



Ерлік – елге ұран, ұрпаққа – үлгі!



№34-35 (3073-3074)
06/05/2025

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

ЕШКІМ ДЕ, ЕШТЕҢЕ ДЕ ҰМЫТЫЛМАЙДЫ

Биыл бейбіт халықтың басына бұлт үйіріп, өлім отын шашқан сұм соғыстың аяқталып, Ұлы Жеңіс туының желбірегеніне – 80 жыл. Соғыс жылдарында майданда да, тылда да ерліктің хас үлгісін танытып, жеңісті жақындатуға зор үлес қосқан саланың бірі – темір жол және оның еңбеккерлері – теміржолшылар.



Сүлгүл БАКЕСОВА,
Астана

«Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ мен оның еншілес ұйымдары соғыс кезінде және одан кейін темір жолда тер төккен ардагерлерді ешқашан ұмытқан емес. Жыл сайын Ұлы Жеңіс күні қарсаңында оларды ұлықтап, мерекелік көңіл күй сыйлайды. Бұл дәстүр биыл да жалғасын табады.

Бүгінде «ҚТЖ» ҰК» АҚ компаниялар тобы бойынша есепте барлығы 8 ҰОС ардагері тұр. Олар: Астана станциясынан Василий Сердюков, Қостанайдан Андрей Шаров, Павлодардан Василий Григораш, Қарағандыдан Григорий Степенко, Шымкенттен Қалмен Мұратов, Ақтөбеден Александра Саратовцева, Оралдан Борис Шолубай, Ақмоладан Арсентий Шудляк. Бұдан бөлек Ленинград блокадасының 3 қатысушысы, 5 концлагерь тұтқыны, 1 ҰОС ардагерінің жесірі және 1000-ға жуық тыл еңбеккері бар. ҚТЖ тарапынан Жеңіс күніне орай ҰОС ардагерлеріне 50 ЕАК мөлшерінде материалдық көмек берілді. 6 мамыр күні ардагерлерге Астанадағы Отан қорғаушылар алаңында «Мәңгілік алауға» гүл шоғын қою рәсімі ұйымдастырылып, мерекелік түскі ас беріледі. Сонымен қатар «Ардагерлерді ардақтайық» акциясы шеңберінде ҚТЖ еріктілері соғыс және тыл ардагерлеріне қажетті азық-түлік себеттерін таратпақ. 9 мамыр қарсаңында бұл шараға өңірдегі теміржолшылар да үлес қосып, ардагерлерді үйлеріне барып құттықтап, сый-сияпаттарын тарту етеді.

Жеңіс күнінің рухын теміржол көлігін пайдаланушы жолаушылар да сезіне алатын болады. ҚТЖ



пойыздарының мультимедиялық порталында ҰОС қатысушылары мен батырлары туралы тарихи хроникалар, фильмдер, патриоттық сюжеттер көрсетілетін болады. Ал мамыр-желтоқсан аралығында «Саламатты Қазақстан» арнайы пойызы аясында шалғайдағы елді мекендерде тұратын соғыс және тыл ардагерлеріне көшпелі-диагностикалық шаралар арқылы медициналық қызмет көрсетілетін болады.

Тағы бір атап өтетін жайт, биылғы 15 сәуірден бастау алған «Соғыстың соңғы сарбаздары» ақпараттық кампаниясы 10 мамырға дейін жалғаспақ. Бұл тақырыптағы постерлер Компа-

ния қызметкерлерінің жұмыс компьютерлерінің экрандарында және әлеуметтік желілерде үзбей беріліп келеді.

«Бұл постерлерде Жеңісті жақындатуға үлес қосқан жауынгерлердің ерлігі мен тағдырлары баяндалады. Әрбір постер – батырлық тарихын, еңбек ерлігін және Отанға деген сүйіспеншілікті паш етеді. Кейінгі ұрпақ кешегі өткен соғыс тарихын, ата-баба ерлігін білуі керек. Өйткені ешкім де, ештеңе де ұмытылмайды», – дейді Ұлы Жеңіс күніне қатысты іс-шараларды ұйымдастырушы «ҚТЖ» ҰК» АҚ Әлеуметтік саясат департаментінің өкілдері.

Выставка

ИСТОРИЯ В ФОТОГРАФИЯХ

К 80-летию победы в Великой Отечественной войне в центральном зале ожидания вокзального комплекса «Нұрлы жол» состоялось торжественное открытие фотовыставки «80 лет Победы. Фотохроника kazinform».



Алинур КУДАЙБЕРГЕНУЛЫ,
Астана

На выставочных стендах размещены 80 редких архивных фотоматериалов. Этот и другие снимки – часть огромной базы, насчитывающей сотни тысяч кадров. Долгое время фотоленка хранилась в архивах Казахстана и России, но теперь благодаря современным технологиям каждый кадр станет доступным для широкой публики. Таким образом, гости и жители столицы получили возможность увидеть уникальные артефакты, сохранившие атмосферу и хронику военных лет.

Проект к 80-летию Великой Победы реализован благодаря Телерадиокомплексу Президента РК при поддержке АО «НК «Қазақстан темір жолы».

– Международному информационному

агентству Казинформ исполняется 105 лет, и, собственно, в рамках этого события началась большая архивная работа. В ее рамках были восстановлены очень многие снимки корреспондентов агентства, начиная с 30-х годов прошлого века и заканчивая новейшей историей. Благодаря проделанной работе были обнаружены многие снимки периода Второй мировой войны. Конечно же, нам показалось это очень интересным. И в преддверии праздников мы решили совместно с АО «НК «ҚТЖ» организовать такую совместную выставку, – отметил заместитель директора по производственным вопросам ГРК Президента Аскар Джалидинов.

К слову, редкие архивные снимки времен Великой Отечественной войны и их ожившие версии, созданные с помощью

искусственного интеллекта, будут транслироваться на LED-экранах вокзалов и аэропортов по всей стране.

– Значимый вклад в победу над фашизмом внесли работники железных дорог Казахстана. Так, в годы войны по железным дорогам республики было перевезено только в Казахстан и Среднюю Азию около 1,5 миллиона эвакуированного населения и несколько сотен предприятий. Выполнить такую задачу стало возможным благодаря самоотверженному труду железнодорожников, – подчеркнул заместитель председателя



правления АО «НК «Қазақстан темір жолы» Талгат Алдыбергенов.

Под занавес мероприятия перед гостями фотовыставки выступил фольклорно-этнографический ансамбль «Ақжелең», исполнивший песни: «День Победы», «Смуглянка» и «Элия».

Кроме того, участники посадили 80 зеленых насаждений на территории вокзального комплекса «Нұрлы жол».

Фото Александра ЖАБЧУКА

ӘСКЕРИ ШЕРУ ӨТЕДІ

Биылғы Ұлы Отан соғысындағы Жеңістің 80 жылдығы мен Отан қорғаушылар күніне арналған әскери шеру 2025 жылдың басты оқиғаларының бірі болмақ.



Ислам ТАЛГАТ,
Астана

Мерекелік шеру 7 мамырда Астанадағы Тәуелсіздік алаңында өтеді. Салтанатты шараға 4 000-нан астам әскери қызметші, 200-ден астам әскери техника, сондай-ақ майдандық, армиялық және әскери-көліктік авиацияның 66 ұшағы мен тікұшағы қа-

тысады деп күтілуде. Осы арада мерекелік шеруге қатысатын әскери техникалардың дені теміржол көлігімен тасымалданып және олардың дінтеген жеріне жетуін қауіпсіз қамтамасыз еткен теміржолшылардың да еңбегін атап өтер едік.

Әскери шеруді республикалық телеарналардан, еліміздің барлық қалаларында LED-экрандардан және Қорғаныс ми-

нистрлігінің ресми YouTube-арнасының тікелей эфирінен тамашалауға болады. Астаналықтар мен қала қонақтары үшін парадтың тікелей трансляциясы қаланың үш нүктесінде: ЕХРО аумағында, оған Түркістан және Ақмешіт көшелері жағынан кіру қарастырылған, Астана қаласы әкімдігі ғимаратының алдындағы қалалық алаңда, сондай-ақ Б.Момышұлы даңғылы, 1-де орналасқан «Astana Music Hall» автотұрағының аумағында ұйымдастырылады. Әскери шеруден соң сағат 12:00-ден 15:00-ге дейін осы алаңдарда қазақстандық эстрада жұлдыздары мен шығармашылық ұжымдардың қатысуымен концерт өтіп, көпшілікке мерекелік көңіл-күй сыйлайды.

Құрметті әріптестер!

Баршаңызды Ұлы Жеңістің 80 жылдығымен және егемен еліміздің айбынды мерекесі, қорғаныс қуаты мен бекемдігін паш еткен Отан қорғаушылар күнімен шын жүректен құттықтаймын!

Отан қорғау жолындағы аға буын мен жас ұрпақтың ерлік істерін әрқашан мақтан тұтамыз. Халқымызға қорған болған, мемлекетіміздің тәуелсіздігі мен тұтастығын сақтап, бейбіт өмірімізді күзеткен ұлттық әскеріміздің айбыны арта берсін!

Қандай қиындық болмасын өз ісіне адал теміржолшылар сұрапыл жылдары ел еңсесін тіктеуге аянбай еңбек етіп, бейбіт өмірдің орнауына сүбелі үлестерін қоса білді. Бүгінгі таңда компаниямыз ұрпақтар сабақтастығын жалғаса игі дәстүрді ұстана отырып, өркендеу жолында қызмет ететін болады.

Еліміздің келешегі үшін атқарып жатқан игі істеріңізге табыс, отбасыларыңызға береке мен бірлік тілеймін!

**Нұрлан САУРАНБАЕВ,
«ҚТЖ» ҰК» АҚ
Басқарма төрағасы**

Құрметті соғыс және тыл ардагерлері! Қадірлі әріптестер!

Сіздерді Ұлы Жеңістің 80 жылдығымен шын жүректен құттықтаймын!

Майдандағы жауынгерлермен қатар Қазақстан теміржолшылары Ұлы жеңіс күнін жақындатуға өз үлесін қосып, аса маңызды халық шаруашылығы мен әскери жүктерді теміржол көлігімен үздіксіз тасымалдауды және жеткізуді қамтамасыз етті.

Он мыңдаған теміржолшылар, кәсіподақ қызметкерлері майданға аттанып, шайқаста ерліктің ұлы үлгісін көрсетті. Өз кезегінде кәсіпорындардағы кәсіподақ қызметкерлері қызыл әскери жағдайларда еңбек ұжымдарын біріктіріп, қолдау көрсете отырып Жеңіске деген ортақ сенімді нығайтты.

Сондықтан біздің әрқайсымыз үшін 1945 жылғы 9 мамыр – бұл соғыстың қайнаған от-жалынынан өткен және өз Отанын қорғаған халықтың табандылығы, батылдығы мен ерлігі туралы ұрпақтардың терең жадын бейнелейтін маңызды тарихи күн.

Біз соғыс жылдарында ар-намыспен батылдық, көзсіз батырлық, жанқияр еңбек сынды негізгі құндылықтарды сақтап, Ұлы Жеңісті жақындатқан кешегі өткен және бүгінде арамызда өмір сүріп жатқан соғыс және еңбек майданы ардагерлерінің алдында шексіз ризашылықпен бас иеміз.

Мен осынау бүкілхалықтық мереке күні Сала кәсіподағы атынан Сіздерге және Сіздердің жақындарыңызға ашық аспан, зор денсаулық, бақыт пен амандық тілеймін!

**Оразғали АХМЕТБАЕВ,
«ҚАЗКӨЛІККӘСП» ҚБ
төрағасы**

ЭЛЕКТРОВОЗ ПАРКІ ЖАҢАРАДЫ

Ислам ТАЛФАТ,
Астана



Көлік министрлігінде Альстом компаниясы өкілдерінің қатысуымен локомотив паркін жаңарту тақырыбын қамтыған кездесу өтті.

Онда теміржол техникасын шығаруда әлемдегі үздік компанияға жататын Альстом жаңа буындағы алты осығі жүк электровоздарын өндіру аясындағы ұсынысы туралы баяндады. Альстом – ТМД және Еуропа елдері үшін сенімді серіктес, жоғары сапалы локомотив жабдықтарын өндіріп шығаруда айтарлықтай тәжірибеге ие. Қазақстанда 2010 жылдан бастап жұмыс істей бастаған компанияның алты қалада 10 өнеркәсіптік учаскесі бар. Альстом ұзақмерзімді келісімшарт негізінде 2012-2028 жылдар аралығында «ҚТЖ» ҰК» АҚ үшін 267 жүк және 95 жолаушылар электровоздары мен олардың компоненттерін шығаруға мүдделілік танытып отыр. Электровоздарға 25 жыл бойы сервистік қызмет көрсететін болады. Осыған орай Альстом Қазақстанда 4 сервис орталығын салу жобасын жүзеге асыруда. 2027 жылға дейінгі уақытты қамтитын жоба құны 50 млн еуро шамасын құрап отыр.

Бұл орталықтар жүк және жолаушылар электровоздарына үздіксіз қызмет көрсетумен қатар сервистік қызмет көрсетілімін жерсіндіруді дамытақ. Және де 700 қосымша жұмыс орнының ашылуына мүмкіндік береді.

2029-2036 жылдар аралығында «ҚТЖ-Жүк тасымалы» ЖШС үшін KZ6A сериялы 205 алты осығі электровозды сатып алуға келісімшарт жасасу қарастырылуда. Электровоздарды «Электровоз құрастыру зауыты» ЖШС жасап шығармақ. Жаңа типті KZ6A сериялы жүк электровозы 40% арзан және электр қуатын 20% аз тұтынады. Бұл локомотивтер ТХКБ – Орта жол дәлізін контейнерлендіруге қолдау көрсететін болады.

ЖАҢА ЖОСПАРДЫ БЕКІТТІ

Нұрсая НҰРЛАНҚЫЗЫ,
Алматы



Алматы қаласында «ҚТЖ» ҰК» АҚ және «РЖД» ААҚ стратегиялық ынтымақтастық жөніндегі бірлескен жұмыс тобының XV отырысы өтті.

Делегацияларды «ҚТЖ» ҰК» АҚ Басқарма төрағасының орынбасары Әнуар Ахметжанов және «РЖД» ААҚ бас директорының бірінші орынбасары Сергей Павлов басқарды. Тараптар өзара іс-қимылдың өзекті мәселелерін талқылап, бірлескен жұмыс қорытындысын шығарды. «Солтүстік-Оңтүстік» ХҚД шығыс бағыты бойынша халықаралық теміржол тораптары арқылы контейнерлік тасымалдардың өсуі байқалды: 2025 жылдың бірінші тоқсанында көлемі 63% ұлғайды және 1 мың ЖФЭ асты.

Кездесуде тараптар қазақстандық көмірді Ресей порттарына жеткізуді ұлғайту туралы келісті. Отырысқа қатысушылар 2023-2024 жылдарға арналған стратегиялық ынтымақтастықтың негізгі бағыттары бойынша іс-шаралар жоспарының орындалғанын атап өтіп, 2025-2027 жылдарға арналған жаңа жоспарды бекітті. Жиын қорытындысы бойынша хаттамаға қол қойылды. Келесі отырыс 2025 жылдың екінші жартыжылдығында Ресейде өтеді.

ИНТЕЛЛЕКТУАЛДЫҚ САЙЫС ӨТТІ

Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау



Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесінде Дүниежүзілік еңбек қорғау күніне орай ұйымдастырылған «Ой-сана» интеллектуалдық ойыны өте мазмұнды да қызықты өтті.



Ойын үш шарттан тұрды. Бірінші сынақта қатысушылар көп ұяшықтардың бірін таңдап, артында жасырылған сауалға жауап берді. Мұнда олар Еңбек кодексі, еңбекті қорғау, алғашқы көмек, арнайы киім, қорғаныс құралдары тақырыптары бойынша білімдерін байқатты. Ойынның келесі кезеңі сұрақ-жауапқа құрылды. Алдын ала дайындалған жиырма сұраққа ия/жоқ деп жауап беріп, жылдам ойлап, әрекет ету мүмкіндіктерін көрсетті. Сайыстың соңғы шартында қатысушылар салаға қатысты сөздердің анықтамасын қиылған қағаздардың арасынан тауып, құрастырды. Бұл уақытпен санасуды, шашпандықты және ойлау қабілетін талап етеді.

– Еңбек қорғау күніне орай өткен бұл сайыста шарттардың бәрінен өтіп, жоғары ұпай жинаған Маңғыстау қалпына келтіру пойызы мен Бейнеу теміржол вокзалы ұжымы бірінші орынды өзара бөлісті. Екінші орын Маңғыстау вокзалының, үшінші орын Маңғыстау өрт сандіру пойызы командасының үлесіне тиді. Жеңімпаздар лайықты марапатқа ие болды, – дейді Маңғыстау магистральдық желі бөлімшесінің жетекші инженер-экологы Фариза Бекболсынова.

Суретті түсірген автор

СЕМЕЙ ВОКЗАЛЫНЫҢ СӘУЛЕТІ АРТАДЫ

Ел Президенті Қасым-Жомарт Тоқаевтың тапсырмасына сәйкес биыл еліміз бойынша 120 теміржол вокзалы қайта жаңғыртудан өткізілетіні белгілі. Осы орайда Семей бөлімшесіне қарасты 10 теміржол вокзалы жаңартылатын болды.



Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Өткен аптаның соңында Семей теміржол вокзалының реконструкциясы ресми түрде басталды. Жаңғырту жұмыстарына вокзал ғимараты мен алдындағы аумақты қайта қалпына келтіру және жаңарту, инженерлік жүйелерді ауыстыру кіреді. Жөндеу аяқталғаннан кейін вокзалдың өткізу қабілеті артып, заманауи күту залдары, жоғары жылдамдықтағы интернет, ақпараттық жүйелер және қосымша сервистер пайда болмақ.

Осы орайда облыс әкімі Берік Уәли Семей магистральдық желі бөлімшесі басшысы Айдын Шәукежановпен бірге Семейдегі теміржол вокзалында болып, нысанның қазіргі жағдайымен танысты. Мердігер компания өкілдері басшыларға жөндеуден өтетін вокзалдардың жобасын таныстырды.

Бас мердігер компанияның басшысы Дархан Шотабаевтың айтуынша, құрылыс-монтаждау жұмыстары Семей, Аягөз қалалары мен Ақтоғай, Жалаңашкөл, Шар, Дегелең, Үшбілік, Жарма, Белағаш және Ауыл станцияларындағы теміржол вокзалдарында жүргізіледі. Әйтсе де, он жобаның ішіндегі ең ауқымдысы Семей қаласындағы теміржол вокзалы болып қатып.



Мердігер компания өкілдерінің сөзіне сүйенсек, нысанның сырты заманауи еуро панельдермен қапталып, аумағы кеңейтіледі. Вокзал жанынан жолаушылар мен қарсы алушылардың екінші, үшінші жолдарға жеңіл өтуі үшін эскалатор, мүгедектерге арналған заманауи лифт, шағын буфеттері бар қосымша ғимарат салынады. Жаяу жүргіншілерге арналған 260 метрлік теміржол үсті көпірі де толықтай жаңартылады. Сонымен қатар нысанның инженерлік инфрақұрылымдары ауыстырылып, іргелес аумағы абаттандырылмақ.

Ал Жалаңашкөл, Аягөз, Семей станцияларының вокзалдарын жөндеу Алакөл көлінің туристік әлеуетін арттыруға да септігін тигізеді. Атап өтерлігі, жаңғырту жұмысы

барысында вокзалдардың тарихи келбеті өзгермейді. Әр өңірдің архитектуралық ерекшелігі сақталады. Мәселен, Белағаш пен Ауыл станцияларындағы вокзалдардың салынғанына биыл 110 жыл. Батыс Еуропалық үлгіде, ерекше стильмен салынған. Сол тәрізді Түркісіб құрылысының төл туындысы саналатын Аягөз вокзалының да тарихи келбеті сақталмақ.

Өз кезегінде облыс әкімі инфрақұрылымды жақсартуға бағытталған жобалардың маңызын атап өтіп, жөндеу жұмыстарын сапалы әрі уақытында аяқтауды тапсырды. Бұл орайда вокзалдардағы жүргізілетін жұмыс барысы бөлімше басшылығы мен жергілікті атқарушы биліктің назарында болады.

Суреттерді түсірген автор

ТАСТАНДЫ ПОЙЫЗДАР КӨБЕЙГЕН



Атырау жүк тасымалы бөлімшесі өндірістік көрсеткіштер бойынша алғашқы тоқсанды табысты аяқтады. Директорлар кеңесінің жоспарына сай үш айда 8 пайдалану көрсеткішінің 7-і орындалған.



Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Өндірістік-техникалық бөлім бастығының орынбасары Нелли Матаеваның мәліметі бойынша, орташа тәуліктік тиеу 103,7%, жүктерді тиеу тоннаға шаққанда 105,2% орындалып, яғни 3294 мың тонна жүк тиелді. Вагонға статикалық жүктеме 101,5%; техникалық станцияда вагонның орташа тоқтау ұзақтығы 117,7%; 1 жүк операциясындағы вагонның орташа тоқтау ұзақтығы 110,5%; пойыздар қозғалысының орташа техникалық жылдамдығы 104,4 %, пойыздың жалпы салмағы 101,6% орындалды. Тек орташа тәуліктік жүк түсіру 79,9 пайызға орындалып, тәулігіне жоспардағыдан 61 вагон кем болған. Бірақ техникалық жоспар бойынша 115,2 пайызға жеткен.

Тастанды пойыздардың тұрып қалуынан техникалық станцияда



вагонның орташа тоқтау ұзақтығы техникалық жоспарға сәйкес 95,2%-ды құраған. Яғни 3 айда жолда 30 пойыз/2078 вагон 82 306 сағатқа тұрып қалған. Құлсары, Махамбет, Сағыз, Теңдік, Қарабатан станцияларында транзитті вагондардың жиналып қалуы, диспетчер нұсқауын, пойыздардың келуін, локомотивтерді күту себепті кідіріс болған. Кейде жол бос болмайды, кейде пойыздар маршруты өзгереді, қосылатын

қалыпты орындалған. Яғни өңірде жыл сайын жүргізіліп жатқан темір жолды күрделі жөндеу жұмыстары нәтиже бере бастады дегуге болады.

Атырау бөлімшесі бойынша ірі жүк тиеп-жөнелтушілер болып табылатын «Батыс Транс Групп» пен «Тенгизшевройл» ЖШС мұнай және мұнай өнімдерін, «Искомтранс» ЖШС, «Теңіз Көлік Компания» мекемесі күкірт тиейді. Сондай-ақ «PTC HOLDING» мекемесі полипропилен, «Иси Гипс Индер» құрылыс жүктерін, «Индер Гипс» ЖШС мен «Индер туз компани» ЖШС өнеркәсіптік шикізат жүгін, «Сұйытылған мұнай газын сақтау паркі» сұйытылған газ жүгін тиеген. Биыл жүк тасымалы артады деген болжам орындалып жатқандай. Өйткені жүк жөнелтушілер Қарабатан станциясына 2,5 млн полиэтилен, бутадиен сынды жүк жөнелтуді, сондай-ақ Ескене станциясынан 1,5 млн тонна газ жөнелтуді жоспарлап, ол біртіндеп жүзеге асып келеді.

Суретті түсірген автор

ӨЗЕКТІЛІГІН ЖОЙМАЙТЫН ТАҚЫРЫП



Жамбыл жол дистанциясы қызмет көрсететін аумақта халықтың орналасқандықтан қауіпсіздік мәселесі өте өзекті. Шойын жол қаланы кесіп өтетіндіктен, қауіп-қатер автокөлік ағыны өте тығыз облыс орталығында да аз емес.



Ардақ УСЕЙІНОВА,
Жамбыл

Сондай-ақ дистанцияға қарасты жол аумағында қоныс тепкен жергілікті тұрғындардың басым көпшілігі негізінен мал шаруашылығымен айналысады. Сондықтан жол дистанциясының қызметкерлері халық арасында профилактикалық жұмыстарды жиі жүргізеді. Ел ішін аралап, мал иелерін мал жаю ережесімен таныстырып, қауіп-қатерді ескертіп, төрт түлігін қараусыз қалдырмауға кеңес береді.

– Алайда теміржолға жақын жерде мал жаюдың ережелерін сақтап жатқандар аз. Соның салдарынан қараусыз қалған төрт түлік шойын жолға шығып кетіп, машинистер пойызды шұғыл жағдайда тоқтатуға мәжбүр болып жатады. Мал басу оқиғаларының кесірінен пойыздар кешігеді. Иесі шығынға батады, локомотивтерге залал келеді. Соңғы екі жылда жол дистанциясы аумағында 32 мал басу оқиғасы тіркелді. 28 оқиға 2024 жылы орын алса, биылдың өзінде мұндай 4 жағдай болды. Қозғалыс қауіпсіздігін сақтауда автокөлік жүргізушілерінің де жол ережелерін сақтауы маңызды. Бұл – өткел-



дер арқылы қауіпсіз өтудің кепілі. Жалпы дистанция қызмет көрсететін аумақта 32 теміржол өткелі бар, оның 11-і күзетіледі. Биыл күзетілетін өткелдерде екі жол-көлік оқиғасы орын алды. Екі жағдайда да көлік иелері кінәлі. Салдарынан локомотивке залал келіп, жүргізушіге айыппұл салынды, – дейді Жамбыл жол дистанциясының бастығы Дәулетбек Несіпбекұлы.

Дистанция қызметкерлері теміржол аймағындағы қауіп-қатердің алдын алу үшін мектептерде де профилактикалық-түсіндіру жұмыстарын жиі жүргізеді. Сала мамандары оқушылардың денсаулығы мен өмірін қамтамасыз ету үшін мұғалімдер және ата-аналармен бірлескен жұмыс аса

маңызды екенін айтады.

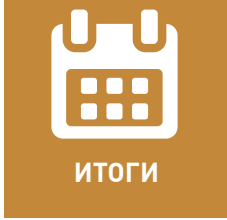
Өткен жылдарда теміржол бойындағы келеңсіз жайттардың статистикасына көз жүгіртсек, жарақат алу жағдайларының көпшілігі ережелерді елемейді салдарынан болған. Масаң күйде шойын жолды кесіп өткендердің кінәсінен орын алған жазатайым оқиғалар да бар.

– Сала қызметкерлері жазатайым оқиғаларды болдырмау үшін өткелдер арқылы өтуді, қарсы бағытта пойыздың жоқтығына көз жеткізбей жолды кесіп өтпеу керектігін ескертеді. Шлабаум жабылған соң өтпелі дабыл бағдаршамының қызыл сигналын көрсеткен кезде теміржол өткелдерінен өтуге тыйым салынатынын жүйелі түрде еске салады. Осы ережелерді орындау қайғылы оқиғаларды болдырмауға көмектеседі деп үміттенеміз және тек бірлескен күш-жігермен біз туыстарымыз бен жақындарымыздың өмірін қорғай аламыз! Жүк және жолаушылар пойыздары қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету – барлық теміржолшылардың басты міндеттері, – дейді Дәулетбек Несіпбекұлы.

Иә, қауіпсіздік – өзектілігін ешқашан да жоймайтын тақырып. Сондықтан теміржолшылар шойынжол бойында қауіпсіздіктің сақталуы жолында жыл он екі ай күреседі.

Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

В УСЛОВИЯХ ПОВЫШЕННОЙ НАГРУЗКИ



ИТОГИ

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

Участники проанализировали достигнутые результаты, обсудили проблемные вопросы, наметили пути решения по повышению эффективности работы подразделений и улучшения качества управления перевозками. Особое внимание было уделено вопросам безопасности, соблюдения нормативов и внедрения современных технологий в производственные процессы.

Так, за первый квартал 2025 года в локомотивном хозяйстве Юго-Восточного регионального центра управления перевозками было допущено три случая нарушений безопасности движения против одного к уровню прошлого года. Касательно нарушения режима работы локомотивных бригад, до всего допущено 595 случаев с переработкой непрерывной продолжительности времени на

940,42 часа. По итогам работы при использовании локомотивов общая техническая скорость выполнена на 100,5%. По электротяге – на 100,4%, теплотяге – на 100,5%. По РЦУП-2 техническое обслуживание по всем сериям локомотивов при плане 7 127 единиц фактически прошли всего 5 305,5 единицы.

С начала года локомотивными бригадами в Книгу замечаний занесено 7 174 записи против 6 385 за аналогичный период 2024 года, больше всех замечаний приходится на хозяйство сигнализации и связи – 4 198 против 3 206 периода прошлого года.

На совещании говорилось и о часах простоя. Так, за первый квартал по РЦУП-2 Алматы допущено 915 случаев.

По результатам работы по филиалам ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» РЦУП-2 Алматы при перевозочной работе к утвержденному плану 16 310 802 тонно-киломе-



тра брутто факт составил 15 798 613, или выполнен на 96,86%. К периоду 2024 года перевозочная работа выполнена на 102,02%. Фактический расход дизельного топлива на тягу поездов составил 45 451 992 тонны при плане расхода дизельного топлива 42 956 328 тонн.

По результатам рассмотрения и заслушивания отчета тягового подвижного состава была дана оценка – удовлетворительно. Рекомендовано усилить работу и взаимодействие с локомотивными бригадами в части контроля над эксплуатацией локомотивов и деятельностью локомотивных бригад. Также предложено принять меры по повышению эффективности и рациональному использованию тягового подвижного состава с целью улучшения производственных показателей и снижения простоев техники.

Начальник РЦУП-2 Алматы Айдос Турғалиев в своем выступлении отметил положительные результаты коллектива за первый квартал, подчеркнув слаженность действий подразделений в условиях повышенной нагрузки. Вместе с тем он обратил внимание на ряд проблемных моментов, требующих дополнительного контроля и системного подхода, в частности усиления взаимодействия с локомотивными депо, повышения дисциплины и ответственности среди локомотивных бригад, а также оптимизации использования подвижного состава.

В завершение он призвал всех сотрудников продолжить работу с таким же уровнем ответственности, ориентируясь на достижение высоких показателей и обеспечение безопасного, стабильного процесса перевозок.

Фото автора

ВМЕСТЕ – СИЛЬНЕЕ

В Год рабочих профессий, объявленный в Казахстане, особенно важно партнерство руководства предприятий и профессиональных сообществ в защите интересов трудовых коллективов. В Оскеменском эксплуатационном вагонном депо (ВЧД-24) как раз налажена такая эффективная совместная работа.



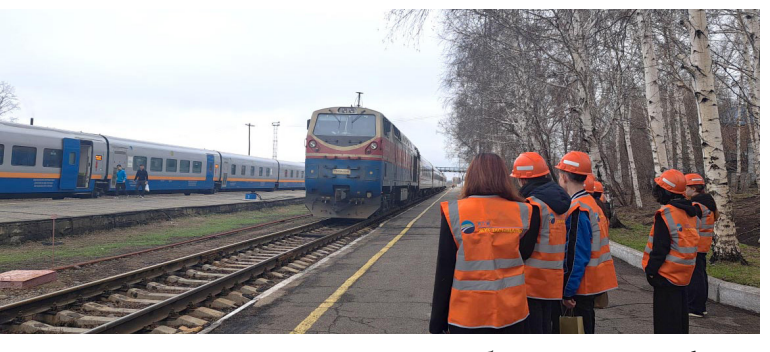
ГОД РАБОЧИХ ПРОФЕССИЙ

Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

На 2025 год в депо поставили перед собой ряд важных задач: ремонт здания, текущий отцепочный ремонт (ТОР), обеспечение нулевого травматизма и безупречной безопасности движения, а также повышение квалификации работников. Регулярные практические занятия с осмотрщиками вагонов по обучению методам выявления и устранения неисправностей автотормозного оборудования, осмотру и обслуживанию колесных пар, буксового узла грузовых вагонов – это неотъемлемая часть производственного процесса в ВЧД-24.

Не остается без внимания и профессиональный рост. Осмотрщики вагонов Асылжан Ардабаев и Айдын Мусин за проявленную бдительность и обнаружение сложных дефектов в 2024 году были не только премированы, но и награждены памятными медалями к 120-летию железной дороги Казахстана. Их вклад в безопасность движения признан и в 2025 году. Также в текущем году премию получил и осмотрщик ПТО на станции Оскемен-1 Жаркын Бейсенбаев, выявивший неисправность в грузовом вагоне.

– В случае подтверждения готовим полный пакет документов, включая протоколы и акты, которые отправляем в Астану для дальнейшего поощрения работников, – говорит главный



инженер Оскеменского эксплуатационного вагонного депо Саят Байжуминов.

Марат Курманғалиев, старший осмотрщик вагонов ВЧД-24, стал одним из ярких представителей рабочих профессий депо, получив в Семее памятную медаль в честь 120-летия АО «НК «КТЖ», а на торжественном мероприятии в Усть-Каменогорске – благодарственное письмо от имени акима Восточно-Казахстанской области.

Слесарь по ремонту подвижного состава Марат Кутпаев за добросовестный труд неоднократно поощрялся почетными грамотами от руководства АО «НК «КТЖ». В 2019 году он награжден нагрудным знаком «Почетный железнодорожник». Его стаж работы в железнодорожной отрасли – 40 лет.

Роль профсоюза в жизни коллектива ВЧД-24 трудно переоценить. По словам председателя цехового комитета Шалкара Калмакпаева, организация оказывает материальную помощь в различных жизненных ситуациях: в случае болезни, на похороны, к 50-лет-

нему юбилею. Также профсоюз организует праздники, культурные мероприятия, спортивные соревнования и ежегодную акцию «Дорога в школу». Спортсмены-вагонники принимают участие в состязаниях и турнирах, будь то классический волейбол или национальные виды – асык аты, тогызжумалак.

Профсоюз внимателен к просьбам каждого. Председатель первичной профорганизации станции Оскемен-1 Берикхан Тлеужанов рассказал, что они дважды оказали материальную помощь работнику Оскеменского эксплуатационного депо, чей сын нуждался в лечении от онкологического заболевания.

– Руководство ВЧД-24 не только поддерживает инициативы профсоюза, но и активно участвует в жизни своего коллектива. На всех мероприятиях в честь значимых государственных, национальных праздников руководство, работники, профактив всегда вместе, – считает Берикхан Тлеужанов.

Конкурс «Лучший осмотрщик», собирающий ежегодно десятки

представителей этой профессии из всех ПТО и КПТО Оскеменского эксплуатационного вагонного депо, стал на предприятии традицией и примером для других подобных предприятий в Казахстане. Он позволяет не только оценить уровень профессионализма каждого участника, но и выявить, поощрить лучших из них. Мероприятие с призами и наградами для лучших осмотриков проводят за счет профсоюза.

Благодаря повышению зарплат, социально ориентированному Коллективному договору удалось решить важную кадровую проблему.

– Ранее у нас наблюдалась текучка. Люди приходили – уходили. Сейчас такого нет. Все держится за свои рабочие места. Они за каждый месяц получают премию – коэффициент трудового участия. В этом году – 15%. Сейчас обеспечение спецдеждой идет на 100%. И зимней, и летней. Ее качество удовлетворительное, но с каждым годом улучшается, – продолжает Саят Байжуминов.

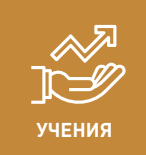
В прошлом году два осмотрщика – Ержан Мухамедханов и Азамат Ерікұлы вдвоем ездили в Семей, чтобы принять участие в комиссии по спецдежде. Они выбирали качество, форму, сами образцы. А уж кому как не рабочим лучше знать, в какой спецобуви и спецдежде им комфортнее трудиться! Для улучшения санитарно-бытовых условий работников в ВЧД-24 провели текущий ремонт зданий ПТО станции Риддер, Оскемен-1, Шемонаиха. На этот год планируют выполнить текущий ремонт ТОР на станции Оскемен-1. Деньги уже выделены.

К слову, в состав Оскеменского эксплуатационного вагонного депо входят семь ПТО, три КПТО, два ТОР, а также пункт смены колесных пар, пункт подготовки вагонов (ППВ), два пункта передачи вагонов (ППТ).

Фото автора

БЫСТРО ОЦЕНИТЕ ОБСТАНОВКУ

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай



УЧЕНИЯ

На станции Тобол Костанайского региона прошли тактико-специальные учения на тему «Течь опасного груза при перевозке железнодорожным транспортом на пути ТЭК станции Тобол».



Данные учения проводились с полным привлечением государственной противопожарной службы, сформированных противопожарных звеньев гражданской защиты.

По легенде учений, происходит условный пожар при течи дизельного топлива на станции Тобол на территории топливного склада. На момент прибытия пожарных на месте происшествия сложилась следующая обстановка: произошла течь дизельного топлива с последующим возгоранием, создалась угроза перехода огня на соседние цистерны и полосу отвода. До прибытия основных расчетов, производилось тушение пожара своими силами. Вскоре к месту пожара прибыл пожарный поезд станции Тобол. Оценив обстановку по внешним признакам, штаб пожаротушения подтвердил высылку сил и средств и принял решение подать два ствола от пожарного поезда на тушение пожара. После боевого развертывания, прокладки рукавных линий, установки разветвлений, пожарных стволов, пожарных лестниц, рукавных задержек и инвентаря, спасательного инструмента в считанные минуты после прибытия железнодорожные огнеборцы приступили к тушению пожара. Локализовав очаг, начали его ликвидацию, которая и была достигнута спустя 25 минут. Всего в учениях принимали участие 30 человек личного состава, три единицы техники, а также пожарный поезд станции Тобол.

Как сообщил один из руководителей учений, начальник негосударственной противопожарной железнодорожной службы Султан Смамбаев, цель подобных учений – отработка взаимодействия между ГУ «Служба пожаротушения и аварийно-спасательных работ» ДЧС Костанайской области, АО «НК «Қазақстан темір жолы», а также проверка готовности формирований, привлекаемых для тушения пожаров, обучение оценке обстановки пожаров в учреждениях, определению решающего направления на пожаре, организации тушения пожара в сложных условиях и управлении личным составом при работе в боевой обстановке. Ведь личный состав постоянно обновляется, и приходит много новичков.

Фото автора

ОПАСНАЯ ТЕНДЕНЦИЯ

Милена КАИРОВА,
Алматинская область



ПРОФИЛАКТИКА

В школе № 38 поселка Утеген батыр Илийского района Алматинской области была проведена разъяснительная беседа с учащимися на тему «Железная дорога – зона повышенной опасности».

Инициаторами и организаторами встречи выступили сотрудники станции Жетысу совместно с работниками ВЖД, работниками путевого хозяйства, транспортными полицейскими города Конаева. В ходе мероприятия учащимся напомнили о правилах поведения вблизи железнодорожных путей, рассказали о возможных рисках и последствиях нарушения правил безопасности. Цель мероприятия – формирование у школьников сознательного и ответственного отношения к вопросам личной безопасности, а также предупреждение несчастных случаев на объектах железнодорожной инфраструктуры.

– Несоблюдение элементарных правил может привести к серьезным последствиям. Мы хотим, чтобы каждый из вас осознал ответственность за свою безопасность и не подвергал риску ни себя, ни окружающих, – отметил заместитель начальника станции Жетысу Кайрат Каутанов. Транспортные полицейские напомнили учащимся, что переход в неустановленных местах, нахождение на железнодорожных объектах без сопровождения взрослых и использование наушников и телефонов – это грубые нарушения, которые могут привести к трагическим последствиям. Они также напомнили учащимся об административной и уголовной ответственности, предусмотренной законодательством.

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ И ЦИФРОВИЗАЦИЯ В ТРЕНДЕ



ОХРАНА ТРУДА

Светлана МОГАЙ,
Караганда

В текущем году по рекомендации Международной организации труда название темы дня – «Революционные подходы к безопасности и гигиене труда: роль искусственного интеллекта (ИИ) и цифровизации на рабочих местах».

По традиции мероприятие началось с Минуты молчания, посвященной всем работникам погибших на производстве.

– Это не просто дата в календаре. Это важный повод напомнить всем нам: здоровье и безопасность

на рабочем месте – это фундамент, на котором строится стабильная и успешная работа любого предприятия. Сегодня охрана труда – это не только выполнение требований законодательства, но и часть нашей корпоративной культуры, часть нашей ответственности перед людьми, которые ежедневно трудятся на благо компании, – сказал директор филиала ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки» – «Карагандинское отделение ГП» Марат Ибраев. – И действительно, времена меняются, технологии развиваются, перед нами встают новые проекты. Но одно остается неизменным: забота о людях – в приоритете.



– В нашей работе, несмотря на все меры предосторожности, случаются ситуации, которых хотелось бы избежать. К сожалению, некоторые из наших коллег столкнулись с травмами в процессе своей трудовой деятельности. Сегодня мы

хотим выразить вам искреннюю благодарность и уважение – за стойкость, мужество, стремление восстановиться и жить дальше, – продолжил председатель профсоюзного комитета филиала Галы Ермекебаев.

В ходе Всемирного дня охраны труда транслировались видеоролики, в которых были отражены конкретные действия, ежедневная работа специалистов, забота о каждом сотруднике, а также примеры ответственного подхода к безопасности на рабочих местах.

На мероприятии благодарственными письмами были отмечены сотрудники, проявившие высокую ответственность, дисциплину, внимательность и стремление к улучшению условий труда.

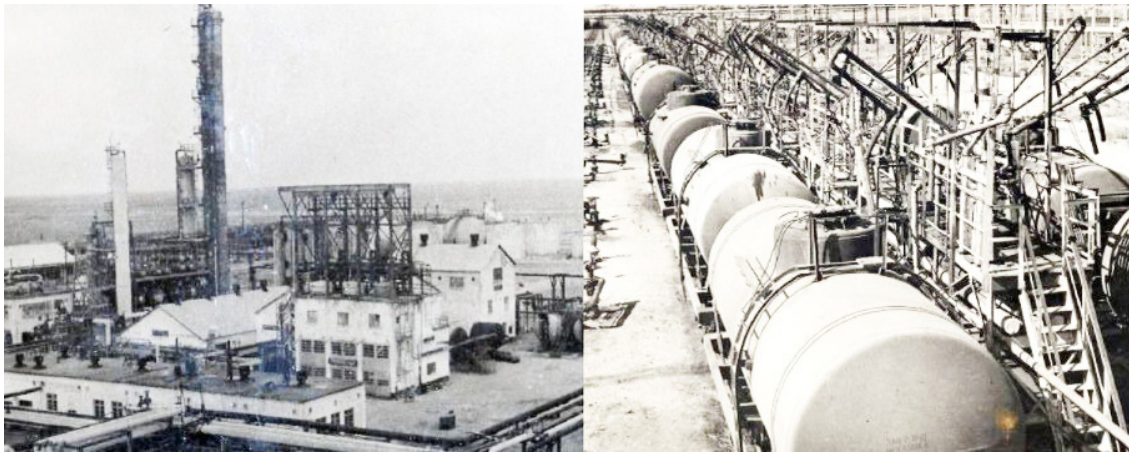
Во Всемирном дне охраны труда приняли участие представители инспекции труда, санитарно-эпидемиологической службы, медицинской организации ТОО «Медикер – Промышленная медицина», осуществляющей медицинское сопровождение и профилактические осмотры карагандинских железнодорожников.

Фото автора

№34-35 (3073-3074) 06/05/2025

МАЙДАНҒА ТАРТЫЛҒАН МҰНАЙ ЖОЛЫ

1941 жылдың 22 маусымы күні таңғы сағат 4 кезінде фашистік Герман әскері КСРО-ның батыс шекарасына басып кірді. Осылайша тарихта ІІ Дүниежүзілік соғыстың шығыс майданы – Ұлы Отан соғысы басталды...



Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

Гитлер 1939 жылы басталған ІІ Дүниежүзілік соғыста Батыс Еуропа елдерінің көбін жаулап алғаннан кейін кеңестер одағын басып алуға дайындыққа кірісті. Сөйтіп 1940 жылы 18 желтоқсанда КСРО-ны қысқа мерзімде басып алу мақсатында дайындалған «Барбаросса» жоспарына қол қойды. Бұл жоспар бойынша Германия негізінен үш бағытта – Ленинград – Москва – Киев бағытында шабуыл жасап, 8-10 апта ішінде соғысты аяқтау керек болды. Сонымен қатар Гитлер Москвадан Орал облысына дейінгі жерді жаулап алуды да жоспарлады. Яғни соның ішінде Қазақстан жеріне, әсіресе мұнайлы өлке саналатын Гурьевке (қазіргі Атырау) ерекше көңіл бөлді. Архив деректеріне сәйкес, оның ойында «Еділ-Жайық мемлекетін» құру жоспары да болған деседі. Осыған орай СССР Жоғарғы Кеңесінің Президиумы Каспий өңірінде әскери жағдай жариялап, ол аса құпия түрде ұсталған болатын. Соған сәйкес Қазақстан партия комитетіне Гурьев қаласында Қорғаныс комитетін құруды тапсырады. Комитет әсіресе Отанға аса қажетті мұнай саласына, оны өндіру мен тасымалдауға жауапты болды. 1941 жылдары ембілік мұнайшылар 15 мың тонна мұнай өндірген, бұл 1940 жылға қарағанда 24 процентке артық еді.

Өндірілген мұнайды тасымалдаудың екі жолы болды – темір жол және су жолы. 1925 жылдың басында СССР Халық шаруашылығы кеңесінің шешімімен Гурьев-Доссор тар табанды темір жолын салу үшін Ембі-мұнай тресінің жанынан құрылыс басқармасы ұйымдастырылған болатын. Жол салу ерекше қиын жағдайда жүргізілді. Ешбір құрылыс механизмі болмады, трасса бойын ауыз сумен қамтамасыз ету үлкен күшке түсті. Жолшылардың жанқияр еңбегі нәтижесінде Гурьев-Доссор тар табанды 93 км темір жолы 1926 жылы 18 желтоқсанда пайдалануға берілді. Жол бойында ірі үш станция – Гурьев, Қарабатан, Доссор, 3 разъезд – Сокол, Ескене, Даңғар іске қосылды. Алғашқы кезде пойыз Гурьевтен Доссорға дейін 11 сағат, кейін 7 сағаттай уақытта жүріп өтті. Гурьевтен негізінде су және басқа тауарлар, Доссордан мұнай өнімдері тасылды. 1934 жылы мұнай өндіру қарқыны артуына байланысты Ескенеде тағы бір тар табанды темір жол салынды.

Ал Қандыағаш-Гурьев темір жолы 1939 жылғы 12 ақпанда салынып бітті. Сөйтіп 518 км теміржол желісі тартылып, 450 мың шпал төселді, 26 мың тонна рельс, 300-дей көпір мен өткел, 30 бетон

өткізу құбырлары іске қосылды. Жол салуға 6 мыңнан астам құрылысшы қатысты, олардың 70% астамы жергілікті ұлттың өкілдері болды. 1939 жылы 26 ақпан күні 40 вагон тіркелген бірінші пойыз Гурьевке келді. Қандыағаш-Гурьев жолы 1939 жылы желтоқсанда уақытша, 1942 жылы тұрақты іске қосылды. Ол темір жол Ембі мұнайының Оралға, Сібірге, Орта Азияға шығуына жол ашты. Мәселен, Қандыағаш-Гурьев темір жолының машинистері 1941 жылы 700 тонна орнына 12 мың тонна мұнай тасымалдады. 1942 жылы 13 сәуірде Үлкен Пешной аралында Гурьев теңіз порты ашылды, ол портта Жайық өзені арқылы әрі қарай Каспий теңізімен мұнай және әскери жүктер тасымалданды. Ал осы жылдың шілде айында жергілікті теміржолшылардың күшімен небары 15 күн ішінде Гурьев станциясынан мұнай базасына дейін темір жол тартылды.

Партия мен үкіметтің директиваларын жүзеге асыру нәтижесінде соғысқа дейінгі жылдарда Орал-Ембі аралығында жаңа мұнай кен орындарын барлау және іске қосумен қатар, «Каспий-Ор» мұнай құбыры, «Гурьев-Доссор-Қосшағыл» су құбыры, жоғарыда айтқан «Гурьев-Қандыағаш» теміржол желісі салынып, іске қосылған болатын. Бірінші мұнай өңдеу зауытының құрылысы да Гурьевте Ұлы Отан соғысы кезінде басталды. Зауыт екі жыл ішінде АҚШ-тан жеткізілген жиынтықты жабдық базасында салынды. Бастапқы қуаты жылына 800 мың тонна болды. Зауыт Ембі кен орнынан авиациялық және автомобиль бензиндерін, мотор және қазандық отынын шығаруға маманданған еді. Осы зауыттың жанама өнім түріндегі газдарының базасында кейінгі жылдары химия зауыты салынған болатын. Осы атқарылған істердің маңызы өте жоғары. Біріншіден, Ембі мұнайын тасымалдау жолы ашылды. Екіншіден, облысты бүкіл елмен байланыстыратын теміржол қатынасы іске қосылды. Ембідегі ескі кәсіпшілік және ашық мұнай кен орындарын игеру Ұлы Отан соғысы жылдарында майданды темір жол арқылы жанар-жағармаймен қамтамасыз етуге елеулі көмек көрсетті. 1942-1943 жылдары Мақат-Орск, Ақмола-Магнитогорск теміржол желілерінің құрылысы аяқталды. Соғыс жылдарында мұнай мен темір жолдың дамуына тағы бір серпін берілді. Мұнай сапасының жоғары болғаны соншалық, оны өңдемей-ақ темір жолмен майданға жіберіп, танктерде пайдалана берген.

Гитлердің «Барбаросса» жоспарының құлпаршасын шығарған кеңес әскерінің ұлы жеңісіне майданға тартылған мұнай жолының үлесі өте зор болғанын тарихи құжаттар айғақтайды.

Биыл қазақтың даңқты батыр қызы Әлия Молдағұлованың туғанына 100 жыл. Қан майданда ерлікпен қаза тапқан қаршадай қыз – ұлт мақтанышы. Даңқты батыр кәсіби теміржолшы Әбубәкір Молдағұловтың қолында тәрбиеленді.

ӘЛИЯ ТЕМІРЖОЛШЫЛАР ӘУЛЕТІНДЕ ӨСКЕН



Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

Жеті жасында жетім қалған Әлияны тәрбиелеген нағашысы Әбубәкір Молдағұлов теміржолшы болған. Оның қазақ даласына алғаш келген Орынбор-Ташкент теміржолында еңбек еткені айтылады.

Әлияның әкесі Нұрмұхамбет халық жауы деп қудаланған. Анасы Маржан 1933 жылы бидай масағын тергені үшін күзетші оғынан қаза тапқан деседі. Деректерде нағашысы Әбубәкір Молдағұлов Мәскеуге, кейін Ленинград қаласына оқуға түскенде отбасымен Әлияны да ертіп жүрген. Батыр қыз Ленинградтағы №46 мектеп-интернатында білім алады. Бұғанасы бекімеген жасөспірім мергендер мектебіне өзі сұранып, кейін өз еркімен майданға аттанған. Он тоғыз жасында жау қолынан қаза тапқан өжет қыздың ерлігі ел жадында.

Әлияның нағашысы Әбубәкірдің ұлы Сапар Молдағұлов та теміржол-

шы. Қазір Ақтөбеде тұратын батырдың туысы естелігімен бөлісті.

«Мен 1941 жылдың мамыр айында дүниеге келдім. Сол кезде 16 жасқа да толмаған Әлия апам мені Ленинградтағы перзентханадан шығарып алған. Соның өзі тарих емес пе?! Әлия – апамыздан туған жиен қыз. Біз әулетімізбен теміржол саласында еңбек еткен жандармыз. Менің әкем, анам, өзім, әйелім және балаларым да осы салада еңбек етті», – деді Сапар Молдағұлов.

Сапар Молдағұлов қазір 84 жаста. Қарт теміржолшы жұбайымен Ақтөбе қаласында тұрады. Қарияның зейнетке шыққанына да 20 жылдан асқан. Еңбек жолын 1958 жылы Шұбарқұдық жол дистанциясында жолшы болып бастап, кейін машинист мамандығын игеріп, сол кездегі «Т2» тепловозын жүргізген. Қарияның жұбайы да Шұбарқұдық депосында 31 жыл кеңсе қызметкері болып еңбек еткен. Қос қарияның балалары да ата жолын таңдаған.



«Жезқазған-Сексеуіл» құрылысына үлес қосқан, «Құрмет» орденді теміржолшы Молдағұлов Рүстем Сапарұлы – осы әулеттің өкілі.

Биыл маусымда Ақтөбе Әлия Молдағұлованың 100 жылдығын атап өтеді. Батыр қыз атындағы мемориалдық музей қайта жарақаталды. Әлия Молдағұлованың өмір жолы туралы ақпарат жаңа технологиялардың көмегімен көрсетіліп, туған ауылы мен қоршаудағы Ленинград, ұрыс даласын диорамалар суреттейді. Сонымен қатар Әлияның туған жері Булақты ауылында гала-концерт, ғылыми форум ұйымдастырылады. Шараға Әлия Молдағұлованың туыстары, Қазақстанның Халық әртісі, «Әлия» әнін орындаушы Роза Рымбаева, фильмде «Әлия» рөлін сомдаушы қырғызстандық актриса Айтуған Төмирова арнайы шақырылған.

Суретті түсірген автор

АРЫСТАҒЫ «БАТЫРЛАР АЛЛЕЯСЫ»

Арыс қаласының вокзалынан қала жаққа қарай шыққан беттегі алаңда әйгілі «Батырлар аллеясы» бар. Қала қақпасынан бастау алатын алаңдағы аллеяға қойылған 15 мүсіннің алтауы Ұлы Отан соғысының батырлары болса, тоғызы – Еңбек Ері атанған ерлер.



Нұрлыбек ДОСЫБАЙ,
Шымкент



Олардың бәрі де осынау киелі Арыс топырағында дүниеге келіп, абырой-аттаққа бөленген тұлғалар. Кеңес Одағының батыры Бейсен Оңтаев, Садық Исмайылов, Берген Исаханов, Иван Журба, Ережепбай Молдабаев, Нағи Илясов пен Социалистік Еңбек Ері Сырлыбек Байжанов, Қабжан Мұхамеджанов, Әуесхан Салықбаев, Әбдуәлі Балғынбеков, Боранбек Шүкірбеков, Артық Есқожаев, Шырымбек Жұмабеков, Айту Досымбеков және Қапал Құттыбеков сынды азаматтардың мәрмөр тастан қашалып жасалған мүсіндері ежелгі қаланың шырайын ашып, тарихтан сыр шертіп тұр.

Сонау 1900 жылдары салынып, пайдалануға берілген Орынбор-Ташкент темір жолы заманында Орта Азия мен Ресейді байланыстыратын жалғыз қатынас жолы болды. Арыс

қаласы осы күре жолдың бойында орналасқандықтан көп ұзамай-ақ Орта Азия қақпасы атанды. Осылайша шойын жолдың келуімен қала тоғыз жолдың торабына айналды. Өйткені бұл сала тіпті өңірдің, облыстың ғана емес, тұтас одақтық көлемде экономикалық әлеуеттің өсіп-өркендеуіне оң әсерін тигізді.

Сонымен қатар бұл жер теміржолшылар легін қалыптастырып, оқытып, дайындап шығатын үлкен ұстаханаға айналды десе де болады. Сондықтан Арыс ел аузында теміржолшылар қаласы деген атқа ие болып отыр. Ал жоғарыдағы батырлар аллеясынан орын алған абыройлы есімдер қатарында тек Арыс емес, бүкіл отандық теміржолдың дамуына өлшеусіз үлес қосқан тұлғалардың да болуы – табиғи жағдай. Өйткені

Сырлыбек Байжанов, Қабжан Мұхамеджанов, Әуесхан Салықбаев, Әбдуәлі Балғынбеков сынды тұлғалар Қазақстан теміржолшыларының мақтанышына айналған батырлар. Олар кешегі қанқұйлы соғыс жылдары әскери тәртіпке көшірілген теміржолда ерлікке пара-пар жанқиярлықпен еңбек етіп, Ұлы жеңіс күнін жақындатуға өлшеусіз үлес қосқан жандар.

2019 жылғы әскери қоймадағы алапат жарылыстан соң көп ұзамай өкімет апаттың залал, зардабын қалпына келтіру жұмыстарын қызу қолға алды. Қаланың бас қақпасы саналатын теміржол вокзалының аумағы ретке келтіріліп, «Батырлар аллеясы» да қайта жаңғыртылды. Бүгінде аллеядағы ағаштар жай-қалып өсіп, көпшілік серуендейтін қаланың көрікті жеріне айналды.

Суретті түсірген автор

БІР ЕСКЕРТКІШ ТАРИХЫ

Биыл Ұлы Жеңіске – 80 жыл. Бүгінде сол сұрапыл жылдарды көзбен көргендер қатары сиреген, қанды қырғынға қатысқан ардагерлер де тым аз қалды. Соғысқа кеткен жарын, ұлын күтумен қартайған қара кемпірлер де тарихқа айналды...



Шахида ЖҰМАН,
Маңғыстау

Бүгінгі әңгімеміз Маңғыстаудың шағын ғана Тұщыбек ауылында өмір сүрген қара кемпірдің прототипі сынды Шайкемпір және Шайкемпірдей сорлаған қаншама жанның жаралы жанына медеу сыйлаған ескерткіш-обелиск жайында болмақ.

Маңғыстау ауданына қарасты Тұщыбек ауылындағы соғыс құрбандарына арналған бұл ескерткіш осыдан отыз жыл бұрын бой көтерген болатын. Содан бері бұл ескерткіш туған жерде бейгі де жоқ, соғыстан қайтпай қалғандардың зиярат етер орнына айналған десек болады. Туған жерден топырақ та бұйырмаған боздақтардың есімін ескерусіз қалдырмай, мәрмөр тасқа аты жөндерін тізген ескерткіштің бой көтеруіне кезінде теміржолшылар тікелей атсалысқан екен. Атсалысып қана қоймаған, теміржолшылардың қаржысына салынған. Бұл туралы

теміржолшы ардагер, Құрметті теміржолшы Қожахмет Ұзір өзінің «Тұщыбек – кіндігімді кескен жер» кітабында кеңінен баяндайды.

«1994 жылдың наурыз айы, ол кезде Маңғыстау жол дистанциясын басқарамын. Жұмыста отырсам Тұщыбектің азаматы, ҰОС қатысқан ақсақал Қылышбек Айдарбаев ағамыз қысында бір жолдасымен келді. Біраз қағазды газетке орап қолтықтап алған. Ол аудан, облыс басшыларына жазған хаттары мен алған жауабы, ауылдан соғысқа кеткендер мен келмегендердің тізімі, т.т. құжаттар екен. Бір ғана шағын Тұщыбектен 120 адам соғысқа алынған екен. Соның 78-і оралмаған. Қанша шаңырақ қара жамылып, ұрпағы жалғасапаған. Осыны еске салған ағамыз «Қайтып келгендердің де көбі о дүниеге кетіп, қатарымыз сиреп барады. Көзіміз тірісінде елге келу бақыты бұйырмаған қаруластарымызға ескерткіш орнатуға қам жасап, жеті-сегіз

жылдан бері бармаған жеріміз, басаған тауымыз қалмады. Бастамаңыз жақсы деп құптайды, бірақ ешкім бас ауыртпайды. Бастық болғанымыз естіп, сол соғыс жылдары өзіміздің колхозды басқарған Шабайдың ұлы ғой, сол жердің тумасы деп өзіңе келдім. Теміржолдың бір мекемесінің тұтқасын ұстап отыр екенсің. Ендігі үмітіміз сенде, осы шаруаны өзіңе тапсырамын» деп, әй-шөйге қарамай құжаттарды қолыма ұстатты», – деп еске алады ардагер теміржолшы.

Қарияның сөзін жерге тастамай ертесіне өңірдегі ескерткіштер мен қауымдарды қорғайтын ардагер теміржолшы.

«Ақша күн сайын құнсызданып жатыр, Тәуелсіздікті енді ғана алдық. Барлық жерде қаржы



мәселесі қиын болып тұрған кез. Қауымдарды қорғайтын мекеме де жұмысшыларына жалақы бере алмай отыр екен. Басшысы ұсынысты бірден құптап, бірнеше күннен кейін үлгісін көрсететінін айтты. Бірақ алдын ала төлем темір жолы заманында Орта Ауыл ақсақалдарын жаңалықпен қуантып, жергілікті теміржол мекемелерінің басшыларына да мәселені жеткіздім. Соғыстан келмей қалған сонша адамның аты өшіп кетпесін, ертеңгі ұрпақ білсін деп бәрі қолдау көрсетті. Сол кезде Маңғышлақ станциясындағы теміржол мекемелерінен станцияны Мәліс Бексұлтан, вагон депосын Нұржан Қайыров,

локомотив депосын Ғалымжан Нақпаев, электрмен жабдықтау дистанциясын Игілік Қылыбаев, белгі беру және байланыс дистанциясын Бекқожа Сәмиев басқаратын. Сол кісілер бастап, қалған теміржолшылар қостап, мекемелерден біраз ақша аударылды. Жиналған қаржы алдын ала төлемді ғана емес, құрылыстың түгел шығынын жапты» дейді Ұзір Қожахмет ағамыз.

Ескерткіш 1994 жылдың сәуір айының ортасында, яғни бір жарым айдың көлемінде салынып біткен. Биіктігі тоғыз метрден асатын еңселі ескерткіш сәтті шықты. Қан майданнан оралмаған тұщыбектік 78 боздақтың аты-жөні мәрмөр тасқа қашалып жазылған. Тұщыбек ауылының тау беткейі жағындағы қауымға жақын, 1942 жылы ауыл азаматтарын соғысқа алып кеткен жерге салыныпты. Етжақынын келер-келмесі белгісіз сапарға шығарып салған ел-жұрт дәл осы маңнан 2-3 шақырымдағы Аманбұлаққа дейін қимай ілесіп барған деседі.

«Ескерткіш-обелиск Жеңіс күніне орай 1994 жылдың 7 мамырында ашылды. Көзі тірі ардагерлер, қанды қырғыннан қайтпаған боздақтардың туған-туыстары көп жиналып, сол жерде үлкен ас берілді, жиырма шақты киіз үй тігілді. Жұрт талай жыл іште жатқан шерін тарқатып сөз сөйледі. Әйелдер жағы жылады-сықта-

ды. Көпшілік ризашылығын білдіріп, алғыстарын айтып жатты. Сонда куә болғаным, ұрысқа бір үйден бес адам кетіп, бесеуі де аман-есен келіпті. Тағы бір үйден төртеу түгел аттанып, барлығы оралмаған. Бір отбасының төрт тіреуі құлаған үйде тек бір қызы мен әйелі қалыпты. Сұм соғыс әулеттегі еркек кіндіктің қалдырмай, апталдай төрт азаматынан айырылған әйел олардан келген «қара қағазға» сенбей, өле өлгенше күтіпті. Арыстары кеткен жолға көз тігіп, мұңға батып отырады екен. Самауырын қайнатып, шай ішкен сайын дастарханға төрт кесе артық қояды екен. Өмір бойы осылай «төртеуде шай құюмен» өтіпті. Сол үшін оны жұрт «Шайкемпір» атап кетіпті. Дәм-тұзы таусылар шақта таяғанда байғұс ана балалары мен ерінен келген хаттарды өзімен бірге жерлендер деп өсиет етіпті. Осы оқиғаны Шайкемпірдің қызы ескерткіштің ашылу салтанатында айтып беріп, жұрттың бәрін жылатты. «...Жұрт жақындарының қабірін зияраттап барса, мен қайда баруды білмеуші едім. Енді осында келемін» деп өзі де жылады. Сол сәт күні бүгінгідей көз алдымда. Сондықтан осындай игілікті іске мұрындық болып және біздің теміржолшылардың да үлес қосқанын мақтаныш етеміз» деп әңгімесін аяқтады түбектің тарлан теміржолшысы Қожахмет Ұзір.

Суретті түсірген автор

Значимое место в Музее истории Карагандинского отделения Целинной железной дороги занимают экспонаты, посвященные Великой Отечественной войне. Как известно, многие железнодорожники-карагандинцы отправились на фронт, чтобы защитить родину от фашистских захватчиков.

БЕСЦЕННЫЕ ЭКСПОНАТЫ



Светлана МОГАЙ,
Караганда

В музее есть центральное место, где на полке под стеклом бережно хранятся документы железнодорожника Василия Киселевича 1911 года рождения. Здесь имеются орденская книжка, повестка о призыве в Шетский районкомат, небольшого размера черно-белая фотография с его изображением, а также многочисленные нагрудные знаки. Согласно архивным данным, Василий Мартынович трудился механиком 6-й дистанции сигнализации и связи станции Агадырь, к тому же он был перспективным изобретателем и рационализатором. Будучи юношей, Василий служил в воинской части 4-й стрелковой дивизии, имел звание красноармейца, в последующем он был призван на фронт Грицевский РВК, Украинской ССР, Каменец-Подольской области. После окончания войны Василий Киселевич вернулся домой и продолжил трудиться в железнодорожной сфере.

Кроме того, в музее есть редкий экспонат – Благодарственный лист с изображением советского государственного политического и военного деятеля, генералиссимуса Советского союза Иосифа Сталина. Он был предназначен военному железнодорожнику – Петру Топчому. В нем говорится: «По постановлению Совета Министров Союза ССР от 25 января 1946 года вы откомандировываетесь из спецформирования к месту прежней работы. Вы вместе с героической Красной Армией прошли большой и тяжелый путь по дорогам войны. Немало суровых испытаний выпало на вашу долю, но трудности и лишения, которые пришлось пережить в прифронтовых условиях, не прошли даром. Под руководством Великого Сталина одержана небывалая историческая победа над самым сильным и коварным врагом – гитлеровской Германией. Военные железнодорожники помогли Красной Армии не только

отстоять честь и независимость нашей родины, но и вернуть свободу поработенным народам Европы. На вашу долю выпала великая честь обеспечить своевременную доставку Красной Армии всем необходимым, чтобы добить врага на Западе и Востоке. За честную службу на благо нашей родины объявляю вам благодарность. Теперь вы возвращаетесь на прежнее место работы, на дорогу. Желаю вам успехов в мирном труде. Под руководством большевистской партии, под предводительством Великого вождя товарища Сталина будьте и впредь в первых рядах нашего героического народа, обеспечивайте так же успешно работу железных дорог и в мирных условиях, как вы это делали на фронтовых железных дорогах в годы Великой Отечественной войны».

Благодарственный лист подписан Министром путей сообщения СССР генерал-лейтенантом И. Ковалевым.

По словам менеджера музея истории Карагандинского отделения Целинной железной дороги Татьяна Колузаевой, этот пожелтевший от времени экспонат особенно привлекает внимание школьников, учащихся колледжей и студентов, то есть молодое поколение нашей страны.

– Ребята испытывают желание хорошо знать историю и интересуются теми людьми, кто стоял у истоков железной дороги в период Великой Отечественной войны. Мы бережно храним все, что связано с железнодорожной сферой военного и послевоенного времени. Особенным уважением пользовались машинисты, управлявшие в годы войны поездами. Им выпала важная миссия – доставка военной техники, угля, меди и другого ценного груза и, конечно же, перевозка раненных в боях солдат. Своим ежедневным и самоотверженным трудом железнодорожники приближали долгожданную Победу над фашистскими захватчиками, – подчеркнула Татьяна Колузаева.

Фото автора

ВСЕ ДЛЯ ПОБЕДЫ

В годы Великой Отечественной войны работники стальной магистрали Казахстана трудились без сна и отдыха – во имя Победы. Они круглосуточно обеспечивали бесперебойную работу транспортной системы, доставляли эшелонами войска, технику, боеприпасы и продовольствие, а также обеспечивали эвакуацию миллионов людей, заводов и предприятий.

Айлин БАУРЖАН,
Астана

Во время войны 1941-1945 годов гитлеровские фашисты нанесли большой ущерб советскому железнодорожному транспорту специальными путеразрушительными машинами. Врагом было выведено из строя 26 и частично повреждено восемь магистральных дорог, разрушено 65 тысяч километров железнодорожного пути и 500 тысяч проводок-километров линий железнодорожной связи. Они взорвали 13 тысяч железнодорожных мостов, 4 100 железнодорожных станций, 317 паровозных депо и 129 паровозоремонтных и вагоноремонтных заводов. Они разрушили, повредили и увезли 15 800 паровозов и мотовозов и 428 тысяч вагонов.

Но, несмотря на это, железнодорожники за годы войны для армии было доставлено более 19,7 миллиона вагонов. Перевозка одних только боеприпасов потребовала 1,5 миллиона вагонов. В течение 1941-1945 годов было перевезено 67 миллионов вагонов народно-хозяйственных грузов.

В целом во время войны на железнодорожный транспорт пришлось подавляющая часть грузооборота – свыше 80%. По железным дорогам республики было перевезено только в Казахстан и Среднюю Азию около 1,5 миллиона эвакуированного

населения, оборудования и 308 перебазированных предприятий. Осуществить успешную перевозку такого объема грузов без железных дорог было попросту невозможно. Кроме того, под непрерывающимися вражескими обстрелами и в условиях тотального дефицита продолжилось строительство железнодорожных магистралей, необходимых для фронта и тыла. Так, линия Гурьев – Кандагач – Орск к 1944 году связала эмбинские нефтяные промыслы с Уралом, обеспечив всем необходимым оборонную промышленность. Магистраль Акмолинск – Карта-лы сыграла свою стратегическую роль, обеспечивая непрерывную подачу карагандинского угля на Южный Урал.

Продолжалось строительство участков Коксу – Текели – Талдыкорган, Атасу – Каражал. Объединенные в единую сеть, они позволили расширить железнодорожную карту Казахстана до 10 тысяч километров.

За неполные четыре года протяженность железных дорог в Казахстане увеличилась на 25%. Более десяти новых линий – темпы, которыми не могла похвастаться даже довоенная пятилетка.

В 1942 году Уральск вошел в зону фронта, железнодорожники Западного Казахстана в тяжелых условиях обеспечили бесперебойную доставку войск и техники к линии фронта. По плану, железная



дорога в Уральске должна была пропускать 12 поездов в сутки в каждом направлении. В реальности их шло 24. Железнодорожники не только чинили пути и обслуживали поезда, они буквально спасали составы под огнем. На станциях Сайхин, Жанибек и Шунгай, откуда отправлялись дивизии к Волге, происходили регулярные налеты: только в сентябре 1942 года – 34 атаки, сброшено 538 авиабомб. Вагоны обороняли, устанавливая на них ракетные установки. В истории сохранилось немало подвигов наших железнодорожников. К примеру, машинист Покусай, несмотря на тяжелое ранение, довел поезд с танками до Сталинграда под 15 авиабомб. Его бригада погибла, но он выполнил задание. Другой герой – машинист Завертайло – отремонтировал неостывшую топку паровоза, рискуя жизнью, чтобы не задерживать движение боевого состава. В мирное время это считалось невозможным. За всю войну западно-казахстанские железнодорожники не допустили ни одной аварии и ни одного срыва графика движения поездов – это был беспрецедентный результат в условиях постоянных налетов и нехватки ресурсов. Машинисты спецформирований Народного Комиссариата путей сообщения доставляли поезда со снарядами и продовольствием под

Сталинград, Ленинград, на Курскую дугу и, наконец, под Берлин. Одна из таких – Колонна № 34 – была сформирована в Казахстане, на станции Сары-Озек, на Туркестано-Сибирской магистрали. В течение месяца 425 железнодорожников, эвакуированных из России и союзных республик, стали ее костяком. Ценой огромных усилий железнодорожников колонна была укомплектована всего за две недели, в два раза быстрее назначенного командованием срока. В результате удалось досрочно начать отправку эшелонов с воинскими грузами из Казахстана в направлении Сталинградского фронта. Всего в помощь нашим войскам под Сталинградом из Казахстана было отправлено 30 таких эшелонов с сотнями тонн оружия, обмундирования и продовольствия.

Кроме того, благодаря внедрению коллективом колонны ряда рационализаторских предложений пробег каждого локомотива без ремонта был доведен до 110 тысяч километров вместо 40-45 тысяч, предусмотренных нормой.

Таким образом, особую роль в достижении Победы сыграли железнодорожники. Сейчас, спустя десятилетия, их самоотверженность продолжает вдохновлять молодое поколение быть достойными гражданами своей страны и бережно хранить ее историю.

В ДАНЬ УВАЖЕНИЯ К ГЕРОЯМ

К значимым для государства праздникам – Дня защитника Отечества и 80-летия Победы – в ВОВ профсоюз Оскеменского региона проведет несколько ярких мероприятий.



Ольга УШАКОВА,
Усть-Каменогорск

Каждое структурное подразделение – или сами работники, или члены их семей – создают видеоролики, в которых прозвучит стихотворение «Бул – кешегі жауынгердин ұрпағы». Эти работы опубликуют в социальных сетях региона.

Восьмого мая на привокзальной площади Оскемен-1, возле знаменитого монумента – паровоза, пройдет праздничное мероприятие с участием местного подразделения акимата Усть-Каменогорска – Центра территориального управления № 9, общеобразовательных школ микрорайона Защита. В программе – раздача «полевой каши», хлеба и чая. О «фронтовых 100 граммах» в анонсе торжества не упоминается.

9 Мая железнодорожники Оскеменского региона примут участие в общегородском мероприятии – возложении цветов и венков к мемориалу ВОВ. Помимо этого, техническая библиотека станции Оскемен-1 в честь Дня Победы, чтобы сохранить историческое наследие и память о героических подвигах тружеников стальной магистрали в военные годы, объявила акцию «Железнодорожники в годы Великой Отечественной войны».

Каждый может принести или отправить на электронный адрес техбиблиотеки

сохранившиеся фотографии, документы или статьи о своих родных и близких, работавших на железной дороге и воевавших на фронтах, а также ковавших Победу в тылу.

– Фотографии в дальнейшем будем использовать в создании альбомов и видеороликов к праздничным и знаменательным датам в социальных сетях, хранить в электронном формате как исторический материал, а также выставим в железнодорожном музее Оскеменского узла, – объяснила ведущий библиотекарь Оксана Дьяконова.

В технической библиотеке также развернута юбилейная выставка, на которой представлены книги и газетные статьи о вкладе работников стальной магистрали в Победу.

Около 300 железнодорожников Оскеменского региона призвали на фронт с начала войны. Только из локомотивного депо воевать ушли 154 человека. Вернулись живыми чуть больше 20 человек. Уже с 1941 года на Защите стали создавать паровозные бригады, которые отправляли в войска НКПС – строительство-восстановительных, эксплуатационных подразделений комитета путей сообщения. Всего с врагом сражались больше 170 тысяч жителей Восточного Казахстана, из них погиб каждый второй.

Фото
Оксаны ДЬЯКОНОВОЙ

Работники Оскеменского эксплуатационного локомотивного депо (ТЧЭ-22) привели в порядок памятный паровоз, установленный на привокзальной площади станции Оскемен-1. Он является символом Туркестано-Сибирской магистрали и напоминает о героическом прошлом железнодорожников.

ПАРОВОЗ – ЭТО ПАМЯТЬ



Ольга СТЕБЛЯНКО,
Усть-Каменогорск

– Работы проходили под руководством начальника ТЧЭ-22 Асхата Елюбаева, – рассказал начальник производственного отдела депо Дидар Бурбаев. – Мы полностью перекрасили паровоз, чтобы он снова блеснул, как новенький. Профсоюзный комитет организовал обед для участников – нас было десять человек.

По словам Дидара Бурбаева, сотрудники депо ежегодно ухаживают за этим памятником. Среди них есть особенно активные.

Фото Дидара БУРБАЕВА

будущим. Мы обязаны рассказывать молодежи о героях, отдавая дань уважения героям войны и труженикам тыла, – отметил председатель совета ветеранов железнодорожников Алматинского региона Дуан Умаров. Для него памятники в Акбалыке имеют особое значение. Среди имен, высеченных на граните, увековечено и имя Кымырана Умарова, отца нынешнего председателя совета ветеранов.

По его словам, совет ветеранов и впредь будет поддерживать инициативы по увековечиванию героического наследия народа.

Надо сказать, что для региона это не единичный случай, на разъезде Таурасы взметнулась вверх стела, посвященная героям Великой Отечественной войны, несколько лет назад на станциях Лепсы и Биже открыли памятники героям войны и Турксиба. На территории Алматинской дистанции пути был открыт памятник Аблахату Култанову, Герою социалистического труда, на станции Айнабулак – Накысбеку Байшапанову, в Сары-Озке – известному путейцу Мухамеди Жаролову. Все эти имена как символ памяти, которыми мы должны дорожить и помнить.

Открытие памятников в регионе не только сохраняет историческую правду, но и объединяют поколения, создавая прочную связь между прошлым, настоящим и будущим.

Фото автора

ПРОЧНАЯ СВЯЗЬ ПОКОЛЕНИЙ

В Алматинском регионе стало доброй традицией устанавливать памятники в честь героев Великой Отечественной войны, а также трудовых подвигов строителей легендарного Турксиба. Эти инициативы направлены на сохранение исторической памяти и воспитание у подрастающего поколения уважения к подвигам прошлых поколений.

Елена КОЛДАСБАЕВА,
Алматы

С приближением Дня Победы память о героизме и самоотверженности людей, прошедших через войну, становится особенно живой и трогательной. Это время, когда с благодарностью вспоминаем тех, кто сражался на фронтах Великой Отечественной войны, и тех, кто ковал Победу в тылу. В Алматинском регионе проводится множество мероприятий, посвященных ветеранам и труженикам тыла. Встреча поколений, уроки мужества в школах – все это помогает сохранить связь времен и передать молодому поколению понимание того, какой ценой была завоевана мирная жизнь.

15 лет назад на маленькой станции Акбалык открыли памятник железнодорожникам, славным продолжателем Турксиба, всем тем, кто самоотверженным трудом в годы войны обеспечивал безопасность движения поездов, выполняя свой долг. Это Тумарбек Акчабаев, Кымыран Умаров, Икежан Атыманов,



Кожакмет Избекинов, Шидебай Матреков, Ешмухамбет Кулахметов, Сармантай Касенов и другие. С инициативой увековечить память железнодорожников выступили дети, большую роль сыграл Алматинский филиал профсоюза железнодорожников РК. Этот мемориал на крошечной станции стал символом благодарной памяти потомков о самоотверженном труде тех, кто в военные годы продвигал грузы, не зная сна и отдыха, приближали час Победы.

На станции Акбалык всего пять

домов, где проживают путейцы, движущие и вагонники, поезда не останавливаются в этом месте, нет ни торговых точек, ни амбулатории. Да и климатические условия суровые, кругом степь, практически нет никакой растительности, но люди живут и работают вопреки всем трудностям.

– Установка памятников – это не просто знак уважения, это наш долг перед теми, кто защищал родину и строил ее в мирное время. Это мост между поколениями, который связывает прошлое с настоящим и

№34-35 (3073-3074) 06/05/2025

ӘКЕЛЕР ЖҮРГЕН ІЗБЕНЕН...

Ұлы Отан соғысындағы Жеңіс күнін жақындатуға атсалысқан тыл ардагерінің бірі – теміржолшы Сәми Қаратаевтың ұлы Мұхтар Қаратаев әкесі туралы естелігімен бөлісті. Айтуынша, әкесі соғыс жылдары Қызылорда вагон депосында вагон қараушы болып еңбек еткен.



Райхан РАХМЕТОВА,
Астана

Алайда 18 жастағы ұлы Зейнелғабиден соғысқа аттанып, майдан даласында ерлікпен қаза табады. Ұлының қазасы жанын жаралаған теміржолшы соғысқа сұранып әскери комиссариатқа сан рет барғанмен, броньмен тылда қалған. Ақсақалдың екінші ұлы, бүгінде «Жолаушылар тасымалы» АҚ «Экспресс» филиалының Астана телімінде І-санатты инженер болып еңбек етіп жүрген Мұхтар Қаратаев теміржолшылар әулетінің көшін жалғап, жыл сайын жеңіс күні әкесі мен ағасының есімін құрметпен еске алады.

Тылда жүрсе де майдан даласына керекті азық-түлік, қару тиеген вагондардың қауіпсіздігін қамтамасыз еткен теміржолшының табанды еңбегі үкімет

тарапынан бағаланбай қалмады. Ол үнемі марапаттарға ие болып, ел теміржолының дамуына отыз жылдай еңбек сіңіріп, 1965 жылы зейнетке шығады.

Теміржолшылар әулетінің бүгінгі көшін жалғаушы Мұхтар Қаратаевтың өзі еңбек жолын Қызылорда локомотив депосында бастаған. 30 жылдан бері қызмет етіп келе жатқан салада ол инженер, инспектор, ауысым бастығы қызметтерін атқарды.

– Бұл соғыс – қанша жыл өтсе де жазылмайтын жан жарасы. Талай отбасының шаңырағын ортасына түсіріп, қанша қайғы-қасірет әкелді. Әкем соғысқа мерт болған ұлын қанша жыл іздеп, ағамыздың Ресейде Бауырластар зиратында жерленгенін анықтадық. Біздің отбасымыз әкеміз бен ағамыздың есімін ешқашан ұмытпай, ұрпақтарға

жеткізіп келеміз. Қан майданда қаза тапқан ағамды да, теміржолда тыл ардагері атанған әкемді де мақтан тұтамын, – дейді М. Қаратаев.

Слесарьдан бастап машинист көмекшісі, машинист болып еңбек еткен Мұхтар Қаратаевтың кезінде жолаушылар пойызын жайсыз жағдайдан аман алып қалған. 1997-2010 жылдары ішкі істер органында жұмыс істеп, Қызылорда облысындағы Желілік полиция бөліміндегі инспектордан бастап басшылық қызметтер атқарған.

Кейіпкеріміз ішкі істер саласынан зейнеткерлікке шыққаннан кейін теміржолдағы қызметін қайта жалғап, бүгінгі күнге дейін берекелі еңбек етуде. «Соғыс өрті елімізде енді қайталанбаса екен деп тілеймін! Аспанымыз ашық, халқымыз аман болсын!», – дейді тыл ардагерінің ұрпағы.

ЕРЛІК ПЕН ӨРЛІК БЕЛГІСІ

Қызылорда қаласының қақ төрінде әрі теміржол станциясына жақын орналасқан Мәңгілік алау ескерткіші – бүгінде ел рухына тағзым етіп, ұрпаққа өткеннің өнегесін жеткізіп тұрған қасиетті орын. Бұл мемориал – Ұлы Жеңістің құрметіне ғана емес, елге еңбек сіңірген теміржолшылардың да жанкешті еңбегін еске салар тарихи белгі.



Сабырхан СЕЙІЛБЕКҰЛЫ,
Қызылорда

Мәңгілік алаудың тұтану тарихында Қызылорда теміржолшыларының сіңірген еңбегі ерекше орын алады. 1975 жылы Ұлы Жеңістің 30 жылдық мерейтойы қарсаңында Қызылорда қаласында «Тағзым алаңы» ашылып, Мәңгілік алау тұтанды. Бұл тарихи сәтке Қызылорда локомотив депосының еңбек озаты Әкімгерей Бекбауов және Ұлы Отан соғысының ардагері, Сталинград шайқасына қатысушы Өмірзақ Маханбетов тікелей атсалысты. Олар Волгоград қаласындағы Мамаев қорғанынан алауды арнайы алып келіп, Қызылордада тұтатқан тұлғалар ретінде есте қалды.

Бұл оқиға тек бір сәттік рәсім емес, аймақтағы теміржолшылардың рухани және азаматтық жауапкершілігінің көрінісі болды. Қан майданнан оралған ардагерлер мен соғыстан кейінгі жылдары еңбек майданында тер төккен теміржолшылардың



ұрпақтары бүгінде Қызылорда локомотив депосында еңбек етіп, бұл дәстүрді жалғастырып келеді. Мәңгілік алау тұтанғаннан кейін, 1976 жылы машинист-нұсқаушы Яков Козулин бастамасымен Қызылорда локомотив депосында тарихи-өлкетану мұражайы ашылды. Мұражайға аймақ теміржолшыларының өмірінен сыр шертетін көптеген жәдігерлер жиналды. Еңбек жолының әр кезеңінен естелік болып қалған фото, құжат, жеке заттар – бәрі байырғы теміржолшылардың мұрағаттарынан алынған. Уақыт өте келе бірқатар жәдігерлер облыстық тарихи мұражай қо-

рына өткізілді.

Бүгінде бұл мұражай Қызылорда жол бөлімшесіне келген әрбір қонаққа көрсетілетін, өңірдің теміржол тарихын көзбен көріп, жүрекпен сезінуге мүмкіндік беретін мәні терең, мазмұны бай мәдени орынға айналды. Бұдан бөлек Қызылорда локомотив пайдалану депосының ауласында ҮОС ардагерлеріне арналған аспан асты мұражайы да бар. Мәңгілік алау мен аспан асты мұражайы күні бүгінге дейін Жеңіс рухы мен еңбек абыройының ұлы символы ретінде өскелең ұрпақ тәрбиесіне қызмет етуде.

Суретті түсірген автор

ТҮРКСІБ ЖАУЫНГЕРЛЕРІНІҢ ЖОРЫҚ ЖОЛЫ

Семей теміржол вокзалында орналасқан «Түрксіб-Семей» мұражайында соғыс жылдарына қатысты жәдігер аз емес. Биылғы Жеңістің 80 жылдық мерейтойы қарсаңында семейліктер мен қала қонақтары соғыс жылдарындағы жауынгер-теміржолшылар ерлігін еске түсіретін деректермен танысуда.



Қуаныш ҚОЖАЕВ,
Семей

Атап айтсақ, бүгінде мұражай төріне Ресейден, Алексин қаласынан арнайы капсулаға салынған топырақ әкелініп қойылған. Себебі сол осы елді мекенде 1941 жылдың желтоқсан айының басында өткен кескілескен ұрыста Семейде жасақталған, құрамында семейлік теміржолшылар бар 238-гвардиялық атқыштар дивизиясының жауынгерлері қаза тауып, сол топырақта жерленген. Осыдан біраз жыл бұрын Абай облыстық ардагерлер ұйымының төрағасы Мұратқазы Алин Ресейдің Алексин қаласының Даңқ қорғанынан алынған бір ұыс топырақ салынған капсуланы «Түрксіб-Семей» мұражайының құрметті директоры, Құрметті теміржолшы, қоғам белсендісі Мақсұт Көшжанов пен «Қазкөлікәсіп» ҚБ Семей өңірі бойынша өкілі Есен Қажығұловқа салтанатты түрде табыс еткен. Бұл бір есептен салалық кәсіподақтың аймақтағы әскери-патриоттық сипаттағы түрлі іс-шаралар мен қазақстандық патриотизмді насихаттаудағы еңбектері үшін берілген ерекше құрмет болатын.

Қазіргі таңда «Түрксіб-Семей» мұражайындағы экспозициялардың ішінде Семей облысындағы теміржолшылар екі дивизияның, бірнеше әскери бөлім мен бөлімшенің ерлік жолын сипаттайтын тарихи еңбектер, сарғайған газет тігінділері бар.

– Сұрапыл соғыс жылдарында Семейде құрылған әскери құрамалардан алғашқылардың бірі болып, 238-атқыштар дивизиясы Алексин қаласын неміс-фашист басқыншыларынан азат етіп, Тула бағытындағы Мәскеу үшін шайқасқа қатысқан болатын. 238-атқыштар дивизиясы Мәскеуді 35 тәулік бойы қасық қаны қалғанша қорғады. Олардың сапында Түрксіб теміржолшылары болғанын көпшілік біле бермейді. Мәселен, Мәскеу түбіндегі шайқаста ерлік көрсеткені үшін Семейде құрылған дивизия Қызыл Ту орденімен марапатталған. Оны біз тарихтан білеміз. Олардың қатарындағы Кеңес Одағының Батыры атанған теміржолшы Сергей Рубусин атында Семейде көше бар, – дейді «Түрксіб-Семей» мұражайының қызметкері Әсем Досанова.

Суретті түсірген автор

СТАЛИНГРАД САРБАЗЫН ЕСКЕ АЛДЫ

Ұлы Жеңістің 80 жылдығына орай Тараз теміржол колледжінде осы білім ошағынан түлеп ұшқан соғыс және еңбек ардагерлеріне арналған ашық тәрбие сағаттары өтуде. Солардың бірі Сталинград майданының сарбазы Садықбек Егембердиев соғыстан кейін көп жыл Жамбыл локомотив депосында еңбек етіп, зейнетке шыққан соң осы білім ошағында ұстаздық еткен.



Ардақ ҮСЕЙІНОВА,
Жамбыл

1940 жылы теміржол училищесі ретінде қайта құрылған Фабрика зауыттық оқыту мектебін теміржолшы мамандығы бойынша бітірген алғашқы түлектер қатарында Садықбек Егембердиев әскер қатарына шақырылып, азаматтық борышын өтеп жүргенде соғыс басталып кетеді. Дерекке сүйенсек, 1942 жылы

училищеден 100-ден аса түлек соғысқа шақыру алған екен. Жартысынан көбі майдан даласынан оралмаған. Елге аман келгендері теміржол саласында еңбек етіп, өздері білім алған оқу орнына ұстаздық еткендері де аз емес. – Ардагерлердің өмір деректерінен құжаттардың көшірмелері мен тұтынған заттарын жинап, колледждің музейіне қойып жатырмыз. Садықбек Егембердиев

1940 жылы училищені «Паровоз машинисінің көмекшісі» мамандығы бойынша бітірген. 1942 жылы Кеңес әскерінің қатарына алыныпты. Соғыс басталғанда Саратов қаласында 3 айлық курста оқу-жаттығудан өтіп, одан әрі Сталинград майданына жіберілген, – дейді оқу-өндіріс шебері, колледж музейінің меңгерушісі Гүлжан Керменбаева.

Сталинград – Ұлы Отан соғысындағы шешуші майданның бірі болғаны



мәлім. Сондай қанды шайқастардың бірінде Садықбек жараланып, госпитальға түседі. Бірнеше ай емделіп шыққан соң НКВД колонна әскерінің 228-полкі құрамында қайта шайқасқа кіреді. Одан әрі Украина, Румыния, Польша, Германиядағы шайқастарға да қатысып, соғысты сержант шенімен аяқтаған Садықбек Егембердиев елге тек 1950 жылы наурыз айында оралады. Елге келген соң Жамбыл локомотив депосына машинист көмекшісінен бастап, машинист, инструктор, депо бастығының орынбасары болып ұзақ жыл еңбек етіп, 1979 жылы зейнетке шыққан соң көп жыл бір кезде өзі оқыған теміржол училищесінде «Машинист көмекшісі» мамандығы бойынша өндірістік оқыту шебері болды. «Сталинградты қорғағаны үшін», II дәрежелі «Ұлы Отан Соғысы» ордендерімен және «Еңбек Қызыл Ту» және «Құрмет белгісі» ордендерімен, «Құрметті теміржолшы» белгісімен марапатталған соғыс және еңбек ардагері 2018 жылы 94 жасында дүниеден озды.

СҰРАПЫЛ ЖЫЛДАР ШЫНДЫҒЫ

Соғыс жылдарында өңірде салынған тағы бір үлкен құрылыстың бірі – Гурьев-Астрахань темір жолы. Гурьев- Астрахань темір жолының құрылысы Мемлекеттік Қорғаныс Комитетінің 1942 жылғы 7 қыркүйектегі № 2257 шешімі мен Жол байланысы Халық Комиссариатының 14 қыркүйектегі № С-943Ц бұйрығы негізінде басталған болатын.



Қосұйым МҰҚАШЕВ,
Атырау

1941 жылы тамызда Кеңес үкіметі Кавказ мұнайын орталық аудандарға тасу үшін Кизляр-Астрахань темір жолын салу туралы Қаулы қабылдаған еді. 1942 жылы тамызда бұл теміржол торабы пайдалануға берілді. Кеңес елінің әскери басшылығы фашистер ерте ме, кеш пе бұл стратегиялық нысанға көзі түсіп, оны құртуды ойлайтынын білді. Сондықтан 1942 жылы 14 тамызда Гурьевке 471-артиллериялық дивизионы Жайық өзенінен өтетін көпірді қорғауға келеді. Көпір аман қалды. Ал сол темір жол арқылы Гурьевтен майдандағыларға қаншама азық-түлік, материалдық құралдар мен заттар жіберілді.

Ал сол жылы салынғалы жатқан Гурьев-Астрахань теміржол желісі сол тораптың соңғы телімі болатын. Архивте келтірілген деректерге сәйкес, темір жолды тез салу мақсатында ағаш көпірлер мен құбырларды пайдаланып, ішпал бекітуге төселетін ұсақ тастарсыз үйілген топырақтың үстіне бірден салу сияқты бірқатар жеңілдетілген техникалық шарттар бойынша салуға рұқсат тапсырылады. Оның ішінде Гурьев облысынан – 10 000, Батыс Қазақстан облысынан – 15 000, Ақтөбе облысынан 5000 адам бөлу көрсетілген. Архив деректерінде алғашқы ұйымдастыру жұмыстары барысында Гурьев облыстық атқару комитетінің 1942 жылғы №118-б санды қаулысымен осы желіні салуға Теңіз ауданынан – 3500, Новобогат ауданынан – 2600, Есбол ауданынан



– 800, Мақаттан – 200, Гурьев қаласынан – 700, Бақсайдан – 1200, Жылыойдан – 500, Шевченко ауданынан – 300, Маңғыстау ауданынан 200 адамның жұмылдырылғаны айтылады.

Жұмыс ауқымы өте үлкен болды. 3 600 000 текше метр топырақ үю, 73 жасанды өткел салу (соның ішінде Гурьев қаласында Жайық өзенінің үстіне жасанды көпір тұрғызу) жұмыстары жоспарланды. Жолдың ұзындығы 335 км деп белгіленді. Жерді тегістеп топырақ үю жұмыстарының мөлшері 35 млн текше метр деп есептелді. Жолдың бойына 25 аялдама тұрағы, 8 станция, 17 разьезд салынады деп жоспарланды. Осымен қоса Ганюшкино, Новобогат пен Забурын елді мекенінде сумен қамтамасыз етіп отыратын су айдау тұрағын салу көзделді. 53 кішігірім көпір, 12 орта көпір, 7 үлкен көпір – барлығы 72 көпір салу жоспарланды. Бұл көпірдің біреуі Жайық өзені арқылы өту керек болды. Оны аяқтау 1942 жылдың 10 қазанына белгіленді.

Осы маңызды міндетті орындау үшін 16-50 жас аралығындағы еңбекке жарамды адамдарды

құрылыс жұмысына жұмылдыру керек деген шешім қабылдады. Ер адамдар майданға кеткендіктен құрылыс жұмысына негізінен әйел адамдар ғана алынды. Дегенмен құрылыс жұмысына жұмылдырылған адамдар мен техниканың және қажетті құрал-жабдықтардың жетіспеуі салдарынан құрылыс өте баяу жүргізілді. 1943 жылдың 1 қаңтарында жоспарланған 3 600 000 текше метрдің орнына 988,8 текше метр топырақ үйіліп, 330 км темір жолдың орнына Гурьев жақтан 52 км, Астраханьның Досанг Қазақстан облысы атқару комитеті №4 Жанбай разьезіндегі жол төсеуші жұмысшылардың тұрмыстық жағдайын бірлесіп тексеріп, қорытынды акт жасайды. Онда жұмысшылар үстін қамыспен жауып, бір метр тереңдікте қазылған жеркепе-землянкалар мен палатка-шатырларда бір жұмысшыға 1-1,5 шаршы метрден келетін жергөледе тұратыны, жұмысшыларға тұрмыстық жағдай мүлдем жасалмағаны, төсек-орын жоқ, топырақ үстіне қамыс төсеніп ұйықтайтыны, тек стахановшы (екпінді) жұмысшыларға ғана жамылғы-төсеніштер берілгені, ал тамаққа негізінен балық тағамдары мен сүт өнімдерін колхоздар ұйымдастырып, жеткізіп отырғаны баяндалған...

1943 жылы ақпан айында кеңес әскерлері Сталинградта жеңіске жетіп майдан шебі батысқа қарай жылжыды. Солтүстік Кавказ азат етіліп, бұрын пайдаланылып жүрген теміржол қатынасы қайтадан қалпына келді. Осыған орай Гурьев-Астрахань теміржол құрылысы өзінің әскери маңызын жойды. Көп кешікпей бұл құрылысты уақытша тоқтату туралы шешім қабылдады. Тек арада ширек ғасырдан аса уақыт өткен соң ғана Астрахань бағытына қарай темір жол салу мәселесі қайтадан көтеріледі. Сөйтіп 1966 жылы қайта салына бастады. Жол бойында 5 станция мен 21 разьезд іске қосылды. 7 миллион текше метр топырақ үйіліп, 56 күрделі құрылыстар және көптеген мәдени орындар салынды. 330 шақырым темір жол төселіп, 1969 жылы 30 сәуірде жол тапсырылып, жұмысшы пойыздар жүре бастады. Гурьев-Астрахань темір жолы тұрақты пайдалануға 1970 жылы желтоқсанда берілді.

В ГОСТЯХ У ТЫЛОВИКА

Профсоюзный комитет Екибастузской дистанции пути и представители городского акимата поздравили с 99-летием труженицу тыла Великой Отечественной войны Марию Божок.

Айдана ЕРТАЙ,
Павлодар

Мария Божок всю жизнь проработала главным бухгалтером на железной дороге. Во время войны женщины собрали все свои силы и пытались обеспечить фронт всем необходимым. Несмотря на то что на долю тыловики выпал тяжелый физический труд, сегодня она не теряет бодрости духа.

С улыбайкой всегда встречает своих гостей. В этом году Мария Божок отмечает 99 лет. – Мы хотим пожелать нашей Марии Моисеевне крепкого здоровья, сил, хорошего настроения! В следующем году обязательно отметим вековой юбилей, – сказал председатель профсоюзного комитета Екибастузской дистанции пути Марат Садвокасов.

Фото автора



С каждым годом все меньше остается в строю ветеранов Великой Отечественной войны. К 80-летию Победы в Уральске их осталось всего девять. Из тех, кто перешагнул вековой юбилей, – первоцелинник, мастер спорта по футболу, ветеран Уральской дистанции сигнализации и связи Борис Шолубай.

ПОЛ-ЕВРОПЫ ПРОШАГАЛ И ПОЛ-ЗЕМЛИ...

Анна ПАНИЩЕВА,
Уральск

Родился Борис Сергеевич 13 февраля 1924 года в городе Немирове Винницкой области на Украине. К началу войны успел окончить семилетку. Парней 1922-1925 годов рождения военкомат направил на Донбасс на замену ушедшим на фронт шахтерам, рабочим, колхозникам.

Первый раз мама его оплакала в 1941-м. В сентябре фашисты прорвали оборону и форсировали Днепр. Начался артобстрел.

– Кругом паника. Нас было пятеро с одного двора, все разных национальностей. Еврей, поляк и я, русский, решили пробираться в войска. Затаились в воронке до окончания артобстрела и рванули к дороге. А нашим семьям сообщили, что мы погибли, – вспоминает ветеран.

Отчаянной троице удалось добраться до райкома комсомола. Их отправили в Астрахань, потом в Златоуст Челябинской области на крупнейший металлургический комбинат имени Сталина, где работали 75 тысяч человек. А они написали письмо Сталину: «Просим направить в военное училище, хотим Родину защищать». Бориса направили в Башкирию в военно-пехотное училище, его земляком – в авиацию.

На переднюю Шолубай попал в мае 1943 года. Сначала на 2-й Украинский фронт, в легендарную 50-ю стрелковую дивизию 8-й гвардейской армии под командованием генерала Чуйкова. Освобождая Запорожье, получил первое ранение в ногу. Полтора месяца провел в полевом госпитале и только

тогда смог сообщить родным, что жив. Потом его отправили в запасной стрелковый полк 239-й армии 4-го Украинского фронта, с которым прошел всю Западную Украину.

Второе ранение получил на территории Венгрии. Их часть заняла стратегическую высоту, Борис заменил убитого пулеметчика, и вскоре его самого накрыло из миномета. Осколком разорвало все плечо, до сердца чуть-чуть не достало, потерял слух и речь. В сознание пришел только в госпитале, а домой в третий раз ушла похоронка: «Погиб смертью храбрых...» Четыре месяца он провел в московском госпитале. Когда речь стала понемногу восстанавливаться, медсестра под его диктовку написала письмо маме.

Домой вернулся старшим лейтенантом и инвалидом II группы в феврале 1945-го. Восстанавливал разрушенное хозяйство, затем восемь лет служил в частях МВД в Коми АССР, где активно играл в футбол, выступая в команде мастеров. В 1951 году женился, вернулся на Украину, работал физруком. А в 1955-м отправился в Казахстан на освоение Целины. К тому времени у него было двое сыновей. В Бурлинском районе Уральской области в 1961 году родился дочка, ставшая создателем крепкую футбольную команду.

На железную дорогу он пришел в 1975 году электромонтером СЦБ на разъезд Санкыбай, где проработал до самого выхода на пенсию. Это был тяжелый участок по ландшафту и логистике.



Неоднократно поощрялся за отличный труд, предотвратил крушение пассажирского поезда Алма-Ата – Москва. На его кителе множество наград: орден Отечественной войны I степени, медали Жукова и «За доблесть и отвагу в Великой Отечественной войне», юбилейные медали в честь Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг., а также ордена и медали Украины «За освобождение города Запорожья», орден «За заслуги перед Запорожским краем» первой степени от президентов Леонида Кучмы, Виктора Ющенко, Виктора Януковича, а также медаль «Ветеран труда СССР», которую он получил в 1984 году перед выходом на заслуженный отдых в Уральской дистанции сигнализации и связи.

Долгие годы Борис Сергеевич был активным общественником, контактировал со многими организациями и объединениями, принимал участие во встречах со школьниками, студентами и военнослужащими, проходивших в стенах музея железнодорожников. Сегодня ветеран полон энтузиазма встретить свой самый главный праздник – День Победы.

Фото автора

ЖЕЛЕЗНЫЙ ЧЕЛОВЕК С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В этом году 17 мая один из самых старейших работников железной дороги из Костанайской области Александр Стародуб отметит свое 90-летие. А также в мае вместе со своими земляками и коллегами он отпразднует 80-летие Великой Победы.

Аслан КУДАБАЕВ,
Костанай

У самого Александра Стародуба его трудовой путь в сфере железной дороги составил почти полвека. 47 лет – именно столько Александр Васильевич отдал работе в АО «НК «КТЖ». Профессионал и специалист, он стоял у самых истоков развития компании.

В 1958 году, окончив Новосибирский институт железнодорожного транспорта, Александр Стародуб был направлен на тогдашнюю Карагандинскую железную дорогу и назначен дежурным по станции Караганда. Молодого, но хваткого специалиста сразу заметили и довольно скоро пригласили в Карагандинское отделение дороги на должность старшего инженера.

– Отсюда я уже сам попросился поработать поездным диспетчером, потому что эта специальность дает очень богатый опыт. Движенцу обязательно надо приобрести практический стаж. В должности поездного диспетчера научишься всему: не только командовать, но и знать всю технологию перевозок, – говорит Александр Васильевич.

Карагандинский железнодорожный узел предоставляет работнику возможность обрести опыт более чем достаточно: здесь ведется добыча каменного угля, промышленных металлов, в связи с чем железнодорожные пути постоянно



загружены. Поработав диспетчером, Александр Васильевич был назначен ревизором по безопасности. Это был опыт уже другого порядка, здесь надо постоянно быть на линии, знать людей, начальников станций и всех работников участка железной дороги.

– Когда я начинал, были паровозы, старые вагоны, рельсы легкого типа, – вспоминает Александр Васильевич. – Не было автоблокировки. Была телефонная связь организации движения, допотопные средства связи движения поездов. Когда я уже работал главным инженером станции Караганда-Сортировочная, помню, в смену только одних стрелочников выходили по 50-60 человек. И сама Караганда-Сортировочная тогда была маленькая, а теперь ее длина составляет восемь

километров. Она менялась на моих глазах.

С тех времен, говорит Александр Стародуб, многое изменилось, внедрены современные усовершенствования, труд стал автоматизированным. Но в памяти почему-то больше остались самые первые трудные годы. В Карагандинском отделении он проработал 19 лет, дойдя до должности заместителя начальника Карагандинского отделения дороги. После чего опытного специалиста направили на Западно-Казахстанскую железную дорогу, где также в должности заместителя начальника дороги проработал семь лет.

А в 1984 году Александра Стародуба назначили первым заместителем начальника Целинной железной дороги в тогдашний Целиноград, нынешнюю Астану. В 1986 году он стал начальником Целинной дороги и проработал им девять лет, до 1995 года.

– Целинная дорога была крупнейшей железной дорогой страны, – говорит Александр Васильевич. – Здесь только в сутки, а кроме этого, и металлы, и руда. Перевозки были очень большие, Целинная дорога занимала третье место в СССР по объему работы.

В 1995 году Александра Стародуба проводили на пенсию, но он еще десять лет работал директором экспедиторской фирмы, связанной с железнодорожными перевозками. А в 2005 году полностью отошел от дел и, став пенсионером, вернулся в родные края, в Костанай.

– Здесь моя Родина, здесь, в селе Мечетное Камыстинского района, я родился и вырос, здесь теперь живут мои дети. А вторая моя родина – это, конечно же, железная дорога, с которой у меня связана вся жизнь. И я счастлив своими прожитой жизнью, честным трудом, достижениями, успехами и всем, что дала мне железная дорога. А это для меня самое главное.

Фото автора

Считанные дни остались до самого главного, дорогого, поистине народного праздника – Дня Победы! В рамках праздника железнодорожники продолжат поздравлять ветеранов, участвовавших в Великой Отечественной войне. Один из таких героев – Арсений Шудляк.

С УВАЖЕНИЕМ К ПОДВИГУ

Айлин БАУРЖАН,
Кокшетау

По состоянию здоровья в этом году в период празднования Дня Победы ветеран не сможет побывать на параде, но по традиции в канун 9 Мая его придут поздравить представители акимата и Акмолинского филиала ТОО «Военизированной железнодорожной охрана».

Арсений Шудляк родился в 1925 году в селе Кыргытно Каменец-Подольской области Украинской ССР. В 1935 году вместе с семьей переехал в Казахстан. С 16 лет начал трудиться учеником столяра, а в феврале 1943 года, достигнув 18-летнего возраста, был призван на фронт.

Служил в 127-м стрелковом полку, прошел всю войну. В августе-сентябре 1945 года принимал участие в боевых действиях против Японии в качестве стрелка. С ноября 1945-го по март 1946 года продолжал



службу в 18-й мотострелковой бригаде.

За отвагу и преданность родине награжден орденом Отечественной войны II степени, медалями Георгия Жукова, медалями «За Победу над Германией», «За Победу над Японией», а также юбилейными наградами, в том числе медалью «60 лет Вооруженных сил СССР».

После демобилизации Арсений Андреевич работал начальником караула в железнодорожной военизированной охране города Щучинка. В 1985 году вышел на заслуженный отдых.

В текущем году 22 марта ветеран

Великой Отечественной войны отметил свое столетие. Торжественное мероприятие прошло в Щучинске, где именинника поздравили под звуки военного оркестра.

Всего из Акмолинской области защищать страну были призваны 90 тысяч человек, вернулись лишь чуть более 37 тысяч. Акмолинцы воевали на всех фронтах, принимали участие в битве под Москвой, Сталинградом, на Курской дуге. Легендарным героизмом в истории отмечена боевая деятельность 106-й Акмолинской казахской кавалерийской дивизии.

Фото автора

7 Мая – День защитников Отечества СЛОВА СВЯТЫЕ – ДОЛГ И ЧЕСТЬ

Прошло уже 30 лет с тех пор, как Канапья Акпаев в составе мотоманевренной группы «Карези-Илья» нес военную службу в Афганистане. Обжигающий зной песков, свист пуль, поджидающая на каждом шагу опасность навсегда врезались в память ветерана. Война закалила характер, показала, что такое боевое братство, верность долгу, и научила главному – ценить каждый день мирной жизни.

Любовь РОВБА,
Астана

Канапья Акпаев не любит говорить о войне, ужасы ее везде одинаковы. Призванный в ряды Советской армии из Барнаула в погранвойска на Дальнем Востоке, 18-летний юноша не подозревал, что станет очевидцем войны. После «учебки» в апреле 1985 года его отправили в Гератскую провинцию Афганистана, расположенную на границе с Ираном. Эту новость он воспринял спокойно: надо – значит, надо.

– Молодой был, не думал, что убью. Военный долг – прежде всего, – вспоминает Канапья Кинжекенович.

На самолете войны-интернационалисты долетели до Ташкента, а дальше своим ходом до места назначения – провинции Герат, после чего их направили по «точкам». Афганская земля встретила новобранцев 50-градусной жарой. – Мы приехали с Дальнего Востока в теплых шинелях, а попали в настоящее пекло. Аклиматизация для меня, сибиряка, была сложной, но постепенно привык, – рассказывает ветеран.

Во время учебных сборов его готовили на минометчика, однако миномет в Афганистане отличался от учебного, осваивать его работу пришлось уже

на месте. Зона ответственности ММГ-1 «Карези-Илья» распространялась на 100 километров вглубь Афганистана. Врага лицом к лицу Канапья Акпаев не видел, он вместе с сослуживцами охранял свой участок границы. Но за семь месяцев военной командировки дважды попадал под обстрел.

– Конечно, когда пули летели над головой, страх одолевал. Мы же обычные солдаты, которые отдавали долг Родине, – говорит Канапья Кинжекенович. Были и погибшие, уже через месяц службы, 27 мая 1985 года, во время блокирования базы на горе Чашмай-Инджир в районе кишлака Чакав на противопехотной mine подорвались и погибли командир минбата майор Владимир Фомушкин и минометчик рядовой Владимир Беговатов.

– Владимир Беговатов был старше меня ровно на год, день рождения у нас в один день. Вот уже 40 лет, как его нет. За семь месяцев из 500 человек, отправленных в Афганистан, девять вернулись как «груз 200», – говорит Канапья Акпаев. – Все мы там быстро повзрослели. Пережитые испытания оставили след в душе и отразились во взгляде ветерана.

После военной командировки он продолжил службу на Дальнем Востоке. Вернувшись на родную

станцию Третьяково в Алтайском крае, окончил строительный техникум, устроился в колхоз. В 1989 году перешел на железную дорогу. В годы перестройки стальная магистраль оставалась оплотом стабильности, хотя, как вспоминает, Канапья Акпаев, были времена, когда зарплату выдавали мешками муки, сахара и т. д. Железная дорога, движение поездов с детства вызывали в нем особый интерес. Да и знал он об отрасли немало. Вырос в семье железнодорожников, вместе с родителями трудился на станции его родной брат. Канапья Акпаев начал свой трудовой путь дежурным по станции Третьяково. После обретения Казахстана независимости эта пограничная станция относилась к Восточно-Казахстанскому отделению дороги. В 2001 году он перевелся поездным диспетчером в Усть-Каменогорск, отвечал за движение поездов на участке от Локтя до границы с РФ. После чего три года работал графистом. В 2001 году поступил в Сибирский государственный университет путей сообщения на специальность «организация перевозок», который без отрыва от производства успешно окончил в 2007-м.

В том же году перевелся в Алтайское отделение дороги. В 2015 году переехал в Астану, где продолжил работать графистом.

Сегодня Канапья Акпаев – главный менеджер (17-го уровня) разработки нормативного графика движения поездов департамента разработки графиков филиала АО «НК «КТЖ» – «Дирекция интегрированного планирования».

Работа эта ответственная – нужно составить удобный график движения пассажирских и грузовых поездов, с учетом времени года, путевых работ. Каждый отвечает за свой участок, Канапья Кинжекенович – за Семей – Защита – Алматы.

Вот уже более 30 лет он трудится на железной дороге. Так совпало, что 30 лет назад в эти дни он был под знойным солнцем Афганистана на защите пограничных рубежей. Как говорят, войну солдат не выбирает, дорогу в Афганистан определил воинский приказ, а мирную он выбрал сам – железную, и никогда о своем выборе не жалел.

Заслуги Канапья Акпаева отмечены наградами, он состоит в Союзе ветеранов Афганистана, в прошлом году, в юбилей вывода Советских войск из Афганистана, он посетил родной Алтайский край, встречался с сослуживцами.

Скромные, в большинстве своем молчаливые, они знают цену жизни, мира и чистого неба над головой.

Фото Александра ЖАБЧУКА





Биыл Ұлы Отан соғысының жеңіспен аяқталғанына – 80 жыл. От пен оқтың ортасында болып, бейбіт өмірді сақтаған ерлер есімі халық жадынан өшпек емес.

Бүгінде Ақтөбедегі теміржолшылар мұражайында 389 жәдігер бар. Өткен ғасырдың басында отандық теміржол көлігінің бастауында тұрған тұлғалар туралы мәліметтерден бастап, теміржолшылардың революцияға және азамат соғысына қатысуы, Ұлы Отан соғысы жылдарындағы теміржолшылар, соғыстан кейінгі бесжылдықтар, еңбек ерлері туралы жүздеген құжат жинақталған.

Ұлы Отан соғысы жылдарынан сырт шерткен суреттер топтамасында май-

данға аттанған әскери техникалар мен қару-жарақтар тиелген вагондар, кезінде қолданылған теміржол бұйымдары, ескі телефондар мен сағаттар, т.т. сақталған.

Ақтөбе қаласы үшін теміржол саласының маңызы өте зор. Өткен ғасырдың басында салынған Ташкент-Орынбор темір жолы қала экономикасына оң өзгерістер әкелді. Әсіресе соғыс кезінде теміржолдың маңызы арта түсті. 101-ұлттық атқыштар бригадасы, 312-атқыштар дивизиясы, 29-миномет полкы және басқа да әскери бөлімдер осында жасақталған.

Мұражайда соғыс жылдары 6-7 сыныпта оқитын балалар Мәртөк станциясында төрт сағаттан жұмыс жасап тұрғаны туралы мәлімет бар. Ақтөбе теміржол училищесі соғыс жылдары жұмысын тоқтатпай, теміржол мамандарын дайындаған. Соғыс жылдары Ақтөбе паровоз депосында жұмыс істеген А.С.Дериплазов, Г.Ф.Ворошин, Ф.П.Шалапин, К.А.Калинин, В.М.Есаев, И.С.Фролов сынды паровоз машинистерінің есімі тарихта алтын әріппен жазылған.

Ардақ ЕРҰБАЕВА, Ақтөбе
Суретті түсірген автор

Жамбыл локомотив пайдалану депосындағы үлкен бір стенд Ұлы Отан соғысы жылдарына арналған. Мұражайдың бір бөлігінде тұтас қабырғаны алып тұрған стендте майдангер-теміржолшылар мен тыл ардагерлері жайлы деректер жинақталған.

Суреттер мен деректерді қарап көп ақпарат алуға болады. Олардың қай жылы соғысқа аттанғаны, қандай майданда шайқасқаны, құжаттар мен суреттердің көшірмелері, ескі газет қиындылары, бәрі-бәрі қаттаулы тұр. Жамбылдан аттанған теміржолшылар арасында Сталинград, Украина майданына қатысқан, «Суворов», «Кеңестік Беларусь» партизан отрядтарына түскен жауынгерлер де бар екен. Ал Александр Полещук атақты Панфилов дивизиясының сапында шайқасса, Леонид Щепкин есімді машинист 9-гвардиялық дивизиясының 31-атқыштар полкінде Великие Луки қаласын азат етуге қатысқан.

Алғашында Алматыда жасақталған 316-атқыштар дивизиясына Мәскеу түбінде көрсеткен ерлігі үшін 8-гвардиялық атқыштар дивизиясы деп аталған панфиловшылардың қан майданда батырлық пен жоғары жауынгерлік дайындықтың үлгісін көрсеткені тарихтан белгілі. Осы дивизияның құрамында соғысқа кірген Александр Полещуктың майданда даңқты қолбасшы И.В.Панфиловпен, осы дивизияның 19-атқыштар полкын басқарған командир Бауыржан Момышұлымен кездескен болуы да ғажап емес. Панфиловтың қызы Валентина



Панфилованың облыстық өлкетану музейіне емес, дәл осы депоға әкесі мен өзінің соғыс жылдарындағы суреттері мен құжаттарының көшірмелерін әкеліп тапсыруында да ішкі бір рухани байланыс жатқандай.

Жалпы осыдан жарты ғасырдан астам уақыт бұрын депода музей ашылғанда оған алғашқы жәдігерлерді ол кезде көзі тірі майдангер-машинистер өздері әкеліп тапсырған екен. Кеңес және неміс солдаттарының оқ тескен шлемдері, оқ-дәрінің түр-түрі, жауынгер котелогы, компас, пышақ, тағысын-тағы... тарихтан сыр шерткен жәдігерлер қанқұйлы соғыстың бейбіт халыққа тигізген ауыр зардабын еске салады. Жамбыл локомотив пайдалану депосынан майданға 200-ден астам теміржолшы аттанған.

Ардақ ҰСЕЙІНОВА, Жамбыл
Суретті түсірген автор

Спорт

ПРАЗДНИК ПАМЯТИ

На станции Алтынколь состоялось первенство по волейболу, приуроченное ко Дню Победы.



В соревнованиях приняли участие пять команд. Игроки команды Сухого порта «KTZE-Khorgos Gateway» показали слаженность и настоящий боевой дух. Каждая игра с их участием проходила в напряженной борьбе, благодаря мастерству, выдержки им удалось одержать победу и выйти на первую ступень пьедестала. Второе место досталось команде станции Алтынколь, которые показали безупречное мастерство, а подачи хлесткого и сильного удара одного из игроков, посылающего мяч из дальнего угла в противоположную сторону, вызвали шквал эмоций у болельщиков. В технике летающего мяча отличились и спортсмены филиала АО «Кедентранссервис», заняв третье место.

Победители были награждены почетными грамотами, кубками и памятным призами. Аналогичные соревнования по волейболу прошли в Алматы в спорткомплексе «Триада», где приняли участие четыре команды.

В рамках волейбольного первенства, посвященного Дню Победы, настоящую сенсацию произвела команда ветеранов, занявшая первое место. Несмотря на возраст, спортсмены показали завидную выносливость, опыт и командную сплоченность, одержав победу над молодыми соперниками. На втором месте стали спортсмены Алматинской дистанции сигнализации и связи, а третье – досталось команде АО «KTZE-Экспресс».

Елена КОЛДАСБАЕВА, Алматы
Фото автора

МАШИНИСТЕР САЙЫСЫ

Маңғыстау локомотив пайдалану депосының ұжымы мен кәсіподақ комитеті бірлесіп Бүкіләлемдік еңбекті қорғау күніне орай қызметтік міндетін атқару барысында қаза болған теміржолшыны еске алуға арналған турнир ұйымдастырды.

Тепловоз машинисінің көмекшісі Нұрболат Жасанов небәрі 24 жаста еді. Еске түсіре кетсек, 2013 жылы түбек теміржолында жүк пойызы мен жанармай құйған бензовоз соқтығысып, алапат өрт апаты орын алғаны белгілі. Сол оқиға кезінде машинисттің денесін қатты күйік шалып, ал машинист көмекшісі Нұрболат Жасанов қаза тапқан.

Шағын футболдан өткен турнирдің ашылу рәсімінде депо басшылығы мен кәсіподақ

төрағасы сөз сөйлеп, еңбек қорғау күнінің маңыздылығына тоқталып, еңбек жолы енді басталған Нұрболат есімді жас машинист көмекшісінің қайғылы өлімін еске түсірді, оның есімі әріптестерінің, депюлықтардың жүрегінде мәңгі сақталатынын жеткізді. Сол оқиғаны көзбен көргендер өткен жылдардан естеліктер айтты.

Спорттық іс-шара одан әрі өз мақсатына сай жалғасып, тартысқа толы сайыс өтті. Жеңімпаздар анықталып, дипломмен және



Он шақырымдық жарысқа теміржолшылар қауымы атынан Семей магистральдық желі бөлімшесі техникалық бөлімінің бастығы, әйгілі желаяқ, жеңілдетлет Нұрлан Бегәділов қатысты. Осыған дейін де ұлттық компания ұйымдастырған сан түрлі сайыста топ жарып, алдына

қара салмаған желаяқ жігіт ағасының бұл жолы да жүлдызы жаңды. Өз жасы бойынша сығна түсіп жүлделі бірінші орынды айқын басымдықпен жеңіп алған теміржолшы кәсіби спортшыларды да артқа тастады.

– Бұл жеңіс мені алдағы көпсайыстарға жігерлендіріп отыр. Мәселен, осы мамыр айының 10 күні Қапшағай іргесіндегі Тамғалы тас аумағында «Tengri Ultra» трейл жүгірісінде бақ сынайтын боламын. Көпшілік теміржолшылар қауымының да спортты тұрақты түрде серік ететіндеріне, жеңіс тұғырын бағындыра алатынына куә болады, – дейді жүзден жүйрік атанған теміржолшы.

Абай ЕРТІС, Семей
Суретті түсірген автор



ақшалай сыйлықтармен марапатталды. Жарысқа қатысқан командалар ішінен 1-орынды тепловоз машинистері, 2-орынды көмекші машинистер, 3-орынды ТҚК-2 тепловоз жөндеушілері алды.

Айсұлтан АРМАН, Маңғыстау
Суретті түсірген автор

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

Басылымның таралымы 11 415
Газет сейсенбі,
жұма күндері шығады.

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

Кезекші редакторлар:
Р. Рахметов, Р. Рахметова

Газет шығару және тарату қызметімен
«Қазақстандық салалық теміржол,
автомобиль, әуе және су көлігі
қызметкерлерінің кәсіби одағы»
қоғамдық бірлестігі айналысады.

© «Қазақстан теміржолшысы»
газетінде жарияланған
материалдарды
көшіріп немесе өзгеше басу үшін
редакцияның жазбаша рұқсаты
алынып, газетке сілтеме жасалуы
міндетті.
Редакция авторлар мақаласы мен
жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Меншікті тілшілер:

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

Газет басылатын қалалар:

Астана, Сілеті 30
«Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС
Ақтөбе, Смағұлов көш., 9/2.
«Хабар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әлімқұлов көш., 22.
«ERNUR Print» ЖШС

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

Следующий номер газеты «Қазақстан теміржолшысы» выйдет 13 мая 2025 года.