрасль в те годы активно развивалась. После окончания техникума перед нашим героем распахнулись двери Алма-Атинского локомотивного депо, где и начал свою трудовую деятельность молодой специалист. 12 августа 1969 года вышел приказ о назначении Даулета Адилхановича помощником машиниста. Сначала было трудно, но способность адаптироваться в новых условиях помогла вче-

рашнему выпускнику быстро освоиться.

В те времена, прежде чем стать машинистом тепловоза, необходимо было проехать на локомотиве 50 тысяч километров. После выполнения этого обязательного условия в 1972 году Даулет Казбеков стал машинистом и проработал до 1979 года. За это время ему был присвоен первый квалификационный класс, также он успел окончить заочно АЛИИТ по специальности «локомотивное хозяйство».

В 1981 году Даулет Казбеков удостоился должности участкового ревизора по безопасности движения поездов локомотивного хозяйства Алма-Атинского отделения дороги. В том же году его назначают заместителем начальника локомотивного депо Алма-Аты по эксплуатации.

СТУПЕНЬ ЗА СТУПЕНЬЮ, ШАГ ЗА ШАГОМ

Следующий этап карьеры – начальник отдела эксплуатации – заместитель начальника службы локомотивного хозяйства Алма-Атинской железной дороги, куда его перевели в 1983 году. Именно тогда при его участии Управлением дороги была подготовлена и реализована обширная программа по закреплению локомотивов за локомотивными бригадами.

В 1985 году Даулета Адилхановича назначили на должность заместителя начальника локомотивного депо Алма-Аты по ремонту, чуть позже, в 1989-м – начальником дистанции погрузочно-разгрузочных работ в Алма-Атинском отделении дороги.

В конце 80-х годов между правительством СССР и КНР была достигнута договоренность о восстановлении железнодорожного перехода Дружба – Алашанькоу. Именно в эти годы он организовал и принял непосредственное участие в первом перегрузе то-



варов народного потребления из вагонов узкой в вагоны широкой колеи.

– Это был сахар. 1200 мешков по 60 килограммов, всего 60 тонн, – вспоминает железнодорожник.

В первые годы независимости Даулет Казбеков находился в должности главного инженера, затем начальника службы локомотивного хозяйства Алма-Атинской железной дороги.

По его воспоминаниям, в то время начальником службы локомотивного хозяйства был Болат Амерханов, вместе с которым было принято множество значимых для железной дороги решений.

БЕСЦЕННАЯ НАГРАДА

В 1995 году ему поручают возглавить локомотивное депо Алматы, где он проработал до 2002 года. За эти семь лет набрался большого управленческого опыта, который позволил ему позже возглавить ОАО «Желдорремаш». Тогда же был удостоен высшей отраслевой награды – знака «Почетный железнодорожник». Ее Даулет Адилханович считает самой ценной.

В Астану Почетного железнодорожника пригласили из Алма-Атинского депо в 2002 году. Здесь он возглавил ОАО «Желдорремаш».

В те годы локомотиворемонтные депо РП «Қазақстан темір жолы» находились в ведении двух структур – «Ремлокомотив» и «Желдорремаш». В свою очередь, в состав ОАО «Желдорремаш» входили самые крупные заводы: Шуский тепловозоремонтный,

Атбасарский электровозоремонтный, Кушмурунский – по ремонту локомотивов ЧМЭ, Казалинский – по ремонту тепловозов ТЭМ2.

В этой должности он провел значительную работу. В том числе организацию ремонта главного генератора, обработки и шлифовки коленчатых валов на Шуском локомотиворемонтном заводе, которая имела большое значение для всей железнодорожной отрасли страны.

Немало было сделано и для развития региональных подразделений компании. Принятые им меры позволили поднять экономику всего ОАО «Желдорремаш», успешно выполнить программу ремонта тепловозов, увеличить поступление доходов, заработной платы работников. Были налажены производство запасных частей, модернизация локомотивов.

Существовавший на тот момент перепроб локомотивов был ликвидирован крупными видами ремонта в течение года. Задачи, поставленные президентом компании перед руководителями депо, дали возможность исключить закуп владышей дизеля из других стран. Все двигатели ремонтировались на отечественных предприятиях.

Большую работу Даулет Казбеков провел и в части обновления локомотивного парка страны.

Сейчас, в канун 70-летия мастера своего дела и наставника многих железнодорожников, Даулета Казбекова поздравляют из самых разных точек нашей страны.

Фото Нурбека БЕКЕНА

Придя в Оскеменское эксплуатационное вагонное депо, на КПП сразу возле входной двери вы увидите симпатичную женщину в форме военизированной железнодорожной охраны. Сейчас, в период противоэпидемиологических мероприятий, она попросит вас обработать руки антисептиком, надеть маску, проверит документы. Вежливо, с улыбкой.

СЛОЖНО ПРОЙТИ МИМО

Ольга УШАКОВА, Оскемен-1

Гулжаухар Жартыбаева – охранник стрелковой команды №29 на станции Оскемен-1. И единственная женщина, имеющая такую профессию. Если точнее, то ее должность называется «объектовый охранник». Несмотря на то, что она всегда приветливо встречает всех входящих в здание, чувствуется – в случае чего, сможет дать отпор. О таких говорят: «женщина-огонь!».

– Первая смена у меня была 2 декабря 2018 года. Мой пост только здесь, в Оскеменском эксплуатационном вагонном депо. Сейчас, во время карантина, я никого не пропускаю в здание без маски, обработки рук. Раньше еще нужно было обязательно носить перчатки, сейчас эту меру отменили. Во время усиления мы проверяем пакеты, сумки на предмет опасных, – рассказывает Гулжаухар. – Работаем посменно: сутки-трое. Экстренных случаев во время дежурства у меня не было.

Ее путь на железную дорогу был лиричным. Сама Гулжаухар – южанка. «Шымкентская девочка», как говорит она о себе, улыбаясь. После окончания школы отправилась в бывшую Астану в поисках работы. Устроилась поваром в круглосуточное кафе – готовила горячие блюда. Там она хорошо освоила искусство приготовления пищи. За это время заочно окончила Казахский государственный национальный университет имени Аль-Фараби по специальности «метеорология». В северной столице она познакомилась с будущим мужем. Вместе они уже 19 лет. Кожа Хусейн приехал из Турции строить мельницы в Казахстане. Вместе,



можно сказать, они исколесили всю республику.

– Муж – мастер-технолог по производству муки. Мы жили в разных городах Казахстана. В Усть-Каменогорск приехали в 2008 году. Мужа тоже звали сюда строить мельницу. А мне пригодилось мое мастерство повара – с удовольствием готовлю для всей семьи. Люблю готовить турецкие блюда. Долгое время я не работала, занималась домашним хозяйством, воспитывала двух наших дочерей. Старшей Адель 15 лет, маленькой Инжу Маржан – семь. Она окончила нулевой класс.

Но когда дочери подросли, Гулжаухар отправилась устраиваться на работу в филиал АО «ВЖД». Ее взяли уборщицей, а потом, когда она себя показала с положительной стороны, перевели в объектовые охранники. Так она пока здесь и работает. Говорит, что ей на железной дороге нравится. Народ дисциплинированный и хороший.

Фото автора

Надежен и убедителен – так говорят коллеги о ревизоре по безопасности движения участка Жетыген – Алтынколь Ельдаре Байсакове. У этого молодого человека в пору поучиться и компетентности, и умению строить отношения с коллегами.

К ВАМ ЕДЕТ РЕВИЗОР...

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алма-Атинская область

Ельдар очень трепетно относится к своему делу. После окончания Казахского университета путей сообщения начал свою деятельность оператором по обработке документов, затем перевелся сигнальником на станцию Уштобе, вскоре – в Алтынколь дежурным по станции, работал поездным диспетчером на участках Актогай – Достык, Алматы – Отар.

Весь спектр его многогранной деятельности раскрылся, когда он работал на участке Жетыген – Алтынколь. Надо сказать, что ему достался сложный участок, и без определенных навыков, внимательности и высокой компетентности здесь не обойдешься. Профессиональные знания дали о себе знать, Ельдар видел полную картину происходящего, поездную обстановку, отслеживая на мониторе световые, стрелки, релейные входы и закрепление составов. А бортовая система безопасности, входящая в состав системы интервального регулирования движения поездов на базе радиоканала, ТЕТРА обеспечивала выдачу на бортовой дисплей машиниста информации о допустимых параметрах движения, контроль фактической скорости, экстренное торможение поезда в случае отказа бортовой системы безопасности. Все эти передовые технологии очень импонируют нашему герою, и он до тонкости знал свою работу. И уже через год Ельдара пригласили на станцию Алтынколь в качестве ведущего инженера.

Новый виток его деятельности пришелся на ревизорскую работу. Он проводит систематический контроль соблюдения должност-



ных инструкций работниками, занимается профилактикой по предупреждению нарушений, порождающих браки, аварии. Ельдар контролирует уровень знаний работников, связанных с движением поездов, требований ПТЭ, всех инструкций, требовательно относится к своим обязанностям, и мера личной ответственности за безопасность движения поездов всегда остается на первом месте.

К слову, Ельдар – участник региональных и республиканских молодежных форумов, в 2018 году стал победителем в номинации «Будущий управленец», он вошел в программу «100 молодых лиц ҚТЖ», в кадровый резерв.

В манере общения этого молодого человека есть удивительная черта, располагающая к нему с первых минут знакомства. Он умеет четко держать уровень: на работе – коллеги, а вне службы – друзья. Он – человек гармоничный, его позитивная энергетика благотворительно влияет на других и заряжает оптимизмом.

Наверное, ревизорами не рождаются, ими становятся в процессе работы над собой. Имея знания и опыт, ревизор Ельдар Байсаков всегда в движении, полон энергии и новых замыслов.

Фото автора

БОЛЬШЕ ДЕЛА, МЕНЬШЕ СЛОВ

В послужном списке машиниста-инструктора филиала АО «Локомотив» ТЧЭ-14 Антона Старчука немало наград, о которых он предпочитает не говорить. Для него главное – не заслуги, а нарабатанное мастерство, которое он передает молодым сотрудникам депо.

Светлана МОГАЙ, Караганда

Два года назад в Кызылорде Антон стал победителем конкурса «Лучший машинист».

– Мероприятие проводится несколько лет подряд. Прежде всего, это делается для популяризации профессии машиниста. При этом условия конкурса для всех сотрудников равные. Каждый из них может стать победителем. Показавшие лучшие результаты работники в будущем могут стать машинистами-инструкторами, таким образом у них есть перспектива карьерного роста. Конкурс преследует много целей, одна из них – повышение уровня знаний и обеспечение безопасности на

железной дороге, – рассказал главный менеджер департамента локомотивного хозяйства АО «ҚТЖ – Грузовые перевозки» Иван Костыря.

Именно конкурс дал путевку в жизнь молодому машинисту. Не так давно Антона повысили в должности – он стал машинистом-инструктором. Со слов коллег, это неудивительно. Антон – представитель третьего поколения династии Старчуков. Как выяснилось, его дед трудился кочеваром, управлял паровозы углем, после работал помощником машиниста, машинистом тепловоза, а в дальнейшем инструктором локомотивного депо. Он Почетный железнодорожник. Отец Антона тоже машинист. Молодому



человеку есть с кого брать пример. Со слов коллег, он знает устройство локомотива «как свои пять пальцев», мастерски

И ГЛАЗ КАК У ОРЛА

Одним из главных профессиональных качеств осмотрщиков-ремонтников вагонов являются острое зрение, наблюдательность и внимание. От них во многом зависит безопасность движения на железнодорожном транспорте. Одним из лучших осмотрщиков-ремонтников вагонов по станции Илецк является Сергей Жамбаулов.

Яна ЛЕНИНА, Уральск-Илецк

Свою трудовую деятельность на железнодорожном транспорте Сергей Жамбаулов начал в 1997 году слесарем по ремонту подвижного состава станции Илецк. С 1998 года работает в должности осмотрщика-ремонтника вагонов пункта технического обслуживания по железнодорожной станции Илецк.

– Сергей Самарбаевич обладает трудолюбием, высокой рабо-

тоспособностью и оперативностью, стремится поддерживать и использовать передовые знания и опыт, накопленные за время работы в отрасли, постоянно работает над повышением квалификации, имеет активную жизненную позицию и пользуется уважением в коллективе, – так характеризует его начальник ПТО Рашид Байниязов.

А коллеги говорят, что он обладает не только орлиным зрением, способным увидеть даже мельчайшие дефекты и отклонения от

нормы в деталях вагонов, но и большим профессиональным чутьем, что помогает находить дефекты ночью и в сложных погодных условиях.

К примеру, 4 мая 2020 года при техническом обслуживании грузового поезда в первом с головным вагоном ОРВ Сергей Жамбаулов выявил трещины в двух наддрессорных балках длиной 50 и 37 миллиметров.

В условиях вагоноремонтного предприятия 12 мая проведено

управляет им, добросовестно относится к работе и болееет душой за свой коллектив. Придерживается главного принципа в жизни: «Не бросать слова на ветер», а заниматься делом, чтобы внести свою лепту в процветание родного предприятия, в котором трудится немало лет.

В самом начале своей трудовой деятельности Антон работал дежурным по станции Жанауыл. Однако парня тянуло в родные края на станцию Караганда-Сортировочная, где проживал с самого рождения, там его ждали родственники и друзья. Антон вернулся в Сортировку, в 2011 году стал работать помощником машиниста, а с 2014 года машинистом 3 класса.

– Я являюсь наставником для молодых ребят, которые недавно пришли работать в депо и считаются первозимниками. Стараюсь обучить их всем железнодорожным азам и передать свой опыт. Участие в различных конкурсах дало путевку в жизнь, помогло самоутвердиться и достигать новых высот, ведь машинистами не рождаются, а становятся, – подчеркнул Антон.

Фото автора



дефектоскопирование наддрессорных балок и последующий ремонт литейных трещин внутренних наклонных плоскостей в количестве 8 штук. Таким образом, благодаря бдительности осмотрщика-ремонтника вагонов ПТО станции Илецк Сергея Жамбаулова предотвращено нарушение безопасности движения поездов и возможные тяжелые последствия.

Фото автора

СҮЙІНІШІ

ДІНМҰХАММЕД ПОЙЫЗДА ДҮНИЕГЕ КЕЛДІ

Тағы бір сәбидің кіндігі пойызда кесілді. 4 маусым күні «Ақтөбе-Ақтау» бағытындағы жолаушылар пойызында шекесі торсықтай ұл бала дүниеге келді.



құндігі сағат 11 шамасында келіншек ұлын бауырына басты. Жолаушылардың арасында акушер болғанына қуандық. Қалай болғанда да әрі істі өз маманы жасаған дұрыс», – дейді пойыз бастығы Ботагөз Қиданова. Ақтөбеден Ақтауға қарай бағыт алған жеке пойызда жолаушылар 100 пайыз толық болған. Бұл пойыз бастышының жаңа қызметтегі бірінші сапары екен. Бұл қуаныш пен сәттілікті пойыз бастышы құттылыққа балады. Теміржол саласында 14 жылдан аса еңбек ететін Ботагөздің өзі үш баланың анасы. Бір қызығы, осыған дейін жолсерік болып жүргенде Ботагөз үш келіншекті пойызда

босандырып алған екен. «Демек, тәжірибелі акушер-теміржолшымын. Бәрі де аман-есен босанды, олар қыз бала болатын. Жаңа қызметте ұлды болдым», деп әзілдеді. Ендеше, Ботагөзді әріптестері «екінші қызметі акушер», – деп әзілдейтіні де шындық болды дедік. Жас босанған ана жолдағы станцияда түсіп қалмай, пойыз қызметіне риза болып, диттеген жеріне дейін барған. Ал пойызда дүние есігін ашқан ұлға ата-анасы Дінмұхаммед деп ат қойған. Қазір ана мен баланың денсаулығы жақсы.

Суретті түсірген автор

Ардақ ЕРҮБАЕВА, Ақтөбе

Ақтөбеден Ақтауға, өз үйіне бара жатқан келіншек жүктіліктің сегізінші айында болған. Толғақ 4 маусым күні таң алдында пойызда отырған кезінде басталады. Пойыз бастышы Ботагөз Қиданова жетінші вагонда келе жатқан жүкті келіншектің толғағын жатқанын естіген бойдан жолаушылар арасынан дәрігер іздейді. Ана мен баланың бағына орай, акушер әйел кісі көрші вагонда келе жатқан. Пойыз бастылығы жүкті келіншекті қызметтік күйге ауыстырып, барлық жағдайын жасайды. «Әр станция сайын жедел жәрдем қызметін шақырып, ана мен бала денсаулығының қалыпты екендігіне көз жеткізіп отырдық. Себебі жүкті келіншек жолшыбай станциядан түсіріп алуға қарсы болды, неде болса Ақтауға жетіп алуға тәуекел етті. Абырой болғанда еш қиындықсыз жеңіл босанып, шамамен

АКЦИЯ

СҮРПРИЗЫ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРЖИКОВ

В рамках проектов «2020 БЛАГОродных дел», «Порельсамдобра» работники Акмолинского отделения ГП выступили «волшебниками», только вот прилетели они не на голубом вертолете, их средство передвижения – поезд.



Надежда НОВИЦКАЯ, Кокшетау

Приходящийся на первый день лета праздник – это, прежде всего, напоминание взрослым о необходимости соблюдения прав детей на жизнь, на свободу мнения и религии, на образование, отдых и досуг, на защиту от физического и психо-

логического насилия, на защиту от эксплуатации детского труда как необходимых условий для формирования гуманного и справедливого общества. Железнодорожники организовали ярмарку, на которой были представлены разные пироги, блины, трубочки, печенье, кексы, чак-чак, булочки, пончики, творожники и

многое другое. Хотелось отметить, что больше всего слобды предоставил отдел бухгалтерии. Вырученные средства потрачены на помощь и подарки для детей, и не только. А сотрудниками станции Курорт-Боровое и эксплуатационного локомотивного депо была оказана материальная помощь Дому ребенка города Щучинск, где находятся 50

детей до трех лет, 13 из сложных семей, то есть от которых отказались родители, матери-одиночки. Гости приехали не с пустыми руками, они привезли прогулочную коляску, 10 пар детской обуви, одежду для малышей (ползунки, кофточки, боди, слипы), игрушки и развивающие игры. Железнодорожники порадовали своим визитом и Дом мамы города Кокшетау. Они приобрели детское питание, игрушки, одежду. Посетили Центр временной реабилитации детей и подростков, привезли им сладости и игрушки. Навестили семью с тремя детьми, один из которых инвалид с рождения. Подарили им продуктовую корзину, старшим вручили игрушки, а самой маленькой – набор повarenка. Сотрудники сделали все возможное, чтобы праздник надолго остался в памяти детей, а незабываемое впечатление от внимания и подарков привели к положительным эмоциям.

Фото автора

КАК ЖИВЕШЬ, СТАНЦИЯ?

С ПЕРСПЕКТИВОЙ НА БУДУЩЕЕ

На сегодняшний день внеклассная станция Караганда-Сортировочная является мощным технически оснащенным предприятием, имеющим огромную пропускную способность. Несмотря на введенный в регионе карантин план по отправке вагонов за последний месяц перевыполнен на 50 вагонов. Вместо 8100 отправлено 8150.

Светлана МОГАЙ, Караганда

По словам начальника станции Караганда-Сортировочная Шакарима Жуматаева, объект имеет протяженность 9 километров и включает в себя 9 парков, в том числе 2 сортировочных, 4 приемоправочных, обгонный, а также парк очистки вагонов и парк

подготовки вагонов под погрузку. – На территории парка имеются две сортировочные горки средней мощности, оборудованные системой горочной автоматической централизации, а также четная горка, управляемая горочным микропроцессорным комплексом, – говорит Шакарим Жуматаев. – Здесь расположены эксплуатационное локомотивное депо, вагонное ремонтное депо, пути механизированного ва-

гонного ремонтного пункта эксплуатационного вагонного депо, машинный двор дистанции пути, пожарный и восстановительный поезда. Станция обслуживает подъездные пути девяти предприятий и организаций, в том числе таких крупных ветевладельцев, как ТЭЦ-3 ТОО Караганда-Жылы и станции Распорядительная. Сегодня суточная переработка составляет около 2200-2500 вагонов.

Последние 8 лет в поездной и маневровой работе браков нет. Несколько лет подряд коллектив станции занимал первые места в отраслевом соревновании.

Основу дружного коллектива составляют сотрудники, имеющие немалый опыт работы, однако есть и молодежь, подающие надежды специалисты. Некоторые из них без отрыва от производства обучаются в вузах и колледжах. Кроме того, более половины работников станции имеют высшее и среднее специальное образование.

Сотрудники предприятия всегда помнят о тех, кто создавал станцию и кто участвовал в ее развитии. Об этом свидетельствуют альбомы с многочисленными фотографиями, которые бережно хранятся в музее ветеранов станции. Здесь также есть стенд, посвященный участникам Великой Отечественной войны. Именно на станции Караганда-Сортировочная с 1938 года трудился Зейнегали Камитов, который в 1974 году был удостоен высокого звания «Герой социалистического труда», знаками «Почетный железнодорожник» награждены более 20 сотрудников станции. И этим гордятся железнодорожники передового узла!

Фото автора



«Нур-Медиа» ЖШС Бас директоры **Болат КАЛЬЯНБЕКОВ**

Бас редактор **Дина МУЗДУБАЕВА**

Бас редактордың орынбасары **Меруерт ӨМІРЗАҚОВА**

Редакцияның мекен-жайы: Нұр-Сұлтан қ., Д.Қонаев көшесі 12/1, 507-кеңсе. Тел.: 8 (7172) 94-57-93, 94-55-34, 94-40-37, 94-42-09, 94-52-88, railnews@mail.ru

Газет басылтын қалалар: Нұр-Сұлтан, Сілеті 30 «Медиа-холдинг» «ERNUR» ЖШС Ақтөбе, Смағулов көш., 9/2 «Айбар-Сервис» ЖШС Шымкент, Билалов көш., 22 «ERNUR Print» ЖШС

Басылғаның таралымы 11533

Газет тарату және жеткізу қызметімен «Нур-Медиа» ЖШС айналысады © Жарнама. Жарнама мәліметін жарнама беруші жауап береді. © «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдеп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынбай, газетке сілтеме жасалуы міндетті. Редакция авторлар міндетсіз мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Кезекші редакторлар: **Р. Рахметов, С. Басқоова**

Газетті тарату жөніндегі менеджер **Асель Распаева**, тел.: 8 (7172) 94-52-88, 8775 198 15 61, e-mail: raspayeva.assel@mail.ru

Жарнама жөніндегі менеджер **Жанель Сағындықова**, тел. 8 (7172) 24-95-44, e-mail: reklama_hit@mail.ru

Меншікті тілшілер: Алматы: Елена Қолдасбаева 8-701-794-98-80 Атырау: Қосым Мұқашев 8-776-964-09-66 Шымкент: Жасан Садыбай 8-707-390-17-18 Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87 Жамбыл: Асия Райқынова 8-709-330-01-53 Маңғыстау: Шайқар Жүнісбаева 8-707-886-72-45 Орал: Аяна Павлова 8-707-910-74-17 Қызылорда: Сәбижан Наздрова 8-776-409-79-59 Семей: Қызыл Қолаев 8-775-110-79-53 Караганда: Светлана Могой 8-777-893-66-76 Юртыбай: Асан Құдышев 8-705-291-44-00 Павлодар: Айгана Егем 8-707-535-21-58 Ақтөбе: Адад Ерубайева 8-702-843-27-97 Қызылорда: Надежда Новицкая 8-701-854-38-27



Поздравляем!

ИКСАНОВА НУРЛАНА ТУРСЫНТАЕВИЧА – начальница Костанайской дистанции сигнализации и связи филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Костанайское отделение магистральной сети» (9 июня); **СЕМБАЯ АЗАМАТА КАНАТУЛЫ** – исполнительного директора – директора департамента обеспечения закупок АО «КТЖ – Грузовые перевозки» (10 июня); **УЛАКУЛОВА АМАНА УЛУКПАНОВИЧА** – начальница Жамбылской дистанции сигнализации и связи филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Жамбылское отделение магистральной сети» (11 июня); **БАРЖАКСИНА САЙРАНА ТЛЕУЖАНОВИЧА** – главного инженера филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Акмоллинское отделение ГП» (11 июня); **НЕТЕМБЕЛЕВУ ЛЮБОВЬ ВЛАДИМИРОВНУ** – корреспондента газеты «Қазақстан теміржолшысы» (11 июня).

ТҮРКСІБКЕ – 90 ЖЫЛ

Өткен ғасырдың ұлы құрылысы саналатын Түркісіб теміржолының 90 жылдығына орай «ҚТЖ» ҰК» АҚ арнайы 10 минуттық бейнеролик түсіруді қолға алды. «Түркісіб – жаңа өмірге жол» тақырыбындағы бейнематериал шағын болса да, аңызға айналған халықтық құрылыстың Қазақстанның гана емес, бүкіл Орталық Азия өміріндегі мән-маңызын ашатындай болуы керек.

БЕЙНЕРОЛИК ТҮСІРІЛМЕК

Алып теміржол құрылысы туралы көнекөз ардагер теміржолшылардың естеліктері мен әңгімелері жинақталып жатыр. Осы мақсатта компанияның бас инженері Бағыр Котырев өткен жұмада теміржол тарлаңы, талай жыл қазіргі Алматы, бұрынғы Түркісіб темір жолы бөлімшесінде басшылық қызмет атқарған тарлан теміржолшы Қалтай Сәмбетовпен кездесті. Болат жолдың бүкіл шежірелі тарихын білетін ардагер Түркісіб теміржолына қатысты басты назар аударатын мәселелерді атап-атап айтып берді.

– 20-ғасырдың отызыншы жылдары жалпыхалықтық ұранға айналып, халықтың қажырлы еңбегі, қайрат күшімен салынған Түркісіб теміржолы туралы қалай дәріптесек те жарасады. Қазақтың мидай жазық даңдасына тыңнан түрен салып, шойын жолдың келуі, шын мәнінде, сол дәуірдің ұлы жаңалығы еді. Оның ғаламаттығы, қуаттылығы, атының өзі аңызға айналған ұлы құрылыс екендігі, сол кездегі қарапайым халықтың маңдай терін тамшылатып жүріп жалаң қолмен салғаны көршісі табуы керек. Түркісбін ғажайып тарихы келер ұрпаққа жетуі керек. Өйткені, бұл жол экономиканың драйвері болған және болып та қала береді, – деді Қалтай Сәмбетов ақсақал.

Сонымен қатар, ол қазір кейбір тұлғалар ұсынғы етіп айтып жүргендей, Луговой станциясына сол жылдары құрылысты басқарған жеке тарихи тұлғалар есімін беру ағартық екенін жеткізді. Себебі, Түркісіб бүкілхалықтық құрылыс болды, оған барша елдің еңбегі бірдей сіңген. Әрі темір жолдың тари-

хында бірде-бір станцияға жеке адамның аты берілген емес, – дейді ардагер.

Ал ұлттық компания қолға алған бейнеролик алдымен «Түркісіб дегеніміз не?» деген шағын сауалнамамен басталды. Бұл сауалнамаға көшеде өтіп бара жатқан кез-келген адам тартылды. Одан әрі Түркісбін атқарған тарлан Қазақстан үшін, соның ішінде ұлттық кәсіби мамандарды қалыптастырудағы маңызы сипатталады. Бұл ретте құрылыс жұмыстарын басқарған Тұрар Рысқұлов, Мұхамеджан Тынышпаев туралы деректер де келтіріледі. Аталған мәліметтер тарихи хроникамен қоса инфографика, темір жолдың анимациялық картасын көрсету арқылы келтіріледі. Содан соң Түркісіб құрылысын салушылардың ұрпақтарынан естеліктер алынады. Олардың ішінде Түркісбін белгілі құрылысшысы Ахметжан Мәженовтің немересі пікір білдіреді. Сонымен қатар құрылыс тарихынан көрнекі сандар атының өзі аңызға айналған ұлы құрылыс екендігі, сол кездегі қарапайым халықтың маңдай терін тамшылатып жүріп жалаң қолмен салғаны көршісі табуы керек. Түркісбін ғажайып тарихы келер ұрпаққа жетуі керек. Өйткені, бұл жол экономиканың драйвері болған және болып та қала береді, – деді Қалтай Сәмбетов ақсақал. Сонымен қатар, ол қазір кейбір тұлғалар ұсынғы етіп айтып жүргендей, Луговой станциясына сол жылдары құрылысты басқарған жеке тарихи тұлғалар есімін беру ағартық екенін жеткізді. Себебі, Түркісіб бүкілхалықтық құрылыс болды, оған барша елдің еңбегі бірдей сіңген. Әрі темір жолдың тари-

Ұлан ОРАЗ

2020 ЖЫЛҒА ЖАЗЫЛУ

ГАЗЕТКЕ «ҚАЗПОШТА» АҚ БӨЛІМШЕЛЕРІ АРҚЫЛЫ ЖАЗЫЛУҒА БОЛАДЫ:

ЖЕКЕ ТҰЛҒАЛАР үшін индекс – 65358
қала бойынша баға – 3811,60 теңге
облыс бойынша баға – 4035,20 теңге

ЗАНДЫ ТҰЛҒАЛАР үшін индекс – 15358
қала бойынша баға – 4657,60 теңге
облыс бойынша баға – 4881,20 теңге

ЖЕҢІЛДІК АЛАТЫНДАР үшін индекс – 55358
қала бойынша баға – 3691,60 теңге
облыс бойынша баға – 3915,20 теңге

АНЫҚТАМА ТЕЛЕФОНЫ 8 (7172) 94-52-88

Руководство и коллектив АО «КТЖ – Грузовые перевозки» выражают глубокое и искреннее соболезнование родным и близким в связи с тяжелой утратой – кончиной главного инженера филиала АО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Актобинское отделение ГП» **Елеуова Серкбая Куандыковича**