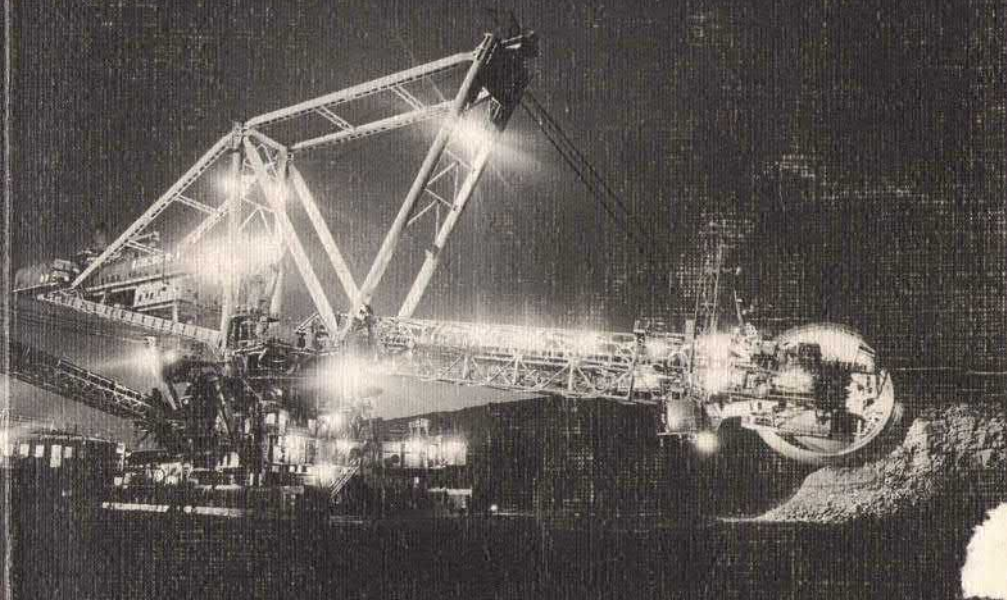


ШАГИ ЭКИБАСТУЗА



ЕКІБАСТҰЗ ҚАРҚЫНЫ

*ШАГИ
ЭКИБАСТУЗА*

*ЕКІБАСТҰЗ
ҚАРҚЫНЫ*

САҒА
2002

*Посвящается 45-летию
образования города Экибастуза*

Автор-составитель книги –
член-корреспондент Академии минеральных
ресурсов Республики Казахстан, Почетный
гражданин города Экибастуза Джаксыбаев С.И.

Спонсор книги – Председатель Совета Директоров ОАО
“Заман-Банк” г. Экибастуза Абгужинов Тасбулат.

Ш 71 Шаги Экибастуза. Екібастұз қарқыны. – Алматы: САГА,
2002. 216 стр. + фотоиллюстрации.

ISBN 9965-443-12-2

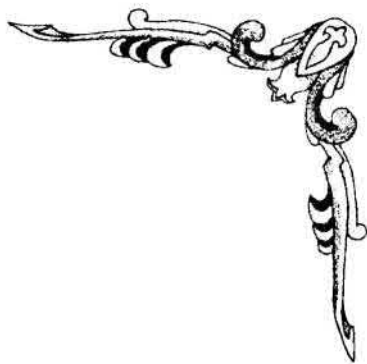
*В книге рассказывается об истории города
Экибастуза, его социально-экономическом и
промышленном развитии, о заслуженных ра-
ботниках разрезом и других предприятий. В
книгу вошли летопись важных событий исто-
рии города за 1898–1998 гг., а также стихи
местных и казахстанских авторов, посвящен-
ные Экибастузу.*

ББК 63. 3 (2)

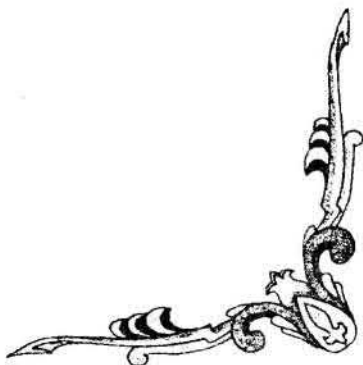
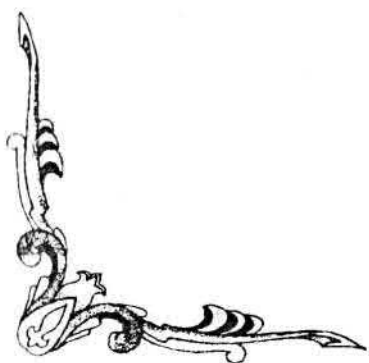
Ш 0503020905
00(05)-02

ISBN 9965-443-12-2

© Издательство «САГА». 2002.
© Джаксыбаев С.И. 2002.



ПРЕДЫСТОРИЯ ЭКИБАСТУЗА



«Каменный уголь, после хлеба, должно признать важнейшим продуктом добывающей промышленности... уголь, как и хлеб, продукт растительный. Оба питаются водой, почвой и воздухом, оба составляют резервы природы, в углях около 1,5 % азота, в семенах ржи хоть и больше, но немногим... а азот составляет самую важную часть продуктов... Словом, хлеб и уголь соизмеримы... Еще возможно, что из угля, с его помощью сделают, произведут питательные вещества, потому что в угле все для этого начала содержится... К нему еще должна обратиться людская изобретательность и наука, капиталы и силы».

Д. И. Менделеев

С. И. Джаксыбаев,
кандидат экономических наук, краевед

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ЭКИБАСТУЗА

*“Же зная прошлого, не сможешь
оценить настоящего”.*

Жародная мудрость

...**Д**оподлинно известно, что в 1867 году казахом-рудознатцем Косымом Пшенбаевым близ соленого озера Экибастуз впервые был обнаружен ископаемый каменный уголь.

Здесь следует отметить, что 135-летие со дня открытия Экибастузского каменноугольного бассейна исполнилось точь-в-точь 12 июня 2002 года, то есть в день 45-летия города Экибастуза.

Исследование, проведенное автором этих строк, подтверждает, что соленое озеро площадью 3,7 квадратных километров, близ которого был найден каменный уголь, называлось и в то далекое время Экибастузским. А теперь рассмотрим этимологию слова «экибастуз». Образованное из трех слов, оно в переводе с казахского языка на русский означает следующее: «эки» — два, «бас» — голова, «туз» — соль, то есть буквально: «две головы соли». Правда, происхождение названия «Экибастуз» многие связывают с различными легендами. Согласно одной из них, Косым Пшенбаев, объезжая некогда территорию, на которой ныне располагается город Экибастуз, случайно заметил возле норки то ли корсака, то ли сурка куски необычно черной земли. Обследовав их и убедившись, что наткнулся на месторождение каменного угля, Косым Пшенбаев сделал на этом месте насыпь из соли, взятой из озера, и в качестве приметы положил сверху два конских черепа, найденных в степи. Отсюда, дескать, и произошло название соленого озера — Экибастуз. Соответствует ли истине это предание?

В защиту его правдивости говорят следующие факты. Во-первых, в 60-х годах XIX века Косым Пшенбаев действительно являлся агентом-рудискателем горнопромышленника А.С. Попова. Во-вторых, Пшенбаев хорошо разбирался в каменном угле, так как в 1837—1867 годах на территории нынешнего Баянаульского района действовали Талдыкольская, Маукобенская и Кызылтауская каменноугольные копи Попова. Несколько неправдоподобной является только версия, согласно которой материалом для насыпи послужила начерпанная из озера соль, поскольку в его воде не происходило солеобразование как таковое. К тому

же, весьма сомнительно, чтобы местный казах в бескрайней степи, где имелись такие природные ориентиры, как само озеро Экибастуз и находящиеся в пяти-шести километрах от него еще два озера — Карабидайдык и Туз, стал создавать некую искусственную примету в виде соляной насыпи и двух конских черепов на ней.

Изучение происхождения названия озера Экибастуз приводит нас к следующему заключению: если посмотреть на сегодняшнюю конфигурацию озера, то оно с юго-западной и северо-западной сторон имеет два залива, похожих на двухосцевидный отросток височной кости. В связи с этим можно предположить, что озеро раньше имело два истока, по которым в половодье в него поступала вода. С другой стороны, наше мнение подтверждается и тем, что казахское слово “бас” употребляется еще и в значении русского — “исток”. Поэтому первоначально озеро было названо “Екі басты тұзды көл”, что в переводе на русский язык означает: “соленое озеро с двумя истоками”. Со временем это сочетание слов слилось в одно целое, утратив такие элементы, как падежные окончания, а также целое слово “көл”. В итоге до нас дошла сокращенная топонима Экибастуз.

Итак, по имени озера были названы и сам каменноугольный бассейн и старый поселок, основанный в 1898 году между восточной границей выхода угольных пластов на поверхность и озером, и современный город Экибастуз.

А теперь перейдем к истории старого Экибастуза, которая, можно считать, является историей возникновения и развития горнозаводской промышленности, причем не только в масштабах Павлодарского Прииртышья, но и всего Казахстана.

Как известно, в конце первой половины XIX века в России начался быстрый рост промышленности, потребовавший новых источников сырья, рынка сбыта и сфер предложения капитала. Для развивающейся общероссийской экономики Казахстан стал не только объектом распространения российского капитализма, но и крупным поставщиком животноводческого сырья и горнозаводской продукции (меди, цинка, серебра, золота).

В деле “капитализации” степного края русских предпринимателей в первую очередь заинтересовало освоение его природных богатств. О несметных минерально-сырьевых ресурсах Казахстана русские горнопромышленники были хорошо осведомлены по отчетам комплексных академических экспедиций России и западноевропейских путешественников-естествоиспытателей, работавших в первой половине XVIII — начале XIX веков в различных регионах Казахстана.

Пионером добычи полезных ископаемых на территории нынешней Павлодарской области явился купец первой гильдии Томской губер-

нии, золотопромышленник, коммерции советник Степан Иванович Попов — наследник Я.А. Попова, основателя одного из самых могущественных в России купеческих домов. В 1833 году С.И. Попов первым из русских предпринимателей добился правительственного разрешения на изыскание и разработку месторождений полезных ископаемых на всей территории внешних округов Омской области, куда и входил Баянаульский внешний округ с Карамолинской волостью, в составе которой была нынешняя территория Экибастузского района. С.И. Попов начал поиски рудных месторождений в степях левобережья Павлодарского Прииртышья. Он постоянно обращался к местным старожилам-казахам за помощью в поиске рудоносных мест.

В 1839 году С.И. Попов начинает строительство плавильного завода в Каркаралинском внешнем округе при урочище Ку. Первенец цветной металлургии дореволюционного Казахстана, названный Благодатно-Стефановским, был введен в эксплуатацию в 1844 году. На этом заводе плавилась и руды, добытые в Баянаульском округе.

Для выплавки металлов требовался каменный уголь, поэтому, начиная с 1838 года, С.И. Попов приступил к поискам каменноугольных месторождений, пригодных к плавке руд. 14 июня 1838 года впервые в Казахстане на территории нынешней Павлодарской области, вблизи озера Талдыколь, был открыт бурый уголь. Отсюда он доставлялся на Благодатно-Стефановский завод. Следует подчеркнуть, что на базе этого месторождения был построен первый в Казахской степи угольный разрез.

После смерти С.И. Попова в 1851 году его дела продолжили сыновья и внуки. К середине XIX века в распоряжении Поповых в Баянаульском округе находились уже 14 угольных месторождений и 6 серебряно-свинцовых и медных рудников.

После отмены в России крепостного права горнодобывающая промышленность в Павлодарском Прииртышье стала развиваться особенно интенсивно. Так, в 1863 году в Баянаульском округе добыча руд производилась уже на 11 рудниках.

Как было сказано выше, в 1867 году неподалеку от озера Экибастуз были обнаружены залежи каменного угля. Однако это месторождение оставалось невостребованным вплоть до 90-х годов — из-за отсутствия вблизи него источников потребления ископаемого твердого топлива (рудников и литейных заводов), крепежного леса и пресной воды.

Тем не менее, как свидетельствуют исторические документы, каменный уголь Экибастуза почти с самого начала его открытия стал привлекать внимание горнопромышленников Урала и Западной Сибири. Например, здесь еще в 1867 году верхотурский (с Урала) купец А. Бенердаки при участии Косыма Пшенбаева производил разведочные работы. На двухверстной съемке Омского военного округа 1876 года вблизи озе-

ра Экибастуз показана “каменноугольная копь Попова”, а затем в 80-х годах XIX века здесь вело разведку Алтайское горное управление.

И только в начале 90-х годов прошлого века вследствие развития русского капитализма в Павлодарском Прииртышье и металлургического производства на Урале, а также начала строительства Великой Сибирской железной дороги вопрос исследования пригодности Экибастузского угля в качестве твердого минерального топлива остро стал в центре внимания русского капитала. И надо отметить, что в это время на территории нынешних Баянаульского и Экибастузского районов Павлодарской области уже действовали Александровский и Иоанно-Предтеченский медеплавильные заводы, Талдыкольская, Маукобенская и Джамантурская угольные копи, Степановский медный рудник. Таким образом, развитие горнозаводской промышленности в казахской степи поставило перед горнопромышленниками задачу налаживания выплавки цветных металлов на местном каменном угле.

Поскольку внутренний спрос на уголь рос, подземный клад Экибастуза незамедлительно заинтересовал павлодарского купца А.И. Дерова, который в 1893 году направил туда небольшую поисково-разведочную партию. Но эта разведка из-за неопытности изыскателей, заложивших несколько мелких, неглубоких шурфов, не дала обнадеживающих результатов. Впоследствии Деров, боясь неоправданных затрат, не осмелился произвести более детальную разведку. К тому же он сомневался, что добытый в безводной степи уголь даст значительный процент прибыли на затраченный капитал.

Однако в связи с потребностью в топливе для Западно-Сибирской железной дороги и постоянно развивающегося парохозяйства по Иртышу, с учетом увеличивающейся из года в год ценой на дрова в городе Омске, а также принимая во внимание сравнительно выгодное географическое положение Экибастузского угольного месторождения (в смысле его близости по реке Иртыш к линии Транссибирской железной дороги), Западно-Сибирская горная партия, несмотря на недостоверный отзыв Дерова о плохом качестве экибастузского угля, настаивала, чтобы он продолжил разведочные работы.

Руководствуясь этим советом, весной 1895 года совместно с Косым Пшенбаевым Деров приступил к разведочным работам на Экибастузском месторождении. На этот раз он заложил разведочный шурф глубиной 6,4 метра в 2,5 километрах от западной части озера Экибастуза, названный им “Косымовским разносом”. В результате обследования “Косымовского разноса” был обнаружен вполне заслуживающий внимания весьма мощный крутопадающий пласт угля. Об этом вскоре стало известно в Омске.

А в это время участок Сибирской железной дороги Омск—Новониколаевск (ныне Новосибирск) остро нуждался в твердом топливе. Поэтому осенью 1895 года для осмотра разведочных работ Дерова на Экибастузском месторождении и выработки плана дальнейшего детального его исследования приехал известный геолог России, начальник Западно-Сибирской горной партии А.А. Краснопольский.

В 1895 году Деров на Экибастузском месторождении закладывает три разведочных шахты, названные Артемьевской, Николаевской и Владимирской.

В 1896 году Краснопольский направил на Экибастузское месторождение своего помощника, горного инженера А.К. Мейстера, который в течение четырех месяцев производил детальную разведку месторождения. В результате был выявлен характер залегания угольных пластов по простиранию более чем на 7 километров и оправдалась благонадежность месторождения.

Весной 1896 года на Экибастузском месторождении был введен в строй Мариинский разрез.

Заключение научного отчета Мейстера по Экибастузскому угольному месторождению дошло до сведения официальных чиновников Санкт-Петербурга. И в 1896 году на Экибастузское каменноугольное месторождение приехал министр путей сообщения России, князь М.И. Хилков, который на месте лично убедился в реальности использования экибастузского угля для паровых топков паровозов.

После Мейстера в 1897—1898 гг. исследованием Экибастузского угольного месторождения занялись известный французский горный инженер, барон Жорж Де Кателин и киевский Коммерческий банк в лице русского инженера А.Э. Страуса. В своей книге “Очерк исследования рудных владений А.И. Дерова в Южной Сибири”, изданной в Париже 18 декабря 1897 года, Де Кателин писал: “Угольное богатство Экибастузского бассейна громадное, мы даже не думаем, чтобы в Европе существовало другое подобное накопление минерального топлива, по крайней мере в смысле полезного куба на данной единице поверхности”. По этому поводу можно сказать, что Де Кателин в целом в оценке масштабности Экибастузского каменноугольного бассейна был совершенно прав. Действительно, на один квадратный километр площади Экибастузского бассейна по данным сегодняшнего дня приходится более 73 млн. тонн угольных залежей. Такую колоссальную концентрацию запаса угля не имеет ни одно месторождение на нашей планете.

После заключений А.К. Мейстера и Де Кателина перспективность эксплуатации Экибастузского месторождения стала для всех очевидной. Деров, убедившись в правильности начатого дела, приступил к “хо-

зайтвенному освоению” месторождения, в результате чего в 1898 году на западной стороне озера Экибастуз возник небольшой населенный пункт под одноименным названием. Этот год можно считать годом основания будущего города Экибастуза.

Для разработки Экибастузского месторождения 19 февраля 1899 года Дерев совместно с киевским капиталистом Л.И. Бродским учредил “Воскресенское акционерное горнопромышленное общество” с капиталом в 3 млн. рублей. Это акционерное общество арендовало огромные участки земли с залежами руды, угля и соли на территории нынешних Баянаульского, Экибастузского районов Павлодарской области, Каркаралинского, Молодежного районов Карагандинской области.

Дерев в первое время пытался организовать добычу экибастузского угля на Косымовском разnose открытым способом, но уголь здесь оказался выветренным и высокозольным, не пригодным для сбыта. В дальнейшем, отказавшись от открытой разработки, Воскресенское горнопромышленное общество перешло к подземной добыче угля, используя имевшиеся разведочные шахты — Владимирскую и Артемьевскую. Но и здесь в тектонически нарушенных зонах уголь оказался низкого качества. Поэтому в западном крыле бассейна заложили еще три эксплуатационные шахты: “Воскресенскую” наклонную и две вертикальные — “Южную” и “Северную”, вскрывшие на небольшой глубине более качественный уголь. Одновременно со строительством шахт Воскресенское общество в 1899 году за шесть месяцев (апрель—октябрь) построило первую на территории Павлодарской области ширококолейную железную дорогу — от пристани на Иртыше до поселка Экибастуз — протяженностью 110 километров, что обеспечило подвоз угля к водному пути для дальнейшей транспортировки его в город Омск. Железная дорога получила название Воскресенской по имени того же акционерного общества, а пристань также стала называться Воскресенской (ныне город Аксу). Для того времени Воскресенская дорога считалась хорошо оборудованной — 3 паровоза системы Балдвина, около 100 железнодорожных платформ грузоподъемностью 6,5 тонн каждая, 14 товарных вагонов. По этой дороге в 1900 году было перевезено 75,5 тысяч тонн груза и 12 тысяч пассажиров.

Добыча угля в Экибастузе велась в девяти небольших шахтах и в одном разрезе полукустарным способом.

Краевед Н.Я. Коншин в своей небольшой книжке “От Павлодара до Каркаралинска. Путевые наброски”, изданной в 1901 году в городе Семипалатинске, очень подробно описывает поездку по Воскресенской железной дороге до Экибастуза и условия труда рабочих на угольных шахтах. Приведем отрывки из путевых записок Н.Я. Коншина:

“...Поздно вечером добрался пароход до Воскресенской пристани, где мне надо было попасть в Главную контору общества, чтобы получить там разрешение приехать на Экибастуз по железной дороге. Не скажу, чтобы поиски конторы — она в полутора верстах от Иртыша — были приятны, и если бы не случайно попавшийся сторож, мне бы долго пришлось бродить в темноте в окрестностях этой конторы. Наконец, кто-то из служащих в конторе, узнав, что у меня есть записка от Дерова, велел проводить меня на станцию железной дороги. На станции никакого помещения для пассажиров не оказалось, и ожидавшие поезда рабочие спали в прихожей на полу, мне же было предложено посидеть в телефонной.

Пришедший под утро поезд из Экибастуза долго простоял на станции, и я воспользовался его остановкой для осмотра пристани. Кроме Главной конторы и железнодорожных построек, здесь находится целый ряд недавно отстроенных зданий, где помещаются “главноуправляющий” (П.И. Фигнер) и разные служащие. Здания — деревянные, большие, некоторые в два этажа. С копиями на Экибастузе и Павлодаром Главная контора соединена телефоном.

Поезд в Экибастуз и обратно ходит раз в сутки... постройка ее (дороги. — С.Д.)... обоилась в 1 миллион 600 тысяч рублей. Сравнительная дешевизна постройки объясняется, конечно, характером местности, по которой проведена дорога: от пристани почти до самого Экибастуза она идет по ровной, как скатерть, степи, и только у Экибастуза появляются небольшие холмики. На всем протяжении не пришлось поэтому делать ни значительных насыпей, ни углублений; нет также на дороге и мостов, за отсутствием рек... По обеим сторонам дороги идут канавы, и по стенкам их можно составить ясное представление о почве всей местности, где проходит дорога: верхний слой очень неглубок, и геолога... заинтересовало бы обилие повсюду разных пород глины, то красноватой, то почти совершенно белой. Из последних на Экибастузе готовится огнеупорный кирпич.

Но вот, после медленной шестичасовой езды, показалась и станция на Экибастузе. Под именем последнего в настоящее время известен обширный каменноугольный район, приблизительно в 50 кв. верст, киразы же (читай: казахи. — С.Д.) называли так горько-соленое озеро, около которого теперь устроена Ново-Владимирская шахта. Здесь, у самой станции, образовалось целое селение, где сосредоточены все управления Экибастузскими копиями. Тут находится контора и живут управляющий копиями (Н.Н. Ефимов) и полицейский пристав, получающий содержание за счет Воскресенского общества. Затем, около той же копи разбросаны здания для рабочих, а также больница (на 8 кроватей), квартира акушерки, заводской склад, лавка, кузницы, слесарни. Квартира для доктора строится, пока же он живет на Вознесенском заводе... Все здания, кроме помещений для рабочих... выстроены из

сырцового кирпичика и вымазаны белой глиной. Над самой шахтой стоят три здания: надшахтное, или копер, машинное и котельное. Подъем угля из Ново-Владимирской шахты производится при помощи углеподъемной паровой машины в 30 сил, в двух вагончиках, которые ставятся в клетки. В то время как один вагончик поднимается, другой опускается. Из надшахтного здания по мостам с рельсами (эстакады) вагончики идут к грохоту, где уголь сортируется: крупный падает вниз в железнодорожный вагон, а мелочь отбрасывается, идет в отвал... Ново-Владимирская шахта разрабатывается вглубь на 18 сажжен. Вниз ведут 8 деревянных лестниц...

Пространство подземлей прорезано коридорами по длине (штреки) и поперек каменноугольного пласта (орта). Самый длинный коридор простирается на 190 сажжен. Уголь разбивается ламами, клиньями и проч. Заведующий шахтой штейгер предложил мне спуститься вниз, и мы, взяв лампочки (блэнды), подошли к четырехугольному отверстию... Я стал спускаться куда-то вниз. На коридорах, конечно, абсолютный мрак... Коридоры имеют в ширину 3—4,5 сажени, в высоту — 2—4 аршина... На полу проложены рельсы: по ним рабочие возят вагончики с вырубленным углем... Вода имеет солоноватый вкус... она употребляется только для мытья, для питья же вода привозится по железной дороге с Воскресенской пристани”.

С 1896 по 1902 гг. геологическими исследованиями Экибастузского каменноугольного бассейна занимались русские горные инженеры Г.Д. Романовский, В.Д. Коцовский, А.А. Сборовский, А.Д. Шварц, американский инженер, член Северо-Американской Горной Академии С.П. Перен. Анализом качества экибастузского угля занимались химические лаборатории Урала, Омска, Санкт-Петербурга, Киева, Бельгии, парижский химик-металлург М.Л. Кампредон, английский химик-эксперт Е. Клоде. Экибастузским углем интересовался и великий химик Д.И. Менделеев.

В июне—августе 1899 года специальная экспедиция под руководством Д.И. Менделеева занималась выяснением вопроса, как обеспечить подъем Урала, как с наибольшей отдачей использовать его несметные сокровища для развития черной металлургии. В то время Д.И. Менделеев посетил свой родной город Тобольск, где встретился с председателем Омской судебной палаты Безе. На этой случайной встрече Безе передал ему сведения об Экибастузских каменноугольных копях Дерова. После этого Д.И. Менделеев направил в Экибастуз со специальным заданием осмотреть на месте каменноугольные залежи профессора К.Н. Егорова — члена экспедиции, сотрудника Петербургской Главной Палаты мер и весов, технолога.

По поводу Экибастузского месторождения Д.И. Менделеев писал:

“Об этом новом богатстве в России много говорилось в конце 1896 года и в начале текущего года повсюду, где интересуются подобными делами, но

нигде мне ничего положительного не удалось узнать, а потому я счел необходимым послать туда К.Н. Егорова, так как узнал, что там уже строят свою (частную) подъездную железную дорогу в расчете доставлять уголь и кокс на Урал, и надо было, обсуждая будущее Урала, принять во внимание возможность участия нового топлива в будущем развитии его железной промышленности”.

В своих записках “Поездка на Экибастузские каменноугольные копи”, опубликованных в Петербурге в 1900 году, Егоров вспоминал: “...главная цель Экибастузской поездки сводилась к ответу на вопрос, может ли Экибастуз дать достаточное количество кокса или коксующегося каменного угля по цене, близкой к существующей на Урале стоимости угля древесного?”

В Экибастузе Егоров осмотрел все действующие шахты (Старо-Владимирскую, Ново-Владимирскую, Воскресенскую, Ольгинскую), Мариинский и Косымовский разрезы, строящийся медеплавильный завод, Крещенский медный рудник (этот рудник сейчас остался под отвалом разреза “Северный”).

В своих записках Егоров писал: “Люди тут были со всех концов России: Урала, Алтая и с южно-русских каменноугольных копей. Все это бывшие воспитанники средних технических школ, еще очень молодые, но уже много поработавшие на рудниках и заводах — штейгеры, механики и т.п. Тяжелая жизнь в степи не испугала их, как и работа, которую они повели с полным знанием и опытом прошлого”.

Егоров убедился, что здесь есть целые пласты коксующегося угля, дающие спекающийся кокс. Он писал: “Если принять, что один только пласт, а именно мартовский (пласт I. — С.Д.), дает хороший кокс, то при его мощности в 1,1 сажени кокса хватило бы на весь Урал. Весь вопрос тут в числе шахт и, следовательно, только в деньгах”.

После ознакомления с угольными предприятиями Экибастуза Д.И. Менделеев писал: “Тридцатисаженная, т.е. в мире еще небывалая, толща экибастузских, 12-верстных (по длине залежй) ... пластов... удостоверенные К.Н. Егоровым на месте, составляют одну из важных новостей Уральской железной промышленности, которую нельзя рассматривать в ее предстоящем развитии, не принимая во внимание указанного обстоятельства”.

Отсюда видно, что великий химик придавал большое значение экибастузскому углю в развитии уральской черной металлургии.

И в дальнейшем Д.И. Менделеев не раз отмечал благоприятные условия добывания экибастузского угля и сравнительную дешевизну его перевозки к металлургическим заводам Урала. Так, в 1900 году в Петербурге на совещании по угольной промышленности он еще раз положительно охарактеризовал Экибастузский каменноугольный бассейн. На

этом совещании он высказал мысль о том, что “в этом месте (Экибастузе. — С.Д.) среди киргизских (казахских. — С.Д.) степей может впоследствии возникнуть крупный промышленный центр”.

В 1900 году Воскресенское общество пригласило в Экибастуз профессора Петербургского горного института Е.С. Федорова, крупного русского ученого в области минералогии, основоположника современной кристаллографии, для составления геологической карты и топографической съемки, а также организации геологического музея, который и был открыт при Крещенском руднике, в восьми километрах к югу от Экибастуза.

Обществом Дерова в апреле 1900 года на берегу пресного озера Карабидайык, в четырех километрах от центра Экибастузского месторождения, был пущен в действие Вознесенский медеплавильный завод, который плавил руду пяти близлежащих рудников на экибастузском угле. Помимо завода здесь находилась кварцевая фабрика, которая изготовляла из местной глины и кварцита огнеупорный кирпич белого цвета. Вблизи завода находились контора, здание для служащих и рабочих и химическая лаборатория. Вознесенский завод в 1902—1903 гг. не работал по ряду причин, а вскоре сгорел. Таков был Экибастуз в начале XX века, когда он уже считался крупным угольным месторождением Казахстана.

Экибастузское предприятие Дерова уже в начале нынешнего века стало нуждаться в деньгах для выдачи заработной платы рабочим. В конечном счете чрезвычайно тяжелое денежное положение заставило руководителей правления Воскресенского горнопромышленного общества в 1903 году обратиться к правительству по вопросу выделения ссуды в 2 млн. рублей на финансовую поддержку шахт Экибастуза, в чем им было отказано.

Возникает вопрос: почему царское правительство, зная о достаточной рентабельности Экибастузского месторождения и его государственной важности в обеспечении топливом Иртышского пароходства, Омской железной дороги и металлургической промышленности Урала, отказало в денежном подкреплении компании Дерова—Бродского? Причиной тому, пожалуй, послужило следующее. К 1903 году в России, как известно, наступил промышленный кризис и надвигалась буря первой русской революции. Ясно, что в этих условиях царские чиновники опасались непосредственного сближения русских пролетариев с казахскими трудовыми массами. Надо учесть и то, что Экибастузское горнозаводское производство в это время становится одним из крупных в Казахстане, на предприятиях этой отрасли насчитывалось более одной тысячи русских и казахов. Самодержавие же не было заинтересовано в дальнейшем росте интернационального рабочего класса.

Итак, Воскресенское общество в декабре 1903 года из-за отсутствия капитала окончательно обанкротилось. Работы были прекращены, а рабочие и служащие — уволены. В 1905 г. экибастузские шахты возобновили добычу угля в небольших объемах на два года, а в конце 1907 г. общество Дерова прекратило свое существование. Так бесславно завершился первый этап освоения Экибастузского угольного бассейна. За одиннадцать лет (с 1896 по 1907 годы) в Экибастузе было добыто 200 тысяч тонн угля, что в среднем составляет 22 тысячи тонны в год. С 1908 по 1913 годы Экибастузские копи находились на консервации.

В начале XX века Россия стала одним из главных объектов экспансии американских, английских и французских монополий. Особенную активность проявил английский капиталист Лесли Уркарт и американец Роберт Гувер, позже ставший президентом США, которые вкладывали свои капиталы в горное дело Сибири и Казахстана. Местная промышленность использовала в основном архаические формы труда и примитивное техническое оборудование и находилась в глубоком упадке, который выразился в непрерывном падении добычи золота, цветных и черных металлов, в закрытии горных предприятий. Поэтому организационно-техническая перестройка горнозаводской промышленности требовала прежде всего очень крупных капитальных вложений. Однако слабый и неразвитый русский капитализм не смог провести перестройку горного дела Сибири и Казахстана за счет внутреннего накопления капитала. Поэтому здесь открылось обширное поле деятельности для иностранных капиталистов.

Английский финансово-монополистический капитал использовал кризис горной промышленности Сибири и Казахстана, острый недостаток капиталов на местном рынке с целью захвата наиболее крупных месторождений полезных ископаемых, а также целого ряда русских горнопромышленных предприятий в Казахстане. Английские предприниматели захватывали в Казахстане источники сырья при помощи скупки у русских владельцев арендных и концессионных прав или прав собственности на месторождения полезных ископаемых. Эти месторождения, как правило, были собственностью лиц, являвшихся влиятельными чиновниками при царском дворе или в правительственных учреждениях России. Такими лицами, например, были барон В.В. Меллер-Закомельский, потомственный дворянин В.В. Романов, бывший управляющий министерства торговли России М.М. Федоров и др.

Получив право на разведку и разработку отдельных крупных ископаемых богатств Казахстана, высокопоставленные царедворцы не имели ни средств, ни опыта, ни желания заниматься горным делом и стремились как можно выгоднее продать свои права иностранным предпри-

нимателям. Поэтому во всех концессионных договорах был специальный пункт, предусматривающий право русского арендатора передавать свои договора любому другому русскому или иностранному обществу. Последние юридически имели такое же право на разработку природных богатств Казахстана, как и русские. Причем привлечение английского капитала в основном осуществлялось в акционерной форме. Право на передачу концессии было правом на “кормление” опоры царизма – верхов дворянства, получавших солидные барыши от участия в английских капиталах. Русские капиталисты и верхи дворянства не только охотно шли на союз с английским капиталом, но и усердно искали его.

В начале XX века в союз с английскими предпринимателями вступили такие влиятельные царедворцы как барон В.В. Меллер-Закомельский и действительный статский советник М.М. Федоров, за спиной которых стояла могущественная англо-американская группа “Русско-Азиатская корпорация”, в составе которой были Л. Уркарт и Г. Гувер.

Проникновение английского капитала осуществлялось, главным образом, в форме “участия” в русских предприятиях. Английский капитал проникал в промышленные предприятия Казахстана преимущественно путем создания параллельных акционерных обществ в виде особых компаний, которые скупали акции уже существующих русских предприятий и таким образом подчиняли их своему непосредственному влиянию, управляя всеми делами предприятия, хотя последнее по-прежнему носило русское или казахское название. Особенностью такой сделки являлось лишь то, что англичане на этих предприятиях сохраняли русскую администрацию и технический надзор. Это было связано с тем, что английские специалисты не знали природных и социально-бытовых условий местного населения, а также чтобы не вызывать неприязни и ненависти со стороны русских и казахских рабочих.

В 1913 году “Русско-Азиатская корпорация” для разработки Риддерского (ныне Лениногорского. – С.Д.) месторождения свинцово-серебряных руд создала свое дочернее общество под названием “Иртышская корпорация”, деятельность которой финансировалась Л. Уркартом. А в 1914 году Уркарт через это дочернее общество учредил “Риддерское горнопромышленное акционерное общество” с основным капиталом в 16 млн. рублей.

С созданием этого общества перед Уркартом встал вопрос: где взять каменный уголь, необходимый для нужд Риддера? В поисках ответа на этот вопрос он решил выяснить, во-первых, возможности добычи угля в бывших шахтах “Воскресенского горнопромышленного акционерного общества” и, во-вторых, техническое состояние ширококолейной железной дороги Экибастуз–Воскресенск, для чего в июне 1914 года при-

ехал в Экибастуз. После этой поездки Уркарта в Экибастуз “Русско-Азиатская корпорация” с помощью своих агентов из придворной камарильи и при содействии высшей царской бюрократии из общества “Иртышская корпорация” в целях разработки Экибастузского каменно-угольного бассейна и выплавки меди, свинца, цинка, а также для торговли продукцией горной и горнозаводской промышленности на базе предприятий обанкротившегося общества Дерова-Бродского учреждает новую компанию под названием “Киргизское (читай: казахское. — С.Д.) горнопромышленное акционерное общество” (КГАО), устав которого был утвержден 19 августа 1914 года русским царем Николаем II. Основной капитал этого общества составлял 10 млн. рублей, разделенных на 1000 акций по 10 тысяч рублей каждая. В этом капитале Уркарту принадлежало до 90 процентов акций.

Надо отметить, что в качестве официальных учредителей КГАО выступили, как обычно, подставные лица из царских сановников и промышленных дельцов: М.М. Федоров и горный инженер Ф.А. Иванов. Два директора “Иртышской корпорации” Уркарт и В.В. Меллер-Закомельский были одновременно и членами правления Риддерского горнопромышленного акционерного общества и КГАО. Оба эти общества по существу считались одним предприятием и входили в концессию Уркарта и его компании в лице русских капиталистов М.М. Федорова, В.В. Романова и др.

Правление КГАО помещалось в Петербурге по Невскому проспекту в доме № 1 (это здание до сих пор сохранилось). Местная администрация находилась в поселке старого Экибастуза. Первым управляющим Экибастузскими копиями был горный инженер Н.И. Трушков (1876—1947 гг.), впоследствии ставший доктором технических наук, заслуженным деятелем науки и техники Российской Федерации.

В 1914 году добыча угля возобновилась на трех восстановленных шахтах (“Воскресенская”, “Южная”, “Северная”) и с этого года началась второй этап освоения Экибастузского бассейна. Летом 1914 года заработала восстановленная Воскресенская железная дорога, в октябре 1915 года был введен в эксплуатацию первый в Казахстане Экибастузский цинковый завод производительностью 22,8 тысяч тонн цинка в год. Цинковые концентраты с Риддера перевозились на баржах по Иртышу до Воскресенской пристани, а оттуда по железной дороге доставлялись в Экибастуз. В мае 1916 года был построен и введен в строй Экибастузский свинцовый завод производительностью 19,2 тысяч тонн свинца в год. Затем Уркарт заложил еще три шахты — №№ 2, 3 и 4, на которых стали добывать верхнюю пачку первого пласта, из которой выжигался также и кокс. Следует заметить, что на Воскресенской шахте уже

тогда применялись врубовые машины “сулливан” американского производства и отбойные молотки с компрессорными установками.

Экибастуз в годы существования КГАО по своей производственной мощи стал самым крупным промышленным регионом не только в Казахстане, но и в Западной Сибири. Так, здесь, кроме угольных шахт с механическими мастерскими, цинкового и свинцового заводов, железной дороги, имелись огнеупорная фабрика производительностью 1 млн. кирпичей в год, центральная механическая мастерская, лесопилка, батарея из 24 коксовых печей производительностью 7400 тонн кокса в год, водонапорная башня, конный двор на 50 лошадей и другие объекты.

Добыча угля в Экибастузе по годам составила: 1914 год — 6940 тонн, 1915 год — 29465 тонн, 1916 год — 63435 тонн, 1917 год — 83433 тонны. Кроме того, в 1916 году было получено 2240 тонн кокса. Стоит отметить, что образцы кокса с Экибастуза в 1916 году были продемонстрированы на XXI съезде горнопромышленников Урала, который признал высокое качество экибастузского кокса и высказал пожелание о снабжении им уральских заводов.

На шахтах и заводах Экибастуза действовали 35 котлов с общей поверхностью их нагрева 1436 кв.м, были установлены 28 двигателей разных систем общей мощностью 2 тысячи л.с., изготовленных на заводах Москвы, Екатеринбурга, Людиново, Англии и США.

С апреля 1915 года была введена в действие телефонная линия Экибастуз — Воскресенская пристань — Павлодар, протянутая вдоль Воскресенской железной дороги. По железной дороге Экибастуз — Воскресенская пристань за 1916 год перевозки угля, кокса, строительных материалов, балласта и других грузов составили около 140 тысяч тонн, в том числе 1065 тонн пшеницы для нужд царской армии.

В 1916 году на предприятиях КГАО работали 2311 рабочих, из них казахи составляли почти 70 процентов. Служащих было 181 человек, из которых 176 русских, 4 иностранца и 1 казах.

В старом поселке Экибастуз были построены 90 домов (в основном казарменного типа) общей площадью 418 кв.м, 17 семейных домов общей площадью 449 кв.м и 24 дома на 71 квартиру для служащих. В числе других построек можно отметить дом для управляющего, главную контору администрации копи, дом для полицейских стражников, контору литейно-механической фабрики, материальный склад, лабораторию, почтово-телеграфную контору, баню для русских рабочих, баню для служащих, баню для казахов, дом для приезжих, контору механической мастерской, дом для служебных поручений, русскую школу на 120 учеников, казахскую школу на 50 человек, больницу, хлебопекарню (производительностью 1164 кг выпеченного хлеба в сутки), церковь.

Характеризуя вкратце производственно-техническое состояние предприятий старого Экибастуза, необходимо подчеркнуть крайне тяжелые условия труда рабочих шахт и заводов. Подземные работы на шахтах велись в три смены по 8 часов, а рабочий день на поверхности продолжался 14—16 часов, что на 2,5—4,5 часа было больше, чем в центральной России. При этом плата за труд далеко не обеспечивала самого скромного прожиточного минимума.

Цены на продукты первой необходимости в годы мировой войны повысились в 3—4 раза, а надбавка к заработной плате рабочих составила всего лишь около 30 процентов. Но и эту мизерную заработную плату не выдавали своевременно, иногда вместо денег выдавались ордера на различные продукты и товары, отпускаемые в местной лавке.

Особенно невыносимым было положение рабочих-казахов. Их использовали почти исключительно на тяжелых работах. Заработная плата их была значительно ниже заработной платы русских рабочих. Жили рабочие-казахи летом в юртах, а зимой в землянках или в тесных, грязных бараках.

Иностранцы и русские капиталисты не были заинтересованы в создании обученных рабочих кадров на окраинах из местного населения. Они предпочитали завозить их из других районов России и даже из-за границы. Поэтому в Экибастузе трудились выходцы из 30 российских губерний. Уркарт для работы в Экибастузе искал подготовленных рабочих повсюду — среди польских беженцев, осевших в России, среди военнопленных. Так, здесь в марте 1917 года работали 727 австро-венгерских военнопленных. Концессионеры не предприняли ни одной попытки подготовки квалифицированных рабочих кадров из казахов, более того, их не допускали к работам, требующим квалифицированного труда.

Уркарт при активной поддержке русской стороны добился официального признания предприятий в Экибастузе предприятиями, работающими на оборону России. Поэтому местные руководители общества имели право подвергать рабочих репрессиям и через полицию заставлять работать в принудительном порядке, а в случае самовольного ухода возвращать их на предприятие.

Владельцы экибастузских предприятий добились от царского правительства отмены ограничений в применении женского и детского труда. Так, в марте 1915 года были утверждены положения о допущении женщин и детей к работам в шахтах, рудниках и на вредных производствах, о применении женского и детского труда в ночное время и об обязательных сверхурочных работах без дополнительной оплаты на предприятиях, работающих на оборону. Например, мальчики от 12 до 15 лет и женщины старше 17 лет работали на подземных работах дворовыми, лампо-

носами, чистильщиками путей, компрессорщиками, кононогами, а девочки от 12 до 15 лет работали на сортировке и мойке, чистке и смазке вагонеток, чистке леса на лесных складах и поверхностных путей, ручной откатке вагонеток по поверхностным горизонтальным путям. В августе 1916 года на предприятиях Экибастуза работали 63 женщины и 33 подростка.

Тяжелое положение заставило рабочих выдвинуть справедливые требования к акционерам о сокращении рабочего дня и повышении заработной платы. За это рабочие увольнялись без права поступления на другие работы. Но несмотря на суровые меры, на предприятиях Экибастуза недовольство рабочих нарастало с неудержимой силой. То и дело вспыхивали забастовки не только экономического, но и политического характера. Например, 1 мая 1915 года произошла политическая забастовка, посвященная международному празднику трудящихся.

Хозяева экибастузских предприятий безотлагательно ввели так называемый “черный список” рабочих, подлежащих увольнению за “подстрекательство” и участие в забастовке. Например, весной 1915 года попали в “черный список” и были уволены забойщики П.И. Данишевский — за участие в забастовке, И.В. Чалов — за требование прибавки к заработной плате и рабочий Ж. Джаксыбаев (старший брат отца автора этих строк) — за требование увеличения поденной платы до 1 рубля в день.

Экибастузский уголь в основном использовался на местных предприятиях общества, излишняя же часть шла на продажу правлению товарищества Западно-Сибирского пароходства, различным потребителям в городах Павлодаре, Риддере, Тюмени, Омске, Славгороде, Усть-Каменогорске, предприятиям горнозаводских обществ Урала, Семипалатинской области и Тобольской губернии. Так, например, оптовая цена одного пуда Экибастузского угля в Омске составляла 25 копеек при себестоимости его 7,9 копейки.

Таковы вкратце итоги развития Экибастузского бассейна за 20 лет с начала его эксплуатации (1896—1917 гг.). Свершением в ноябре 1917 года Октябрьской революции, можно сказать, завершился второй этап его освоения (1914—1917 гг.).

В феврале 1918 года в Экибастузе установилась Советская власть. Декретом Совета Народных Комиссариатов РСФСР от 11 мая 1918 года все предприятия “Киргизского горнопромышленного акционерного общества” были национализированы.

В результате контрреволюционного мятежа власть на Павлодарщине с 3 июня 1918 года по 29 ноября 1918 года находилась в руках белогвардейцев, что тяжело отразилось и на хозяйстве Экибастуза: шахты были затоплены, оборудование заводов, шахт и подсобных предприя-

тий частично расхищено или выведено из строя, приведены в негодность подвижной состав и полотно железной дороги.

Но страна нуждалась в топливе. Начался третий этап в жизни Экибастуза. Экибастузский ревком получил задание восстановить как можно быстрее шахты и заводы. Уже в декабре 1919 года удалось наладить добычу угля в размере 128 тонн в сутки.

В 1921 году Совет труда и обороны при Совете Народных Комиссариатов РСФСР принял постановление о строительстве железной дороги Экибастуз—Павлодар и моста через Иртыш у Павлодара, однако реализовать его в те годы не удалось.

В июне 1921 — октябре 1922 года велись переговоры Советского правительства с Уркартom о представлении ему концессий на бывшие владения в Экибастузе. Однако из-за кабальных условий, предложенных Уркартom, постановлением СНК РСФСР 6 октября 1922 года предварительный концессионный договор с ним был отклонен.

В 1920—1921 гг., как известно, из-за нехватки топлива в стране была нарушена работа промышленности, транспорта и коммунального хозяйства. Так, например, в Павлодаре нечем было отапливать даже больницы, детские дома, школы. Поэтому экибастузские шахтеры с большим патриотическим подъемом развернули работу по увеличению объема добычи угля. Так героическими усилиями шахтеров добыча угля к концу 1922 года против 1920 года увеличилась более, чем в 1,5 раза, добыча угля в отдельные дни доходила до 310 тонн в сутки.

Был оснащен оборудованием свинцовый завод и производительность его в 1921 году поднялась до отметки 48,9 тонн свинца в месяц. За короткий срок были введены в строй действующих батареи коксовых печей и железнодорожная ветка Экибастуз—Ермак (ныне г. Аксу). Из пяти шахт с полной мощностью работали две наклонные шахты. Предприятия Экибастуза в 1922—1924 гг. значительно расширили производство, особенно это касается продукции свинцового завода. Так, было произведено 44533 тонны угля, 14032 тонны кокса, 386 тонн свинца, 493 тонны серебра, 135 кг золота. В эти годы на шахтах Экибастуза было добыто более 98 процентов всей добычи угля Казахстана.

Однако перед шахтерами Экибастуза встала сложная проблема, заключавшаяся в том, что машины и оборудование на предприятиях были сильно изношены, требовали замены. Катастрофическое положение сложилось в котельном хозяйстве. Все это, конечно, требовало воссоздания предприятий Экибастуза почти заново, на что необходимо было затратить большие средства. Но у молодого Советского государства не было достаточных средств для одновременного восстановления всех промышленных объектов. Первоочередными стояли задачи восстановления

металлургии Урала и Юга, развития Кузбасса, освоения Карагандинского угольного бассейна, близкого к уральским рудам. Естественно, в этих условиях было нецелесообразно затрачивать крупные средства на освоение такого отдаленного, необжитого месторождения, как Экибастузское, где отсутствовали транспортный выход на Урал и в другие промышленные районы страны, питьевая и техническая вода, квалифицированные рабочие и технические кадры. Комплекс этих объективных экономических причин вынудил в 1924 году прекратить добычу угля в Экибастузе и временно поставить предприятия на консервацию.

Итак, в трудовой жизни Экибастуза наступило затишье на долгое время. Основная масса рабочих Экибастуза уехала на новостройки страны. Например, 250 рабочих семей выехали в Риддер на строительство предприятий цветной металлургии. Машины, оборудование и другие материальные ценности были переброшены на строящиеся объекты Павлодарского и Усть-Каменогорского уездов. Так, в 1929–1930 годах рельсы железной дороги Экибастуз–Ермак были сняты и использованы при строительстве ветки от станции Маралды к Таволжанскому солепромыслу.

После осуществления программы индустриализации страны Советское правительство взялось за возобновление освоения Экибастузского угольного бассейна. 22 октября 1939 года ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли постановление, которое разрешило СНК РСФСР и Омскому облисполкому по согласованию с СНК Казахстана приступить к промышленной разработке Экибастузского угольного бассейна. Летом 1939 года Омское областное управление местного топлива приступило к восстановлению заброшенных горных выработок и реставрации жилых домов в Экибастузе. В 1939–1940 гг. здесь было добыто всего лишь 3 тысячи тонн угля. Но угроза войны, а затем Великая Отечественная война приостановили строительные работы. Однако исследование бассейна продолжалось. В мае 1940 года была создана геологоразведочная партия треста “Казахуглеразведка”, которая вела работы вплоть до 1943 года.

В 1946 году на Экибастузском бассейне были возобновлены прерванные во время войны геологоразведочные работы, а летом 1948 года в Экибастуз прибыли первые строители для широкомасштабного освоения его несметных богатств и строительства нового города.

В результате поистине героического труда первостроителей 24 декабря 1954 года был введен в строй угольный разрез № 1 проектной мощностью 3 млн. тонн угля в год, и с этого времени начался новый, четвертый этап освоения Экибастузского каменноугольного бассейна.

ЗНАТОК ЯЗЫКА КАМНЕЙ

Известный народный геолог-самоучка, рудознатец и ювелир Косым Пшенбаев родился в 1844 году в нынешнем совхозе имени Жумата Шанина (бывший совхоз "Южный") Баянаульского района Павлодарской области, в урочище Шокпар. Пшенбай, отец Косыма, был бедняком, имевшим в личной собственности в благоприятные годы не более трех-четырёх голов овец и одной рабочей лошади. В весенне-летнее время он обычно нанимался пахарем и косарем к местным богачам.

Детские годы Косыма прошли в родном ауле в урочище Урпек. По велению судьбы он сызмальства испытал все невзгоды тяжелого труда, помогая отцу в сеноуборке и хлебопашестве. По этой причине, а также из-за бедности отца, он не смог получить даже начальное образование у аульного муллы. Его страстью с раннего детства были разноцветные камни, которые он с увлечением собирал в степи и в горах. Пристрастие его заметил старик Баке Алиев, который в 40-х годах XIX века находился на службе у русских горнопромышленников в качестве искателя месторождений полезных ископаемых в окрестностях Баянаульских гор. Баке Алиев передал молодому Косыму свой богатый опыт, научил, как по весу, цвету, твердости различать камни, содержащие в себе золото, серебро, медь, свинец, познакомил с методами изыскания этих полезных ископаемых по особенностям их залегания в недрах земли. Все это привело к тому, что Косымом овладело желание стать, как и дед Баке, рудоискателем.

В юношеские годы Косым жил недалеко от станции Баянаул, в ауле казахских жатаков*. Здесь он самоучкой изучил грамоту на основе арабской графики. В эти же годы он освоил казахское народное прикладное искусство и кустарное ремесло. По преданиям очевидцев, у него было изумительное природное дарование по изготовлению домашней утвари и предметов ручного труда. Так, он был умелым сапожником, метким стрелком, искусным пловцом, незаурядным ювелиром, мастером резьбы по кости и дереву, насечки серебром по металлу. Изготавливал он и пряжки, браслеты, седла, серьги, перстни, бляхи, украшенные серебряной насечкой в виде различных узоров, орнаментов и инкрустированные цветными камнями.

* Жатаки — оседлое население, бедняки, не выезжавшие на джайлау (летовку) из-за неимения скота.

Будучи страстным любителем природы, Косым Пшенбаев посвятил ее изучению всю свою жизнь. Так, бывая на охоте в горах, он тщательно изучал выбросы породы около нор грызунов (зайцев, лис, корсаков, сурков), не оставляя без внимания ни одно растение. Он находил рудные месторождения на разработках древних рудокопов, по следам выхода руд на поверхность, а также по признакам роста растений в той или иной местности. У него была привычка срывать и растирать пальцами листья кустов и стебли трав, нюхать, пробовать, жевать их и тем самым как бы в аромате и вкусе растений распознавать запахи лежащей в земле руды. Словом, он прекрасно разбирался в травах — индикаторах полезных ископаемых. В этом искусстве Косыма, конечно же, не было никакого шарлатанства, поскольку с давних пор было известно, что сведения о полезных ископаемых, находящихся под слоями земли, “просачиваются” на поверхность. Сообщают их, в частности, растения. Еще М.В. Ломоносов писал об этом в своем знаменитом труде “О слоях земных недр”: “На горах, в которых руды или другие минералы роятся, растущие деревья бывают обыкновенно не здоровы, то есть листья их бледны, а сами они низки, кривлеваты, сурововаты, гнилы и прежде совершенной старости своей. Травка, над рудными жилами растущая, бывает обыкновенно мельче и бледней”.

С развитием капитализма в России в начале XIX века увеличилась потребность в цветных металлах и в каменном угле. Поэтому проникновение капиталистических отношений в казахскую степь было тесно связано с возникновением и развитием горнодобывающей промышленности в Казахстане. Так, начиная с 40-х годов XIX века русские купцы-горнопромышленники с целью легкой наживы вели на землях Казахстана интенсивные поиски полезных ископаемых. Все они обращались к услугам местных знатоков-казахов, одним из которых был и Баке Алиев. Скромными подарками и щедрыми посулами они побуждали местных старожилов приняться за поиски руды. Казахи показали купцам старые месторождения, принесли образцы богатых руд цветных металлов.

На смышленного Косыма, имеющего редкостную способность по распознаванию руд, обратил внимание предприниматель Н.С. Попов, сын одного из первых рудоискателей в Баянаульском округе, купца-золотопромышленника Томской губернии Степана Ивановича Попова, который еще в 1859 году в 45 километрах на юго-восток от станицы Баянаул, рядом с Кзылтауским буроугольным месторождением, построил Иоанно-Предтеченский медеплавильный завод. Н.С. Попов пригласил Косыма на должность проводника и рудоискателя. Итак, с 1866 года

Косым, окончательно простившись со своим батраческим прошлым, начинает новую скитальческо-полевую жизнь, ведет поиск новых месторождений на просторах огромной площади, охватывающей территорию нынешних Баянаульского, Экибастузского, Майского районов Павлодарской области и Каркаралинского, Казбекбийского, Молодежно-го районов Карагандинской области.

Косым в одной из своих первых разведывательно-поисковых поездках по степи в 1866 году недалеко от верховья речки Мойылды в 20 километрах на северо-восток от станицы Баянаул открыл залежи медных руд, о чем сохранилась архивная запись: "Месторождение сыскал местный житель киргиз (читай: казах. — С.Д.) Косым Пшенбаев, от роду 22 лет". За открытие месторождения Попов подарил Косыму ружье и дал впридачу достаточную сумму денег, которых хватило на покупку мерина и кобылицы с жеребенком. Впоследствии руды этого месторождения были проплавлены на Александровском свинцово-серебряно-медном заводе, который действовал с перерывом с 1849 по 1872 год. Этот завод был назван "Александровским" в честь старшего сына купца-золото-промышленника С.И. Попова.

Еще дед Косыма рассказывал: "В суровые зимние годы степные грызуны норы свои роют глубоко. И тогда на поверхность выбрасывается побольше грунта, что облегчает обследование местности. Если из норы выходит белый камень, то здесь могут быть залежи золотой руды, а черный камень — признак наличия свинцовой руды или каменного угля. Если на голом холме растет трава с пожелтевшим стеблем, обильно цветущим синими цветами, то там наверняка будут камни медной руды".

Следовательно, у Косыма Пшенбаева были свои методы по изысканию месторождений полезных ископаемых, секреты, известные только ему одному. Например, для поездки на дальние расстояния он использовал не лошадь, а верблюда. И когда подходил к месту предполагаемого месторождения, обычно слезал на землю и шел пешком, ведя верблюда на поводу. Ходил склонившись, пристально вглядываясь в почву, и эта привычка настолько укоренилась в нем, что он так ходил даже в обычной жизни.

Коренной житель поселка Баянаул Александр Васильевич Черкашин, знавший с детства Косыма, в Павлодарской областной газете "Звезда Прииртышья" 27 апреля 1968 года опубликовал свой очерк "Судьба Косыма". В ней он пишет: "Он часто посещал аул Макаша (ныне участок 2-го отделения совхоза имени Жумата Шанина. — С.Д.), а когда жители аула узнали, что Косым установил залегание ценной руды на их

земле, то богатые аксакалы дали выкуп: лошадь, чапан и несколько голов скота. Лишь бы не сделал заявку и их не прогнали бы русские. Аналогичный случай произошел с жителями Кызылтауских гор...”.

Самым значительным событием и основной заслугой всей жизни Косыма Пшенбаева было открытие им в 1867 году недалеко от соленого озера Экибастуз залежей каменного угля. Благодаря этому открытию его имя, можно с уверенностью сказать, навсегда осталось в истории Казахстана. То что первооткрывателем Экибастузского каменноугольного бассейна является именно он, сегодня неоспоримо подтверждают многие архивные документы, труды русских горных инженеров А.А. Краснопольского, А.К. Мейстера, В.Д. Коцовского, непосредственно работавших в Экибастузе в конце XIX и в начале XX веков, воспоминания отдельных людей, лично знавших Косыма. Например, профессор Санкт-Петербургского университета К.А. Егоров, после посещения Экибастузской копи в августе 1899 года лично по заданию русского ученого-химика Д.И. Менделеева, в своей статье “Поездка на Экибастузские копи” писал: “Кусумовский разнос замечателен тем, что открытие месторождения (Экибастузского. — С.Д.) было сделано именно здесь. Открыл его киргиз Кусум, находящийся и поныне на службе у А.И. Дерова”. А вот строки из воспоминаний известного на все Павлодарское Приртышье фотографа, краеведа, основателя Павлодарского областного историко-краеведческого музея Д.П. Багаева: “Я лично знал Косума и, пожалуй, без преувеличения скажу, что мы с ним были большими приятелями. В 1899 году я поступил мальчиком в главную контору купца Дерова, у которого Косум состоял на службе. Косуму в то время было приблизительно 35—40 лет. Это был человек невысокого роста, худощавый, с небольшой бородкой “клином” и весьма уважаемый всеми сослуживцами и самим хозяином. Обязанностью Косума было ездить по степи и отыскивать месторождения угля, меди, железа и прочее и делать заявления в пользу Дерова, за что он получал 30 рублей на месяц”.

В 1970 году житель отделения № 1 совхоза “Южный”, 78-летний двоюродный брат Косыма Пшенбаева Абдрахман Ибраев автору этих строк рассказывал следующие интересные эпизоды.

Косым в 25-летнем возрасте впервые влюбился в девушку по имени Кумисжан. Но местный богач Омар Ахметжанов имел намерение взять красавицу Кумисжан в качестве второй жены, на что, однако, не получил согласия ни от Кумисжан, ни от ее отца, кузнеца Мусы. Тем не менее, Омар не отступил от задуманного. Тогда Косым из ружья смер-

тельно ранил Омара, за что атаман станицы Баянаул отправил его в Павлодарскую тюрьму. В тюрьме Косым сшил сапоги жене и сыну начальника тюрьмы, тюремному надзирателю. Этим Косым как бы искупил свою вину. Вскоре он освободился из заключения и, возвратившись в родной аул, женился на Кумисжан.

Однажды ночью, укрываясь от штормового ветра, Косым спрятался в одной могиле. Вдруг он услышал звериное рычание. Схватил ружье и, не раздумывая, выстрелил. А утром увидел возле могилы убитого волка-трупоеда. Косым снял шкуру с волка и направился к ближайшему аулу. В этой могиле, как стало ему известно, недавно была захоронена дочь местного богача. Узнав о происшедшем событии, благодарный отец подарил Косыму ретивого коня и новый чапан.

А еще Абдрахман аксакал говорил, что дочь Есимбая, младшего брата Косыма, Бикатша (1905 года рождения) якобы знала месторождение ртути, обнаруженное Косымом. К сожалению, мне тогда не пришлось встретиться с ней.

В связи с разорением горнозаводского дела Поповых (Александра и Николая) Косым на несколько лет остался без работы. В 1895 году павлодарский купец-горнопромышленник А.И. Деров пригласил Косыма к себе на работу. И он устроился в контору Дерова землемером.

В схеме Экибастузского каменноугольного бассейна, выполненной А. К. Мейстером в 1898 году, есть такие надписи: “Косумовский карьер”, “Шахта Косумовская”, “Косумовская разведочная линия”. Все это — еще одно доказательство высокого авторитета рудоискателя Косыма Пшенбаева.

В 1903 году, после банкротства “Воскресенского акционерного общества” Дерова, Косым Пшенбаев возвратился в свой аул Шокпар и стал заниматься хлебопашеством.

В 1906 году для возобновления горнозаводского дела своего отца на законсервированном Александровском свинцово-серебряно-медном заводе в Баянаулский округ приехал А.С. Попов — внук первого заводчика С.И. Попова. Он предложил Косыму должность маркшейдера с выполнением обязанностей рудоискателя. В конторе Попова Косым работал до первой мировой войны.

По указу русского царя от 25 июня 1915 года о мобилизации местного “иностранческого” населения в качестве чернорабочих для работы в тылу из Шакшанской (ныне территория Баянаулского района) и Карамолинской (ныне территория Экибастузского района) волостей 150 человек было направлено на угольные копи Экибастуза и добычу золо-

тосодержащих руд в Майкаинском месторождении. В числе этих людей Косым Пшенбаев вместе с двоюродным братом Абдрахманом попадает на Майкаинский рудник. Здесь он работает до 1918 года. С 1918 года он навсегда оставляет свое почти полувековое бродяжье ремесло и семидесятилетним стариком начинает жить оседлой жизнью. В родном ауле он занимается хлебопашеством, охотой, скорняжным и сапожным ремеслом, вяжет различные арканы из конопли. Как мне рассказывал Абдрахман аксакал, Косым Пшенбаев арканы изготавливал по следующей технологии: срезанные ножом стебли конопли держал в воде, потом сушил на солнце, а после обминки выделял нитчатые волокна.

Одним из недостатков Косыма Пшенбаева, как говорил Абдрахман аксакал, являлось то, что он постоянно курил самосад.

Еще в прошлом веке народ назвал деда Косыма “знатоком языка камней”. При жизни он был человеком легендарным. Про него складывалось много романтически-поэтических рассказов. Поэтому не случайно в отрогах Баянаульских гор есть места, названные его именем, такие как “Косымова пещера”, “Косымов грот”, “Косымов камень”, “Косымова гора”, “Косымово ущелье”. Это все, безусловно, места, связанные с поисковой деятельностью Косыма.

За долгие годы своей старательской деятельности Косым, кроме Экибастузского каменноугольного бассейна, открыл несколько десятков месторождений полезных ископаемых на территории Павлодарской и Карагандинской областей, по нынешнему административному делению. Среди них такие общеизвестные месторождения, как Майкаин, Жосалы, Найзатас, Жуантобе.

В 1960 году Президент Академии наук Казахской ССР академик К.И. Сатпаев посетил Экибастуз и в беседах с руководителями города упомянул, что о Косыме Пшенбаеве нужно собрать материал, чтобы его труд в области геологии мог быть оценен по заслугам. Это же пожелание высказал и академик, директор Института энергетики АН Казахской ССР Ш.Ч. Чокин при посещении Экибастуза летом 1970 года.

В завершение можно сказать и о том, что само имя “Косым” среди казахов встречается очень редко. Так, автор этих строк до сего дня не слышал и не встречал кого-либо с подобным именем. А теперь попробуем раскрыть этимологию слова “косым”. Слово “кос” в корне имени “Косым” в буквальном смысле означает “два”, “пара”, “близнецы”. Например, пару запряженных в соху волов, казахи обычно называют “кос”. Так, казахи говорят: “Кос айдап, егін егу” (“Подгоняя «кос», пахать землю”). Итак, само происхождение имени “Косым”, возможно, имеет

именно такие корни. Видимо, Пшенбай — отец Косыма, работая в одиночку пахарем, мечтал, чтобы у него родился сын, который в будущем стал бы ему помощником, парой — то есть “кос”. И когда его жена Жумабике родила сына, он, возможно, сказал: “Да будет он мой косым”. Для большей ясности происхождения имени “Косым” приведем следующие примеры. Вопрос: “Ол кім?” (“Кто он?”). Ответ: “Ол менің досым” (“Он мой друг”). Кстати, отметим, что среди казахов часто встречается имя “Досым”. Другой вопрос: “Ол кім?”. Ответ: “Ол менің қосым” (“Он моя пара”). В приведенных выше ответах слова “досым” и “қосым” соответственно состоят из слов “дос”, “кос” и притяжательного окончания “ым” (“мой”).

Расскажем еще об одном факте из жизни Косыма. Дошедшая до нашего времени и известная сегодня многим экибастузцам фотография Косыма Пшенбаева в национальной шапке-треухе была сделана баянаульским фотографом-любителем Павлом Николаевичем Комаровым осенью 1911 года во время Покровской ярмарки в Баянауле. А теперь несколько слов о Комарове. После расстрела отца Павла Николаевича за участие в вооруженном восстании во Владивостоке в 1905 году его мать с двумя сыновьями была сослана в казахскую степь. Таким образом шестнадцатилетний Павел попал в Баянаул. Семью Комаровых приютили у себя Косым Пшенбаев и его младший брат Есимбай. Позже Косым стал брать Павла с собой в степь — искать залежи полезных ископаемых. Об этих поездках П.Н. Комаров в своей беседе в 1968 году с известным казахским писателем Калмуханом Исабаевым говорил:

“Мы бывали во многих местах. Рыли глубокие шурфы. Бывало, он поднимет с земли камешек или горсть песка и говорит: “Отмерь, сколько шагов до могилы”. Потом запишет, а камни или песок завернет в бумагу, сверху тряпкой — и в коржун (переметная сума с двумя отделениями. — С.Д.). Через две-три недели возвращаемся с полным коржуном камней и песка...”

Один случай мне помнится до сих пор. Лежим ночью в степи. Под головой наш коржун с камнями. Вдруг слышу шепот Косекена (уважительное обращение к старшему по возрасту человеку. — С.Д.): “Закир!” (так он звал меня). Я пододвинулся к нему ближе. Он, хоть мы только вдвоем в безлюдной степи, шепчет: “Та сопка, у которой мы ночевали вчера, называется Майкаин. В песках ее — золото. Никому ни слова!” — “Почему?” — “Я человек старый... Ты должен знать об этом”.

П.Н. Комаров долгие годы жил в городе Алма-Ате и умер в 1969 году. У Косыма Пшенбаева было двое дочерей, а внук брата Есимбая Аман-

тай Акышпулы в настоящее время работает водителем на майкубенском угольном разрезе, до января 1977 года входившем в состав государственного АО “Экибастуэкомир”.

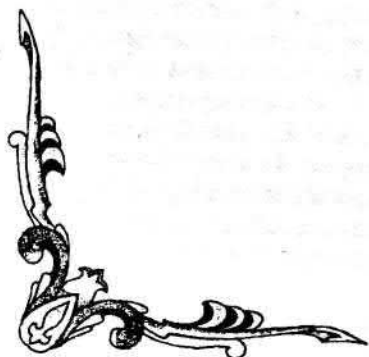
Косым Пшенбаев умер 2 января 1932 года и похоронен на территории совхоза имени Жумата Шанина, недалеко от урочища Токсаншилик, на зимовке Макаша из рода Каржас. Кстати, похороны Косыма в те тяжелые голодные для Казахстана времена по всем канонам шариата организовал Макаш аксакал. Здесь следует отдать должное памяти Макаша и сказать несколько слов о династии Макашевых. Сын Макаша Абилда — один из первых строителей Турксиба — в 1953—1965 гг. работал в Экибастузе начальником Экибастузской дистанции пути и службы пути треста “Иртышуголь”. А его дети (Аманжол, Алимбай, Бейсенбек) и внуки с 1958 года и по сегодняшний день трудятся на предприятиях угольной промышленности Экибастуза.

Благодарные потомки в августе 1994 года в честь 150-летия со дня рождения Косыма Пшенбаева воздвигли на его могиле надгробный памятник с металлической оградой и установили бронзовый памятник в одном из скверов Экибастуза, на улице, носящей его имя, откуда наш знатный земляк словно бы опять вглядывается в бескрайние просторы степи земных кладов.





**ЭКИБАСТУЗА
ШАГИ
САЖЕНЬИ**



**Экибастуз –
город промышленных
гигантов
и
гордость индустрии
Казахстана**

И. П. Федотов,
кандидат технических наук,
Почетный гражданин города Экибастуза

РАЗВИТИЕ УГОЛЬНОЙ БАЗЫ В ЭКИБАСТУЗЕ

Вопрос о восстановлении и развитии Экибастуза поднимался в правительстве СССР неоднократно, например, и в 1928 и 1942 годах, но каждый раз отмечалось, что это невозможно без железной дороги и комплексного проекта развития всего угольного месторождения.

Постановлением Совета Труда и Обороны СССР о пятилетнем плане развития народного хозяйства, утвержденном СНК СССР 1-го сентября 1930 года, определен перечень дорог, подлежащих сооружению в Казахстане до конца пятилетки 1928—1933 годов, среди которых значилась дорога Павлодар—Акмолинск протяженностью 441 километр. Однако ее строительство, в том числе и моста через Иртыш, началось только в 1940 году, при этом в начале 1943 года, когда было уложено от Иртыша в сторону Экибастуза всего 14,5 километра, сооружение ее пришлось законсервировать — шла тяжелая война.

Но в связи с началом сооружения этой дороги встал снова вопрос о развитии Экибастуза и добыче экибастузского угля.

Завязалась переписка Павлодарского обкома партии и облисполкома, Правительства Казахской ССР с союзным правительством по ускорению строительства дороги и освоению угольных богатств Экибастуза. Так, например, в письме заместителя председателя Совнаркома Казахской ССР Загавельева А. от 15-го мая 1942 года в адрес Павлодарского обкома партии и облисполкома сказано: «На Ваше письмо от 25-го марта 1942 года сообщаем: ...придавая большое значение развитию экибастузских копей... Совнарком Казахской ССР вошел в ходатайство перед союзным правительством с просьбой обязать Народный Комиссариат угольной промышленности СССР уже теперь приступить к подготовительным работам...».

С мая 1940 года в Экибастузе стала работать геологоразведочная партия (ГРП) треста «Казахуглеразведка» Наркомугля СССР (начальник Б. П. Голубев, главный инженер Я. В. Бергман), которая к 1942 году провела детальное обследование месторождения и определила запасы угля, необходимые для проектирования мощностей на добычу 1,5 млн. тонн угля в год.

Еще до появления ГРП населенный пункт Экибастузуголь (такое название как бы подчеркивало его угольное происхождение) в соответствии с Указом Президиума Верховного Совета Казахской ССР от 7-го

Балансовые запасы рабочих пластов по кондициям 1960 года утверждены в размере 8,3 млрд. тонн, а по кондициям 1979 года для валовой выемки они превысили 13 млрд. тонн. Таким образом, если ежегодно добывать 100 млн. тонн экибастузского угля, что вполне реально как с технической, так и с экономической точек зрения, то его запасов хватит более чем на 100 лет, т.е. на все последующее столетие.

Начало строительства экибастузских угольных разрезов предусматривалось в 4-ом пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1951 годы. Оно поручалось Минстройтопу СССР, которому специальным распоряжением Совмина СССР от 27 апреля 1948 года разрешалось организовать в Экибастузе Строительно-монтажное управление.

В мае 1948 года Павлодарский облисполком принял решение о выделении земельного участка площадью 5,2 тыс. гектар под организацию и строительство города, в нем также записано: «считать целесообразным вновь организованному городу присвоить название Экибастуз».

В августе 1950 года облисполком обратился в республиканские властные органы с ходатайством о преобразовании рабочего поселка Экибастузуголь Баянаульского района с десятью тысячами жителей в город Экибастуз областного подчинения. Ходатайство инициировалось утверждением Совмином Казахской ССР первого генерального плана застройки Экибастуза на 55 тыс. жителей, разработанного «Карагандашахтпроектом». Но тогда эта просьба не была удовлетворена, решение состоялось только через шесть лет, когда число жителей в поселке достигло 25 тысяч.

В соответствии с указанным распоряжением Совета Министров СССР Министерство строительства топливной промышленности своим приказом от 18-го мая 1948 года создало в Павлодаре строительно-монтажное управление «Иртышуглестрой» союзного подчинения, которое в январе 1949 года перебазировалось в Экибастуз. Вскоре оно перешло в подчинение «Главкарагандашахтстрою», что несомненно усилило материальные возможности и техническое руководство строительными работами. В 1949 году в составе СМУ действовали три строительных, горный и монтажный участки, автотранспортная контора, мехмастерские, конный двор, временные подсобные предприятия — кирпичный, известковый и деревообделочный цеха, каменный и песчаный карьеры, шахта по добыче угля для местных нужд. Развернулись подготовительные работы для сооружения первого угольного разреза.

Его строительство ускорило с образованием в апреле 1950 года в соответствии с постановлением Совмина СССР от 28-го сентября 1949 года треста «Иртышуглестрой» (управляющий И.И. Карашук, главный инженер А.А. Хишук) и созданием в Экибастузе Дирекции строящихся

сентября 1939 года получил статус рабочего поселка. Первым председателем Поссовета стал Шалабай Оспанов, сыгравший определенную роль в усилиях Облпромсоюза наладить добычу экибастузского угля.

В начале ноября 1942 года телеграммой в адрес Наркомугля СССР секретарь Павлодарского обкома партии Арменков и заместитель председателя СНК Казахстана Шнырев обратились с просьбой об утверждении комплексного проекта развития Экибастузского угольного месторождения, о создании в ноябре-декабре аппарата управления в Экибастузе и организации добычи угля в первом квартале 1943 года, при этом гарантировалось окончание строительства железнодорожного пути от Павлодара до Экибастуза.

В 1942 году институт «Кузбассгипрошахт» разработал первый комплексный проект вскрытия Экибастузского месторождения, которым предусматривалось: строительство двух карьеров — одного на 500 тыс., другого на 200 тыс. тонн угля в год; восстановление трех наклонных шахт производственной мощностью по 200 тыс. тонн каждая; строительство двух вертикальных шахт по 200 тыс. тонн угля в год каждая; строительство трех электростанций и двух рабочих поселков. Всего по этому проекту намечался ввод мощностей на 1,7 млн. тонн угля в год.

По сообщению наркома В.В. Вахрушева от 25-го ноября 1942 года, этот комплексный проект был рассмотрен и одобрен в Народном Комиссариате угольной промышленности СССР.

В Экибастузе начались подготовительные работы по строительству шахт, однако Великая Отечественная война разрушила намеченные планы — все эти работы были прекращены.

Только в 1946 году в Экибастузе возобновились прерванные в 1943 году геологоразведочные работы, которые проводила Иртышская ГРП (П.М. Антипов, М. Камысбаев) треста «Казахуглеразведка», в том же году здесь появились первые изыскатели и проектировщики.

В поселке Экибастузуголь (так называемом Старом Экибастузе), в котором располагалась ГРП, проживало тогда примерно 120 человек, часть из них работала на стекольном заводе, другая ковырялась в заброшенной Карашахте*, с риском для жизни добывая уголь для отопления поселка.

Экибастузский угольный бассейн в структурном отношении приурочен к асимметричной мульде, вытянутой с северо-запада на юго-восток на 24 км в длину, наибольшая ширина ее — 8,5 км, самый большой прогиб до почвы нижнего пласта — 900 м от поверхности. Рабочими являются четыре пласта общей толщиной более 200 м, разделенных между собой довольно мощными породными прослойками, товарная зольность угля колеблется от 33 до 50 %.

* Карашахта — так называлось в прошлом поселение шахтеров-казахов, расположенное на западной стороне Экибастузского месторождения.

Балансовые запасы рабочих пластов по кондициям 1960 года утверждены в размере 8,3 млрд. тонн, а по кондициям 1979 года для валовой выемки они превысили 13 млрд. тонн. Таким образом, если ежегодно добывать 100 млн. тонн экибастузского угля, что вполне реально как с технической, так и с экономической точек зрения, то его запасов хватит более чем на 100 лет, т.е. на все последующее столетие.

Начало строительства экибастузских угольных разрезов предусматривалось в 4-ом пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1951 годы. Оно поручалось Минстройтопу СССР, которому специальным распоряжением Совмина СССР от 27 апреля 1948 года разрешалось организовать в Экибастузе Строительно-монтажное управление.

В мае 1948 года Павлодарский облисполком принял решение о выделении земельного участка площадью 5,2 тыс. гектар под организацию и строительство города, в нем также записано: «считать целесообразным вновь организованному городу присвоить название Экибастуз».

В августе 1950 года облисполком обратился в республиканские властные органы с ходатайством о преобразовании рабочего поселка Экибастузуголь Баянаульского района с десятью тысячами жителей в город Экибастуз областного подчинения. Ходатайство инициировалось утверждением Совмином Казахской ССР первого генерального плана застройки Экибастуза на 55 тыс. жителей, разработанного «Караганда-шахтпроект». Но тогда эта просьба не была удовлетворена, решение состоялось только через шесть лет, когда число жителей в поселке достигло 25 тысяч.

В соответствии с указанным распоряжением Совета Министров СССР Министерство строительства топливной промышленности своим приказом от 18-го мая 1948 года создало в Павлодаре строительно-монтажное управление «Иртышуглестрой» союзного подчинения, которое в январе 1949 года перебазировалось в Экибастуз. Вскоре оно перешло в подчинение «Главкарагандашахтстрою», что несомненно усилило материальные возможности и техническое руководство строительными работами. В 1949 году в составе СМУ действовали три строительных, горный и монтажный участки, автотранспортная контора, мехмастерские, конный двор, временные подсобные предприятия — кирпичный, известковый и деревообделочный цеха, каменный и песчаный карьеры, шахта по добыче угля для местных нужд. Развернулись подготовительные работы для сооружения первого угольного разреза.

Его строительство ускорилось с образованием в апреле 1950 года в соответствии с постановлением Совмина СССР от 28-го сентября 1949 года треста «Иртышуглестрой» (управляющий И.И. Карашук, главный инженер А.А. Хищук) и созданием в Экибастузе Дирекции строящихся

предприятий угольной отрасли, подчиненной комбинату «Карагандауголь», с функциями заказчика, а также завершением строительства железнодорожных путей на участке Павлодар—Экибастуз.

Проектирование Иртышских угольных разрезов (так поэтично называли их геологи и проектировщики из-за близости воспетого в песнях и легендах могучего Иртыша) в 1946 году поручено Государственной проектной конторе «Каргандашахтпроект», образованной по приказу Наркомугля СССР в декабре 1941 года на базе проектного бюро треста «Карагандауголь».

Эта контора завершила в 1947 году разработку нового комплексного проекта вскрытия Экибастузской мульды, которым предусматривалось заложение по ее периметру десяти угольных разрезов мощностью по три миллиона тонн угля в год каждый. Одновременно она выполнила проектное задание Иртышского угольного разреза № 1 на мощность три миллиона тонн, сооружаемого на северо-западном участке мульды (поле № 1), которое в декабре 1947 года было утверждено Минуглепромом восточных районов СССР. На горных работах предусматривалось использование экскаваторов СЭ-3 с погрузкой угля непосредственно в вагоны парка МПС и вскрышных пород — в думпкары, на транспортировке — паровозы серии Э и Е.

Технический проект этого разреза завершён Госконторой (главный инженер проекта Н.А. Крылов) в декабре 1948 года, а в январе он утверждён вновь образованным единым Минуглепромом СССР.

Строительство разреза № 1 началось в 1948 году, а в июне 1950 года машинист экскаватора СЭ-3 С. Губенко вынул первый кубометр грунта и загрузил его в автосамосвал, чем и ознаменовал начало горно-вскрышных работ. В декабре 1954 года машинист экскаватора СЭ-3 Н. Колотев загрузил экибастузским углем первый состав из вагонов парка Министерства путей сообщения (МПС).

24-го декабря 1954 года Госкомиссия подписала акт о вводе в эксплуатацию первой очереди Иртышского угольного разреза № 1 мощностью 1,5 млн. тонн угля в год. Однако из-за крупных недоделок разрез не приняли на баланс комбината «Карагандауголь». Поэтому Минуглепромом СССР при утверждении акта Госкомиссии решено включить с 25-го декабря 1954 года разрез № 1 (первую очередь) в число действующих предприятий треста «Иртышуглестрой», и только в апреле 1955 года он передан тресту «Карагандауглеразрез» комбината «Карагандауголь».

Вторая очередь разреза мощностью 1,5 млн. тонн угля в год принята Госкомиссией в декабре 1955 года, т.е. Иртышский угольный разрез № 1 вошел в строй действующих с проектной мощностью в 3 млн. тонн. Уместно заметить, что сооружение разреза № 1 шло тяжело, ибо на месте не было по существу никакой строительной базы, катастрофически не

хватало жилья, пресной воды, электроэнергии и особенно рабочих. Поэтому к строительным работам в 1950–1955 годах привлекались заключенные. Здесь действовал лагерь особого режима с численностью «эзков» до пяти тысяч человек, в котором, как известно, провел несколько лет писатель А. И. Солженицын, а его первая книга «Один день Ивана Денисовича» повествует как раз о жизни заключенных в этом лагере, их работе на сооружении Экибастузской ТЭЦ.

В декабре 1951 года институтом «Карагандагипрошахт» (в январе госконтора «Карагандашахтпроект» преобразована в Госинститут «Карагандагипрошахт», ставший генеральным проектировщиком Иртышских разрезов) завершена разработка технических проектов угольных разрезов № 2 и № 3 по три млн. тонн угля в год каждый с вывозкой загруженных углем вагонов на общую углесборочную станцию. Технологические проектные решения здесь аналогичны первому разрезу: экскаваторы СЭ-3, паровозы, думпкары, подземный дренаж.

Горно-вскрышными работами в январе 1955 года началось сооружение второго разреза силами подразделений треста «Иртышуглестрой». Однако его строительство с 1958 года заторможено при высокой готовности первой очереди, а разреза № 3 вообще приостановлено, резко сократилось финансирование и всех других объектов отрасли. Это связано с ошибочным тезисом, выдвинутым правительством СССР об изменении топливного баланса страны в пользу нефти и газа. В семилетнем плане развития народного хозяйства СССР на 1959–1965 годы доля угля в производстве топлива снижалась с 60 до 43%, что нанесло огромный ущерб государству. И спохватились об этом только через два года.

Во исполнение распоряжения Совмина СССР от 26-го июня 1961 года Совмин Казахской ССР обязал Целинный Совет народного хозяйства (СНХ) обеспечить в третьем квартале 1961 года возобновление строительства разреза № 3 и ввода его в действие на полную мощность, а также ввести в эксплуатацию в 1961 году угольный разрез № 2. А так как строительные работы на этом разрезе не успели окончательно заглотнуть, то в декабре 1961 года удалось ввести его на полную проектную мощность в три млн. тонн угля в год. Он на правах участка вошел в состав первого разреза. А вот строительство разреза № 3 – в 1958–1960 годах было полностью остановлено, более того, все железнодорожные пути и линии электропередач демонтированы, и возобновлено только во второй половине 1961 года.

Кстати, решение союзного правительства о снижении потребления твердого топлива, т.е. угля, в целом отрицательно сказалось на создании угольной базы в Экибастузе: усилился отток квалифицированных кадров не только угольщиков и строителей, но и врачей и учителей, ухудшилась поставка оборудования, запчастей и материалов, а также продо-

вольственных и промышленных товаров, в городе резко сократилось жилищно-коммунальное и социальное строительство.

Первая очередь разреза № 3 по утвержденному Целинным СНХ пусковому комплексу введена 30-го декабря 1963 года, а через год удалось ввести и вторую очередь, и разрез № 3 стал действующим на проектную мощность в три млн. тонн. Административно же он вошел в состав разреза № 1, переименованного в угольный разрез «Центральный».

Напомню, что руководителями аппарата Иртышского угольного разреза № 1 в 1956 году были: М.И. Чалбышев — начальник разреза, С.В. Хохлачев — главный инженер, И.И. Лукьяновский — главный бухгалтер, В.Н. Костырев — главный механик, П.М. Максимов — начальник планового отдела, Н.К. Сибиряков — начальник отдела труда и зарплаты, А.Ф. Немкин — главный маркшейдер.

В сентябре 1956 года в Экибастузе начал действовать трест «Иртыш-уголь» (управляющий Г.С. Гридин, главный инженер И.П. Федотов), которому поручались не только функции заказчика по сооружению всех объектов угольной отрасли (разрезы, завод по ремонту горно-строительного оборудования, ТЭЦ, автобаза, жилье, социальное, железнодорожное и энергетическое строительство), но и прежде всего быстрыми темпами наращивать добычу и поставку тепловым электростанциям экибастузского угля. С перебазированием основных кадров и части оборудования из Караганды руководство треста провело в 1956—1958 годах ряд важных организационных мер, способствовавших решению поставленных перед ним задач по освоению и развитию бассейна.

Уже в октябре 1956 года в составе треста образовано строительное управление (К.М. Югай), в феврале 1957 года — отдел технического снабжения (Т.А. Кусаинов), а в марте — Северный вскрышной разрез (П.Н. Двоеглазов, В.Д. Баскин), в этом же месяце образована Иртышская автобаза. В апреле 1957 года созданы: жилищно-коммунальный отдел (ЖКО) (Н. Дальдибеков), погрузочно-транспортное управление (ПТУ) (В.Ф. Гаврюшин, Д.В. Смирнов), центральная электромеханическая мастерская № 5 (ЦЭММ-5) (В.Е. Батенков, Н.М. Двоскин), энергоуправление (А.В. Кольцов, Б.И. Гладких).

Северный вскрышной разрез создан в составе двух вскрышных и отвального участков и станции Породная. Таким образом, трест отделил от первого разреза и взял под свое непосредственное управление вскрышные работы, железнодорожный и автомобильный транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство, энерго- и водоснабжение, ремонт оборудования, и разрез стал заниматься только добычей угля.

Вот ведь как получилось: то экибастузский уголь был вроде бы не нужен и сооружение разрезов и дальнейшее развитие бассейна каза-

лось бесперспективным, то вдруг выяснилось, что уголь этот ох как нужен стране, а потому сверху шли указания: «Давай, давай!».

Решено было одновременно с сооружением новых угольных разрезов провести реконструкцию разреза № 1 с увеличением мощности в полтора раза. В 1962 году Целинный Совет Народного хозяйства утвердил разработанный в «Карагандагипрошахте» проект реконструкции разреза с ростом мощности на 1,5 млн. тонн угля в год. В течение 1965–1966 годов реконструкция, которая проводилась без снижения достигнутого уровня добычи угля, была завершена, и мощность разреза № 1 поднялась до 4,5 млн. тонн.

А потребность в экибастузском угле все росла и росла (вот вам нефть и газ!). Поэтому трестом было принято еще одно решение о проведении реконструкции уже всех действовавших разрезов на карьерных полях 1, 2 и 3 со значительным приростом мощности за счет применения еще более совершенной техники и новейших технологий.

Такой проект на реконструкцию с доведением мощности разрезов до 20 млн. тонн разработан в «Карагандагипрошахте», и после длительных и сложных согласований в различных ведомствах в декабре 1964 года утвержден Совмином Казахской ССР. Ввод мощностей осуществлен: первая очередь на два млн. тонн — в январе 1968 года, вторая, также на два млн. тонн, — в декабре 1968 года, а в декабре 1970 года реконструкция была в основном завершена — введено еще 5,5 млн. тонн. Таким образом, за счет реконструкции, а также проведения дополнительных оргтехмероприятий мощность разрезов на полях 1, 2 и 3 на конец 1970 года достигла 22 млн. тонн угля в год.

И все-таки из-за огромных потребностей в дешевом экибастузском угле приходилось все время думать о строительстве новых крупных разрезов. Не завершив как следует многих оставшихся проблем на действовавших разрезах, трест «Иртышуголь» готовился к сооружению разрезов на полях № 5 и № 6, весьма благоприятных в горно-геологическом отношении для создания более мощных и эффективных угольных разрезов.

Проектные задания разрезов № 5 и № 6, разработанные еще в 1956 году на мощность по три млн. тонн каждый, несколько раз пересматривались с доведением мощности объединенного разреза № 5/6 до 15 млн. тонн. В 1959 году «Карагандагипрошахтом» выполнено еще одно задание с увеличением его мощности до 20 млн. тонн (главный инженер проекта Л.П. Любушкина), которое пролежало по упомянутым причинам без движения более двух лет. Затем, в результате опять-таки сложных обсуждений, было принято решение об увеличении мощности разреза до 45 млн. тонн. Проектное задание на эту мощность выполнено в «Карагандагипрошахте» (главный инженер проекта Л.С. Винницкий).

При рассмотрении проектного задания разреза № 5/6 в январе 1964 года на заседании ВСНХ СССР мощность разреза подняли до 50 млн. тонн угля в год. В проекте разреза № 5/6 сфокусировано все лучшее, достигнутое в отечественной и мировой горной практике: применение мощных роторных экскаваторов с повышенными усилиями копания на разработке крепких угольных пластов сложного строения и прогрессивных технологических схем и эффективного использования, глубокий ввод напряжения 35 киловольт непосредственно на уступы, блочное строительство поверхностных сооружений, ввод разреза отдельными самостоятельными очередями для более равномерного освоения вводимых угольных мощностей и использования основных дорогостоящих фондов и др.

С сентября 1964 года начались первоочередные работы по сооружению этого, не имевшего аналога в мировой практике, сверхмощного разреза: осушение пластов (дренаж), плотина на логе Елемес, отсыпка земляного полотна для железнодорожного пути от разреза до разъезда 116 МПС. В июле 1965 года начались горно-вскрышные работы с погрузкой экскаватором СЭ-3 породы в автотранспорт. Зафиксирован и стал достоянием истории первый трехкубовый ковш, наполненный вскрышным грунтом, машиниста экскаватора И.Е. Ефанова.

В январе 1965 года принят в эксплуатацию железнодорожный узел «Экибастуз-2», построенный по титулу разреза № 5/6 и переданный на баланс Павлодарского отделения Целинной дороги.

В августе 1970 года машинист роторного экскаватора В.С. Егоров загрузил первую партию вагонов парка МПС углем разреза № 5/6.

Ввод мощностей на этом разрезе осуществлялся таким образом. Первые семь очередей по 5 млн. тонн каждая приняты: первая очередь — в ноябре 1970 года, вторая — в феврале 1971 года, третья — в декабре 1972 года, четвертая — в июне 1973 года, пятая — в декабре 1973 года, шестая — в сентябре 1975 года, седьмая — в декабре 1977 года. Восьмая очередь на 7,5 млн. тонн принята в декабре 1978 года. И, наконец, в декабре 1979 года введена в эксплуатацию последняя 9-ая очередь, и мощность разреза достигла проектной — 50 млн. тонн угля в год. Разрез «Богатырь» (так он стал называться с января 1972 года) по размерам добычи угля вышел на первое место в мире. Кстати, замечу, что прославленный коллектив этого разреза уже в декабре 1983 года досрочно освоил проектную мощность, добыв 50-миллионную с начала года тонну экибастузского угля.

В декабре 1978 года Министерство угольной промышленности СССР утвердило технико-экономическое обоснование (ТЭО) на строительство разреза «Восточный» мощностью 20 млн. тонн. При разработке технического проекта этого разреза сотрудники института «Караганда-

гипрошахт» совместно с инженерами ПО «Экибастууголь» реализовали новейшие идеи в технологии добычи угля и использовании совершенно иной техники, что позволило Министерству угольной промышленности СССР при его утверждении в декабре 1970 года поднять мощность до 30 млн. тонн угля в год.

Впервые в отрасли здесь была предусмотрена конвейерная транспортировка угля от забойного роторного экскаватора, работающего совместно с перегружателями, до погрузочно-усреднительных комплексов на поверхности, оснащенных штабелеукладчиками и усреднительно-погрузочными машинами, и погрузочных пунктов загрузки угля в железнодорожные вагоны с весовой дозировкой. В результате реализации проекта разреза «Восточный» тепловые электростанции стали получать с этого разреза равномерный по зольности (усредненный) и стандартный по крупности уголь, что при большой единичной мощности энергоблоков очень важно для ТЭС, при этом за счет весовой дозировки исключены недогрузки или перегрузы железнодорожных вагонов.

Вот как выглядел ввод мощностей по времени: первая очередь — в сентябре 1985 года, вторая — в январе 1986 года, третья — в декабре 1987 года, а в декабре 1988 года — последняя очередь (все по 7,5 млн. тонн угля в год). Акт ввода разреза «Восточный» на полную проектную мощность в 30 млн. тонн угля в год подписан Госкомиссией 30-го декабря 1988 года.

Таким образом, угольная база в Экибастузе в 1988 году только по принятым и введенным в эксплуатацию мощностям достигла 105 млн. тонн.

Угольщики на этом не остановились, шли напряженные поиски возможностей для дальнейшего роста добычи угля. В декабре 1976 года Министерство угольной промышленности СССР по согласованию с Госпланом СССР утвердило ТЭО реконструкции разрезов — «Центрального» угольного, «Северного» и «Южного» вскрышных. В нем было предусмотрено объединение указанных разрезов в один «Северный» угольный с проектной мощностью 35 млн. тонн угля в год.

В октябре 1981 года Совет Министров СССР утвердил технический проект этой реконструкции, который разработан в «Карагандагипрошахте» (главный инженер проекта А.П. Сорокин) в 1980 году. Проектная мощность разреза — 35 млн. тонн при селективной выемке пластов с текущим коэффициентом вскрыши — 2,4. В связи с новыми условиями на экибастузский уголь, разработанными в 1977 году институтом «Карагандагипрошахт» совместно с Северо-западной экспедицией Центрального Казахстанского территориального геологического управления и утвержденными ГКЗ СССР в июле 1979 года, предусматривающими в основном их валовую выемку, стало возможно достижение мощности разреза до 50 млн. тонн за счет вовлечения высокозольных угольных

пачек и углистых пород при сохранении годового объема горной массы пластов. Однако в 1986 году этот техпроект был пересмотрен в Министерстве угольной промышленности СССР и утвержден на мощность только 26 млн. тонн угля в год.

Работы по реконструкции начались в 1978 году и на конец 1996 года оказались все еще незаконченными. В июле 1988 года образован объединенный разрез «Северный», в состав которого на правах технических единиц вошли вскрышные разрезы «Северный» и «Южный» и угольный разрез «Центральный». Впоследствии эта техническая единица была ликвидирована, а угольные участки подчинены непосредственно руководству объединенного разреза.

С большим сожалением приходится отмечать, что под влиянием рыночных факторов произошло резкое снижение добычи угля на этом разрезе — до 10 млн. тонн при годовом объеме вскрыши — 15 млн. кубометров. Какая уж тут реконструкция, если одни убытки?! В то же время оборудование устарело и морально, и физически, основные фонды практически не обновлялись. Но тем не менее, если принять на этом разрезе валовую выемку, то мощность разреза «Северный» в 35 млн. тонн угля в год вполне возможна: надо только в несколько раз увеличить объем вскрышных работ, обновить основные фонды, прежде всего оборудование, провести проектные горно-капитальные работы. Нужны, конечно, определенные субсидии на период до выхода на безубыточную добычу угля при ее объеме по приблизительным прикидкам до 25–28 млн. тонн в год.

Технический проект реконструкции разреза «Богатырь» выполнен в «Карагандагипрошахте» под руководством главного инженера проекта А.П. Сорокина, пересмотренный вариант которого утвержден Минуглепромом СССР в конце декабря 1988 года с приростом мощности на 9 млн. тонн и доведением ее до 62 млн. тонн угля в год (мощность в три млн. тонн выведена ранее за счет освоения поля № 9). Ввод мощностей предусматривался тремя пусковыми комплексами: первый, на два млн. тонн, — в 1988 году, второй, на пять млн. тонн, — в 1989 году и третий, еще на два млн. тонн, — в 1992 году.

Однако рыночные отношения оказали свое влияние и здесь, и реконструкция обрела иные формы. Хотя добыча угля на разрезе была безубыточна, но почти вся выделявшаяся на капитальное строительство прибыль уходила на финансирование сооружения разреза «Майкубенский», а самому «Богатырю» еле-еле удавалось поддерживать производственную мощность, уровень которой определялся не столько потребностями ТЭО, сколько возможностями устаревшего оборудования разреза. Следовательно, мощность разреза «Богатырь» в 62 млн. тонн безусловно может быть достигнута при вливании не так уж больших

субсидий извне на выполнение работ в соответствии с проектом и обновление горно-транспортного оборудования.

Из всего приведенного здесь материала вытекает совершенно определенный вывод. В Экибастузе в 1977 году создан огромный топливный потенциал с невиданной концентрацией запасов каменного угля: уже действуют, правда, с пониженной загрузкой мощности на 105 млн. тонн, и могут быть дополнительно введены за счет реконструкции мощности еще на 22 млн. тонн угля в год. Следовательно, в Экибастузе можно с успехом ежегодно добывать более 125 млн. тонн относительно дешевого угля, что полностью обеспечит топливом ТЭС Казахстана, Урала и Сибири, Российской Федерации и ряда других государств СНГ.

К этому угольщики Экибастуза пришли не в один год. Во все время существования треста «Иртышуголь», комбината и ПО «Экибастузуголь» осуществлялось техническое перевооружение разрезов, которое велось непрерывно и комплексно.

На первом этапе перевооружения, начавшемся вскоре после сдачи в эксплуатацию первого разреза и продолжавшемся до 1964 года, удалось заменить паровозы серии Э и Е, плохо работавшие на соленой и жесткой местной воде (пресной воды еще не было), на более мощные серии СОК с тендер-конденсаторами, на вскрышных и отвальных работах — трехкубовые экскаваторы были заменены четырехкубовыми, и на бурении скважин — маломощные станки БС-100/25 — более совершенными типа СБВ-2. К этому периоду относятся также сооружение подземной дренажной системы, расширение выездных траншей и реконструкция отвалов.

Проектные мощности разрезов за этот период были освоены досрочно, однако потребность страны в экибастузском угле не удовлетворилась. Увеличить объемы добычи угля на ограниченном полями разрезов 1, 2 и 3 фронте можно было только на основе интенсификации горно-транспортных работ. В связи с этим инженерно-технической службой треста «Иртышуголь» разработаны и в течение 1964—1970 годов — периода второго этапа — претворены в жизнь комплексные меры по техническому перевооружению разрезов, совершенствованию технологии горных работ и организации производства. К этому времени «Карагандагипрошахтом» выполнен проект реконструкции разрезов №№ 1, 2 и 3, реализованный угольщиками в основном в конце 1970 года.

Наиболее узким звеном в технологической цепи оказался железнодорожный транспорт, где все еще использовались паровозы. В течение 1964—1967 годов сооружены четыре тягово-распределительные подстанции, построены 300 км контактных сетей, задействованы 77 электровазозов сцепной массой 150 и 180 тонн, введены в работу 420 большегрузных думпкаров, все железнодорожные станции переведены на электри-

ческую централизацию стрелок и сигналов (СЦБ). В результате этих мер весовая норма поезда возросла почти в 1,5 раза, а пропускная способность станций — на 25%.

В этот период на вскрышных и отвальных работах задействовано более 20 экскаваторов ЭКГ-8 и ЭКГ-8И с ковшами вместимостью 8 и 10 кубометров. Впервые в практике открытых горных работ прошел промышленные испытания и введен в эксплуатацию экскаватор ЭКГ-12,5 с первым заводским номером, нарезку новых добычных горизонтов стали осуществлять удлиненными мехлопатами ЭКГ-4у, на переукладке карьерных путей — использовать путеукладочные поезда системы Платова. За период 1965—1970 годов полностью механизированы процессы балластировки рельсошпальной решетки и подбивки балласта путем применения вагонов-дозаторов, шпалоподбивочных машин, путеподемников.

За эти годы инженерно-технической службой треста совместно с коллективами ряда ведущих отраслевых институтов и машзаводов выполнен большой объем научно-исследовательских, проектно-конструкторских и экспериментальных работ по созданию техники непрерывного действия для разработки крепких углей, в результате чего созданы опытные образцы отечественных роторных экскаваторов с повышенными усилиями копания (РЭ-1, РЭ-2, РЭ-2Ц, ЭРГ-400Д) и начата их опытная эксплуатация.

Третий этап технического перевооружения Иртышских угольных разрезов совпал с перевооружением всей угольной отрасли. В это время на разрезах внедрены новая технология разработки сложноструктурных угольных пластов, имеющих большое количество крепких породных прослоек различной толщины, с применением в широких масштабах крупных роторных экскаваторов производительностью 1250—5000 тонн в час. На нарезке новых горизонтов впервые в отрасли применен экскаватор ЭКГ-6, ЭУ с удлиненным оборудованием, а на вскрышных уступах и отвальных тупиках получили широкое применение мехлопаты с ковшом 12,5 и 16 кубометров. На транспорте внедрены тяговые агрегаты ОПЭ-1 и ПЭ-2М, думпкары грузоподъемностью до 180 тонн, путеукладочные поезда ИГД им. Скочинского. На бурении взрывных скважин широкое распространение получили буровые станки СБР-160 и ЭСБШ-200-60, а также 2СБШ-200Н с режущими долотами.

Еще не был полностью завершен третий, как начался новый, четвертый этап технического перевооружения, связанный с вводом в эксплуатацию разреза «Восточный», характеризовавшийся значительным ростом автоматизации производственных процессов, внедрением АСУП, повышением технического уровня производства.

В целях ускорения освоения бассейна и создания крупной углетопливной базы Казахстана в тресте «Иртышуголь» продолжали совершенствоваться системы управления предприятиями: реорганизовывались действовавшие, создавались новые.

В связи с принятием в эксплуатацию Иртышского разреза № 2 в апреле 1962 года образован Вскрышной разрез № 2, которому поручено ведение вскрышных работ в поле № 2.

В июне 1966 года создано Ремонтно-строительное управление, на которое возложены обязанности организации надлежащего ремонта жилого фонда, поскольку Управление жилищно-коммунального хозяйства с этой работой уже не справлялось, а в июле 1969 года для обеспечения возросших объемов по благоустройству, зеленому строительству и саночистке города образовано хозяйственное Специализированное ремонтно-строительное управление.

В январе 1968 года из состава уже недостаточно хорошо управляемого разреза № 1 выделен и стал самостоятельным предприятием угольный разрез № 2 (Н.Д. Юшкин, Н.М. Белик), в связи с этим Вскрышной разрез № 2 переименован в Южный вскрышной разрез.

В апреле 1969 года на базе ЦЭММ-5 и простроенных корпусов создан завод РГТО (Б.И. Гладких, Н.М. Двоскин).

В июне 1970 года трест «Иртышуголь» Казуглепрома преобразован в комбинат «Экибастузуголь» (Г.С. Гридин, И.П. Федотов) с непосредственным подчинением Минуглепрому СССР, что подняло его роль и возможности в дальнейшем увеличении объемов добычи и поставок экибастузского угля. В декабре этого года в связи с принятием в эксплуатацию первой очереди образовано самостоятельное в составе комбината предприятие Иртышский разрез № 5/6 (С.П. Куржей, А.И. Воробьев).

В январе 1973 года в составе ПТУ образована Путевая машинная станция для сборки новых и ремонта старых железнодорожных путевых звеньев и стрелочных переводов и автоклавной пропитки деревянных шпал, которая ровно через четыре года стала самостоятельной производственной единицей, подчиненной ПО «Экибастузуголь». В июле 1973 года образована техническая единица — Богатырское погрузочно-транспортное управление (М.П. Богомяков), через шесть с половиной лет ставшее производственной единицей, а в июле 1974 года в составе комбината образован Информационно-вычислительный центр на самостоятельном балансе.

В апреле 1975 года на базе комбината образовано ПО «Экибастузуголь» (и.о. генерального директора Г.С. Гридин, технический директор — главный инженер И.П. Федотов), напрямую подчиненное Министерству угольной промышленности СССР.

Уместно здесь напомнить, что в феврале 1976 года с трибуны XXV-го съезда КПСС первый секретарь ЦК Компартии Казахстана Д.А. Кунаев провозгласил о создании в Экибастузе 4-ой Всесоюзной угольной кочегарки (после Донбасса, Кузбасса и Караганды), добыча угля в которой в 1975 году составила 45,8 млн. тонн.

Совершенствование же структуры управления в бассейне продолжалось. В январе 1977 года создана производственная единица Управления «Тепловодоканал», в апреле 1978 года — Узел производственно-технологической связи. В связи с возросшим объемом строительно-монтажных работ, выполняемыххозспособом, в январе 1979 года образовано еще одно строительное управление — разрезно-строительное управление № 2, а для улучшения продовольственного снабжения горожан в апреле 1981 года в составе ПО «Экибастузуголь» образован совхоз «Горняк» мясомолочного и овощного направлений.

В декабре 1981 года образована Дирекция строившегося разреза «Восточный», призванная на правах заказчика обеспечить качественное сооружение этого разреза в соответствии с утвержденными пусковыми комплексами. В мае следующего года создана еще одна производственная единица — Экибастузское ПТУ (А.А. Жапсарбаев, Г.М. Тимошенко), предназначенная в основном для грузовой и коммерческой связи между угольными разрезами и Целинной железной дорогой.

В июле 1985 года появилась производственная единица — Восточное ПТУ, предназначенное для вывозки вскрышных пород с разрезов «Богатырь» и «Восточный», а в сентябре образовалась в составе «Экибастузугля» производственная единица — угольный разрез «Восточный» (В.У. Аксиньин, А.Т. Утегенов).

Все эти новообразования давали мощный импульс трудовым коллективам для решения поставленных задач, приближали руководство непосредственно к месту действия производственных событий.

Рост объемов добычи Экибастузского угля сопровождался достижением высоких технико-экономических показателей. Производительность труда, например, почти в три раза превышала средний показатель по открытым работам отрасли. По уровню производительности труда ПО «Экибастузуголь» опережало такие страны с развитой добычей угля на карьерах, как США, Германия, Польша, Чехословакия.

Среднегодовой темп прироста валовой и товарной продукции достигал 12,8–14,5 %, а уровень добычи угля в бассейне превысил в 1988 году 89,5 млн. тонн, т.е. по сравнению с 1957 годом возрос почти в 25 раз. Такого бурного развития не знал ни один угольный бассейн в странах СНГ.

И в этом немалую роль сыграли ведущие сотрудники аппарата управления. Всех перечислить в рамках данной статьи невозможно, назову только некоторые имена: К.И. Романенко, П.И. Левин, Н.А. Гусева,

Б.К. Колодуб, А.Я. Величко, Д.П. Мелехов, Н.Ф. Ханина, Т.Касымжанов, Н.И. Федорякин, М.П. Финогенов, А.И. Марчук, Е.Аубакиров, Ю.В. Шегай, И.Г. Антоненко, Э.Ю. Кригер, И.П. Опанасенко, К.Айткалиев.

Экипажи многих роторных экскаваторов и комплексов достигали рекордных в угольной отрасли показателей. В 1973 году коллектив экскаватора СР с/к-470 под руководством бессменного бригадира Г.И. Мозера отгрузил потребителям 3,7 млн., а в 1979 году — 3,9 млн. тонн экибастузского угля; в 1976 году роторным экскаватором СР с/к-470 (бригадир А.И. Витт) добыто уже 4,4 млн. тонн, экипаж роторного экскаватора СР с/к-2000 (бригадир Ф.В. Мокрослоев) в 1976 году достиг 5,9 млн., в 1977 году — 5,8 млн. тонн годовой выработки. 5,1 млн. тонн достиг в 1978 году другой роторный экскаватор СР с/к-2000 (бригадир С.И. Зубко). Еще большей выработки достигли экипажи аналогичных роторных экскаваторов СР с/к-2000, отгрузивших потребителям: в 1983 году бригада В.А. Корсикова — 6,9 млн. тонн, в 1984 году бригада Н.Т. Пешкова — 6,9 млн. тонн, в 1988 году бригада А.И. Федотова — 7,8 млн. тонн экибастузского угля, что явилось новым всесоюзным рекордом.

В 1981 году бригады роторных комплексов ЭРШРД-5000, которыми руководили А.И. Шишлов и Р.Х. Фецер, достигли годовой выработки на одну машину — 8,2 млн. тонн, установив отраслевой рекорд.

С первых дней эксплуатации экибастузских разрезов успешно трудились бывшие паровозники, ставшие затем машинистами электровозов и дизель-электровозов А.И. Бондаренко, С.А. Илларионов, И.Д. Фолтин, П.Д. Резепов. Первыми в 60-х годах «миллионерами», т.е. достигшими годовой выработки свыше одного миллиона тонн, стали машинисты экскаваторов Ф.В. Мокрослоев и М.И. Евстигнеев. В последующем их ряды пополнили Г.И. Мозер, Н.Н. Колотев, В.С. Егоров, Ф.Ф. Белкин.

Больших успехов добивались бригады экскаваторов, руководимые М.Ф. Возным, В.В. Муваракшиным, П.М. Михневичем, в 70-х годах отличились экскаваторные бригады И.Г. Кочерги, В.И. Неупокоева, В.Ж. Мукишева, С.Кадырова.

Высоких производственных показателей в 1976—1980 годах достигали бригады экскаваторов Д.П. Сидельникова, Н.П. Ермаченко, А.С. Волкова, машинисты локомотивов А.А. Страшко и А.Г. Токарев, машинисты буровых машин И.Л. Наконечный, Г.И. Соболев, Ю.А. Скрылев.

Огромный вклад в развитие добычи экибастузского угля внесли начальники угольных участков А.А. Харецкий, А.Г. Гудыменко, Н.М. Кабанец, А.Б. Нарон, Т.К. Абдуалиев, В.В. Каландаришвили; электромеханики разных уровней: С.А. Шишлов, С.Шешембеков, Е.К. Бейсенбин, А.Л. Колесников, В.Я. Бедник, А.Ф. Баянов, Ю.А. Лисов, С.А. Хрулев, Ж.Байтурсунов, В.П. Лисицин, отличившиеся в особенности при внедрении роторной техники.

Нельзя не отметить также весомый вклад в освоение Экибастузского бассейна и создание мощной угольной кочегарки работавших в разное время главных инженеров разрезов и предприятий: Н.М. Белика, И.П. Павлюка, П.И. Сушкова, Д.В. Смирнова, П.Ф. Лысенко, Л.А. Ларионова, Г.С. Польщикова, С.М. Садыкова, В.Д. Баскина, А.Т. Утегенова.

За развитие и внедрение высокоэффективной добычи угля в больших размерах из сложно-структурных пластов Экибастузского бассейна с помощью мощной роторной техники группе специалистов объединения «Экибастузуголь», научно-исследовательских и проектных институтов, а также машзавода, присуждена в 1978 году Государственная премия СССР в области науки и техники. Из работников ПО «Экибастуз-уголь» ее лауреатами стали: Н.М. Белик, И.П. Федотов, С.П. Куржей, В.Ф. Гаврюшин, Б.Г. Гудыменко и С.Шешембеков. Кроме того, в 1982—1988 годах за выдающиеся производственные трудовые достижения звания лауреатов Государственной премии СССР были удостоены А.А. Шишлов, А.В. Зеленков, В.М. Возный.

Автору этих строк довелось в течение 22-х лет (1956—1978 гг.) работать главным инженером треста «Иртышуголь», комбината и ПО «Экибастузуголь», т.е. быть не только прямым участником всех событий по освоению и развитию бассейна, но и волею судьбы руководителем технического оснащения и перевооружения разрезов, проведения большинства научно-исследовательских, проектно-конструкторских и экспериментальных работ по разработке экибастузского угля, создания мощной топливной базы на северо-востоке Казахстана.

К этому добавлю еще, что за достижение высоких производственных и технико-экономических показателей трест «Иртышуголь» награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В связи с неизбежными трудностями при переходе к рыночной экономике разрезы ПО «Экибастузуголь», преобразованного в 1994 году в АО «Экибастузкомир», а затем в Государственное АО «Экибастузкомир», заметно снизили объемы добычи и поставки потребителям товарного топлива и оказались на грани банкротства. Правительством Республики Казахстан принято и реализовано в 1996 году решение о продаже с аукциона имущества всех разрезов по отдельности и некоторых вспомогательных предприятий иностранным фирмам и компаниям и ликвидации при этом Государственного АО «Экибастузкомир».

Каким образом и в какие сроки иностранные фирмы возродят достигнутые еще в конце 80-х годов мощности приобретенных ими угольных разрезов — 105 млн. тонн угля в год — покажут время и действия этих инофирм. Пожелаем им удачи в интересах трудящихся города.

НЕОКОНЧЕННЫЙ ПОРТРЕТ

Если справедливо утверждение, что история развивается по спирали, то биография Экибастуза наглядный тому пример.

Вспомним. В конце прошлого века павлодарским богачом-предпринимателем А.И. Деровым для разработки Экибастузского месторождения создается Воскресенское горнопромышленное общество.

Однако общество Дерова оказалось неспособным развернуть добычу угля в таких масштабах, чтобы обеспечить жизнеспособность предприятия.

В 1900–1903 годах на коях возникают забастовки рабочих по причинам до боли знакомым в наши дни – низкой заработной платы и несвоевременных расчетов.

В 1903 году Воскресенское общество обанкротилось. Первый виток «экибастузской спирали» свершился. Для Экибастуза наступил период безвременья.

Владельцем экибастузских копей и всех предприятий Воскресенского общества, несколько лет спустя, становится английский промышленник Л. Уркарт, который возобновил добычу угля.

В 1918 году шахты, заводы, железная дорога были национализированы.

Гражданская война и всеобщая разруха тяжело отразились на хозяйстве Экибастуза. Шахты были затоплены, оборудование заводов и железной дороги частью испорчено, частью расхищено.

В 1921–1922 годах велись переговоры с Уркартom о передаче ему Экибастуза в концессию. По настоянию В.И. Ленина концессия была отвергнута.

Поднять и развить производство в Экибастузе в те годы стране было не под силу. В 1925 году Экибастузские копи были законсервированы.

С начала эксплуатации месторождения возник горняцкий поселок. Сохранившиеся фотографии свидетельствуют о крайней примитивности, убогости жилищ шахтеров, в большинстве это были землянки. При Уркarte для рабочих строились бараки из расчета около двух квадратных метров на человека. Было построено также несколько десятков жилых домов, подразделявшихся на семь разрядов. Дом седьмого разряда, к примеру, состоял из 12–20 квартир для рабочих из одной комнаты на семью, в которой помещалась и печь-духовка. Квартиры в домах шестого разряда, предназначенные для более квалифицированных ра-

бочих, отличались тем, что помимо одной комнаты, имели «полукухню» на семью. Далее следовали квартиры для мастеров, служащих, вплоть до первого разряда — пятикомнатной квартиры с кухней и теплой уборной для управляющего копиями.

Из года в год переносилось строительство школы на 120 мест, но до 1917 года ее так и не построили. Благими намерениями остались планы строительства магазина, народного дома и кинематографа.

Итак, в 1925 году завершился еще один виток спирали. Более чем на два десятилетия в Экибастузе замерла жизнь. Люди разъехались, шахты и имевшиеся здания постепенно разрушались.

Новая страница в истории Экибастуза началась после Великой Отечественной войны.

В 1949 году в Экибастуз пришла железная дорога, начались вскрышные работы. Одновременно строился город. В декабре 1954 года первый эшелон угля был отправлен на Урал. В 1957 году Экибастузу присваивается статус города.

Казалось, новый рывок Экибастуза по восходящей обещал увести его в XXI век: непрерывно возрастала угледобыча, строились ГРЭС, линии электропередач. Экибастузский топливно-энергетический комплекс обрел не только республиканскую, но и всесоюзную известность, став в один ряд с такими стройками-гигантами, как БАМ, КАМАЗ.

Но рухнул СССР, порвались налаженные экономические связи, и Экибастуз вступил в период застоя, а потом и спада производства угля и электроэнергии. Прямая восходящая Экибастуза стала неотвратимо клониться вниз.

Если добавить к этому, что угольные разрезы и предприятия энергетики перешли во владение забугорным капиталистам, все признаки завершення на наших глазах еще одного витка экибастузской спирали видны невооруженным глазом.

* * *

Биография Экибастуза начиналась трудно. Прибывшие отряды строителей размещались в палаточном городке. На сотню верст кругом простиралась полупустынная степь. Стояло жаркое лето, впереди ожидали осень с ее дождями и ветрами, долгую и суровую зиму. Полуразрушенные землянки, остатки шахтных строений — все было приспособлено для временного жилья, размещения самых необходимых служб.

В первую послевоенную пятилетку, напомним, страна, еще не залечив раны войны, приступила к осуществлению предначертаний «гени-

ального» вождя по созданию материально-производственной базы коммунистического общества и преобразованию природы на огромных территориях.

Строительство гигантских гидроэлектростанций, каналов, получивших наименование Великих строек коммунизма, требовало миллионов и миллионов дешевых рабочих рук. Щедро поставляла стране бесплатную рабочую силу прекрасно налаженная система ГУЛАГа. В 1949 году в экибастузской степи неподалеку от строящегося поселка возник еще один «остров» печально-знаменитого «Архипелага» — Экибастузский особый лагерь — «Песчанский особлаг», еще короче — «Песчанлаг».

Вот как описывает его Дмитрий Панин, отбывавший срок в этом лагере вместе с А.И. Солженицыным, в книге «Лубянка—Экибастуз»:

«Колочей проволокой были опутаны зона и предзонники. Надолбы из бревен с заостренными концами были врыты под углом в сорок пять градусов и направлены внутрь жилого пространства. Между двумя заборами была натянута проволока и продета в ошейники свободно бегающих специально выдрессированных овчарок.

В самой зоне был построен изолятор — лагерная тюрьма с сырыми неотопливаемыми карцерами — и отгорожен колочей проволокой барак усиленного режима».

Режим в особлаге был каторжным, окликали эзков не по фамилиям, а по номерам, которые на специальных лоскутах были нашиты на шапке, спине, на груди и на одной из рук или ног.

Эзков под конвоем водили на строительство города. Все предусмотрели сталинско-бериевские устроители спец- и особлагов, а вот чувства юмора были лишены напрочь. Ставились-то финские домики или двухквартирные, лишенные удобств, кирпичные дома, работы выполняли политзаключенные под вооруженной охраной, и назвать то, что строилось, социалистическим городом — каким же убогим надо было представлять себе это заветное будущее!

Коль скоро довелось коснуться этих страшных и позорных страниц нашей истории, добавлю еще одну, мало кому известную, подробность об Экибастузском особлаге.

В годы строительного бума в Экибастузе (1977—1985гг.) я был в числе тех журналистов, которые своим пером в немалой степени способствовали популяризации стройки. В наших писаниях было в избытке эпитетов в превосходной степени и восклицательных знаков, но никто из нас и словом не обмолвился об этой изнанке практики советского строительства. Многого мы не знали, а о том, что знали, говорить не полагалось. Пользуюсь случаем, чтобы снять с души тяжкий грех утаения правды.

Именно в Экибастузском особлаге в январе 1951 года доведенные до отчаяния ээки взбунтовались. Бунт был жестоко подавлен, бунтовщики разбросаны по бесчисленным лагерям страны.

Приведу еще одну выдержку из книги Д. Панина.

«Мы нанесли поражение чекистам, пронзили сердце особлагов, после чего началась серия непрерывных уступок и смягчений, и показали дорогу всем, кто хотел вести борьбу с произволом и унижением человека. Эхо быстро разнеслось по империи ГУЛАГа, и стали возможны последующие возмущения в Джезказгане, Воркуте, других местах, окончательно добившие массовое рабовладение в стране».

По его свидетельству, в тот год во всех уборных казахстанских пересылок было написано, выцарапано, выдолблено: «Привет героям Экибастуза».

* * *

Чтобы обнажить угольный пласт на площади, обеспечивающей промышленную добычу, предстояло вынуть семь миллионов кубометров земли. Среди первопроходцев Экибастуза в конце сороковых годов были управляющий трестом И.И. Карашук, главный инженер А.А. Хищук, главный маркшейдер Н.И. Петренко, экскаваторщики М.Ф. Возный, Н.Р. Колотев, С.А. Губенко, проходчики А.Шарипов и К.Рахимбаев, рабочий-путеец С.Куспекоев, водитель Ж.Омашев, врач Б.М. Авербух и многие другие.

Наращивались мощности угледобычи, строился город. Был он приземистым, пыльным. Как вспоминают старожилы, телеграфных столбов на улицах было тогда больше, чем деревьев.

Бедствовал город от безводья. Из пробуренных скважин шла жесткая горько-соленая вода. Компот с сухофруктами из такой водой получался соленым, мыло сворачивалось, кожа шелушилась. Как невесело шутили жители, люди терпят, а техника подводит: преждевременно выходили из строя котлы. В 1958 году ввели в эксплуатацию водопровод Калкаман—Экибастуз протяженностью 55 километров. Воды на первых порах хватало не только на промышленные и бытовые нужды, но и на озеленение. Но к началу 60-х годов обстановка с водоснабжением города вновь стала критической: дебит скважин Калкаманского водозабора иссякал.

Зимой 1961 года 40-тысячный Экибастуз из-за аварии остался без воды. Двое суток в степи на тридцатиградусном морозе, в обледенелой одежде люди работали на ликвидации аварии. Замораживания и разрушения всего водовода удалось избежать, но авария со всей очевидностью показала, на каком волоске висит водоснабжение Экибастуза.

Еще одно временное решение проблемы было найдено в подаче иртышской воды из канала Иртыш—Караганда, когда он подошел к Калкаману, через действующий водопровод Калкаман—Экибастуз. Полностью снята проблема водоснабжения шахтерского города была лишь с приходом иртышской воды по каналу в Экибастузское водохранилище. Это знаменательное событие произошло 21 декабря 1967 года.

Экибастузу выпала типичная для многих советских городов судьба. Удел их жителей был в том, чтобы любой ценой давать стране руду, уголь, металл. Инфраструктура жизнеобеспечения при этом оставалась на последнем плане.

И все же небольшой горняцкий город постепенно решал свои проблемы, этому в немалой степени способствовало то обстоятельство, что население его было стабильным, однородным по профессиональной принадлежности и поэтому легко поддающимся организации. Трест «Иртышуглестрой» был единоличным и полновластным хозяином города. Годы складывался здесь культ горняцкого труда. Дети гордились друг перед другом не отцами-начальниками, а отцами — героями труда, принадлежностью к горняцким династиям.

В силу этих обстоятельств в Экибастузе возникло движение по шефству над школами. Суть его была проста: угольные разрезы, заводы и другие производственные подразделения закреплялись за школами, техникумами, училищами, бригады — за классами, пионерскими отрядами, комсомольскими группами. Между рабочими и детскими коллективами заключались договоры, в выполнении которых они систематически отчитывались друг перед другом. В эту игру играли все и всерьез, и было это как-то по-домашнему, немного патриархально, но, несомненно, с пользой для детей, хотя бы уже потому, что, желая отличиться перед другими, шефы не скупились на средства, а в итоге школы Экибастуза имели прекрасные кабинеты, лаборатории, мастерские, школьники ежегодно совершали туристские поездки в Москву, Ленинград, на Кавказ, в Крым.

Как известно, любую здравую мысль можно довести до абсурда. Именно это случилось с шефским движением горняков Экибастуза.

Об этом опыте Экибастузский горно отчитался перед облоно, облоно — перед Министерством просвещения республики, республиканское министерство — перед союзным. Опыт был описан «Учителем Казахстана» и «Учительской газетой». Работники педагогической науки застолбили темы написания ученых трудов. Коллегия Министерства просвещения СССР рекомендовала опыт экибастузцев для повсеместного распространения. В Экибастузе и Павлодаре были проведены Всесоюзные семинары, межобластные и республиканская научно-практические конференции по коммунистическому воспитанию.

Все это было не более, чем выращивание дуба в горшке для резеды, но запущенная машина крутилась, и никому не приходило в голову, останавливать то бессмысленное вращение. Обкому партии было лестно слыть патроном всесоюзного почина, республиканскому министерству — гордиться славой первооткрывателя, Союзному министерству — заботой о повседневном внедрении почина, ученым — теоретическим обоснованием надуманных рекомендаций.

Наращивание мощностей угледобычи шло быстрыми темпами. Десять лет спустя после начала эксплуатации в Экибастузе добывалось уже более десяти миллионов тонн топлива в год. А потребности энергетики в дешевом экибастузском угле все росли. Строились новые разрезы, на вооружение горняков поступали более совершенные буровые станки, более мощные экскаваторы, паровозы, на смену которым пришли электровозы. А угля и энергии стране все не хватало. И тогда родился грандиозный проект ЭТЭКа — Экибастузского топливно-энергетического комплекса.

* * *

В 1977 году вышло в свет Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О создании Экибастузского топливно-энергетического комплекса и строительстве линии электропередачи постоянного тока напряжением 1500 киловольт Экибастуз—Центр».

Общая стоимость строительства была определена в 7,6 миллиарда рублей. Для сравнения: за девятую пятилетку во всей Павлодарской области с ее экономическим потенциалом было освоено менее двух миллиардов рублей. Объемы предусмотренного Постановлением строительства угольных разрезов, объектов энергетики, жилья, спортивных комплексов, зон отдыха даже при культивируемом тогда «громаде планов» поражали воображение.

Долгих сборов для быстрой езды на этот раз не случилось, строительство ЭТЭКа разворачивалось в темпе штурма. Экибастуз стал городом двух Всесоюзных комсомольских ударных строек.

В 1986 году мне довелось сопровождать в поездке на ЭТЭК журналиста из «Берлинер Цейтунг» — органа ЦК СЕПГ. Коллега из ГДР неслучайно выбрал Экибастуз. Многие годы в рамках СЭВ развивалось плодотворное и взаимовыгодное сотрудничество специалистов объединений «Экибастузуголь» и «Такраф».

Основными этапами развития этого сотрудничества нас ознакомил технический директор объединения Николай Митрофанович Белик.

— Экибастузский пласт, — рассказывал он, — известен среди угольщиков сложностью строения и залегания, твердостью, наличием вклю-

чений сопутствующих пород. Суровые климатические условия еще более увеличивают требования к прочности конструкций, надежности эксплуатации машин. Опытные образцы роторных экскаваторов, поставленные объединением «Такраф», оказались слишком «нежными» для наших условий. Началась совместная их доводка. Вместе с немецкими специалистами машина была модернизирована применительно к тяжелым условиям круглогодичной добычи крепких углей. Были увеличены усилия копания, жесткость несущих конструкций и основных механизмов. Одновременно шел поиск наиболее эффективных технологических схем отработки забоев при различных свойствах и углах падения угольных пластов...

Николай Митрофанович по памяти называл десятки имен немецких специалистов, работавших и работающих в тесном сотрудничестве со специалистами объединения над дальнейшим совершенствованием и созданием новых машин. Переводчиком у нас был Вольдемар Петрович Кайзер, руководитель отдела внешних связей объединения. Представитель «Берлинер Цейтунг», по его собственному признанию, был приятно удивлен осведомленностью специалистов далекого Экибастуза в делах его страны, знанием проблем и людей. А для меня в этой встрече новой была одна, будто бы и не очень значительная деталь. Но прояснила она многое.

Давно знал Николая Митрофановича, одного из ведущих специалистов объединения «Экибастузуголь». Он — кандидат технических наук, лауреат Государственной премии, умнейший обаятельный собеседник. Знал я и о том, что среди многих правительственных наград Николай Митрофанович хранит медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», которой был награжден в 12 лет.

Перечисляя специалистов ГДР, награжденных советскими правительственными наградами, Николай Митрофанович заметил мимоходом, что и он в свою очередь награжден правительством братской страны орденом «Знамя труда».

Две трудовые награды. Одна в военное лихолетье за недетскую работу в детстве во имя Победы над вражеской державой. Другая — из Берлина, от правительства немецкого государства, возникшего в результате той великой Победы. Как отразилась в судьбе одного человека история.

Мы распрощались с Николаем Митрофановичем и поехали знакомиться с разрезом «Богатырь», не подозревая, какой неожиданный сюжет ожидает нас и там.

Мы побывали на смотровой площадке, затем получили ответы на многочисленные вопросы гостя. В завязавшейся непринужденной беседе вдруг всплыл интересный «сюжет».

Владимиру Мукишеву сорок лет. Имя его хорошо известно в Экибастузе как вожака передового экипажа роторного экскаватора. В прошлую отчетно-выборную кампанию стал секретарем парткома разреза. Русское имя, казахская фамилия заинтересовали гостя.

— Мой отец Жалел Мукишев, — пояснил Владимир, — участник войны. Прошел от Сталинграда до Берлина. На территории Германии при освобождении узников одного из концентрационных лагерей познакомился с украинской девушкой. 9 мая в Берлине они поженились. Ну а я родился в 1946 году за границей, где некоторое время еще служил отец.

Коротенькая биографическая справка, и снова — какие переплеты истории за ней.

Акселя Кнака интересовало в Экибастузе все — для него это было первое знакомство. Для меня же многое было повторением пройденного, но, следуя в фарватере интересов гостя, я волей-неволей делал некоторые открытия и для себя.

Разрез «Богатырь». Это гигантский искусственный каньон. Тело земли вспорото многокилометровым зигзагом шириной более двух километров, глубиной свыше двухсот метров. Чрево разреза тускло поблескивает слоистыми напластованиями всех оттенков спектра — от дымчато-серого до фиолетового, каждое из которых — след миллионов лет работы природы. Что-то инопланетное чудится в этом пейзаже, здесь снимать бы фантастические фильмы.

Так воспринял разрез Аксель Кнак, обозревавший «Богатырь» со смотровой площадки. Для горняков разрез — их рабочее место, где круглосуточно не смолкает глухой шорох роторов, лязг сцеплений вагонов, перекликаются гудками локомотивы, гремят взрывы, встряхивающие угольные пласты.

А вот как выглядит месторождение в оценке специалистов.

Уникальна сама угольная толща и ее залегание в недрах земли. Угленосная толща достигает 130—200 метров — самая мощная из известных на земном шаре. Исключительно благоприятны и горно-геологические условия для добычи открытым способом. На одну тонну добытого угля приходится менее одного кубометра пустых пород. Этот же коэффициент, например, по разрезам Кузбасса — 3—15 кубометров на тонну. Экибастузские залежи угля необыкновенны, их происхождение не может быть объяснено традиционными теориями.

Разрез «Восточный» по мощности уступает «Богатырю» — он рассчитан на добычу «всего» 30 миллионов тонн топлива в год. Но по технологическому оснащению «Восточный» обошел «старшего брата».

Гигантская продолговатая чаша разреза уступами уходит в глубину и открывает доступ к «черному золоту». На примыкающей к нему по-

верхности три железнодорожных станции, автомобильные дороги с путепроводами, угольные склады, управленческие и бытовые здания, диспетчерские, столовые. Отличительная особенность технологии добычи на «Восточном»: топливо подается на-гора конвейерным транспортером, а на поверхности подвергается перегрузочно-усреднительным операциям. В результате этой титанической работы уголь приобретает качества, удовлетворяющие главных потребителей — энергетиков Урала, Западной Сибири и Казахстана.

Всюду наглядно проявляется торжество инженерной мысли.

Черпали уголь сначала одно-, трех-, четырехкубовыми экскаваторами, их сменили восьми-, десяти-, наконец, двенадцатикубовые.

На смену ковшовым пришли зубастые роторные экскаваторы, демонстрируя неслыханную производительность добычи.

Казалось, роторные экскаваторы, поставленные ГДР, теоретической производительностью три тысячи тонн в час были верхом совершенства технической мысли, пределом мощности. Но роторный экскаватор Краматорского завода ЭРШРД-5000 чуть не вдвое превзошел своего немецкого собрата: пять тысяч тонн в час.

Любопытная деталь. После монтажа и отладки оборудования гигант высотой в 20-этажный дом своим ходом «пошел» с площадки в разрез. Это «шествие» продолжалось несколько дней. Становясь на базу, машина выдвигала громадные стальные лыжи, опускалась и катилась по ним вперед 10 метров. Стальному «королевскому величеству» на его пути строили специальные сходы, на особо трудных участках почтительно поддерживали. Впечатляющую цифру сообщили нам в техотделе объединения «Экибастузуголь»: производительность труда на одного рабочего в объединении достигла 1000 тонн в месяц. Такой высокой выработки нет ни на одном угольном предприятии мира.

Стремительно нарастающие объемы перевозок угля диктуют темпы работы железнодорожному транспорту.

Добыча, погрузка и формирование в угольные маршруты около трех тысяч вагонов в сутки — сложнейший непрерывно работающий механизм. Малейший сбой в каком-либо звене этого механизма чреват серьезными последствиями для целых регионов страны. Каждые сутки из Экибастуза отправляется более 200 тысяч тонн топлива. Перевозки в таких объемах стали возможными благодаря кольцевым «вертушкам», обеспечивавшим гарантированное питание порожними вагонами угледобывающих предприятий. Большой экономический эффект был получен также в результате увеличения веса и длины поездов. Уже нормой стали поезда, имеющие в составе 100 порожних вагонов, и грузовые поезда весом в девять тысяч тонн. А недавно были сформированы и от-

правлены пробные тяжеловесные и супертяжеловесные составы в 12, 16 и 18 тысяч тонн. Проведены эксперименты по вождению составов в 30 и даже 40 тысяч тонн! Специалисты утверждают, что эксперименты — не дань моде, не погоня за мировым рекордом, а прорыв в будущее грузовых железнодорожных перевозок.

Не менее впечатляют технические достижения энергетиков. В ясную погоду силуэты Экибастузских ГРЭС-1 и ГРЭС-2 видны в степи за 30—40 километров. И неудивительно: полкилометра в длину, 132 метра в ширину и 75 метров в высоту — здания электростанций. Добавим к этому по две трубы — на ГРЭС-1 высотой 330, на ГРЭС-2 — 420 метров. Но вблизи голубоватые громады станции не подавляют — слишком просторна здесь степь! Вместе с трубами-мачтами кажутся они кораблями, причалившими к берегам степных морей-водохранилищ.

ГРЭС-1 — крупнейшая тепловая электростанция. Проектная мощность ее — четыре миллиона киловатт. Много это или мало? Люди старшего поколения помнят — в свое время Днепрогэс олицетворял энергетическую мощь СССР. ГРЭС-1 — это десять Днепрогэсов. Любопытна такая цифра: в Великую Отечественную войну СССР вступил, имея установленную мощь всех электростанций страны 11 миллионов киловатт.

И еще одна подробность. Для охлаждения конденсаторов станции требуется 118 кубических метров воды в секунду. Для сравнения: среднегодовой сток Москвы-реки — 100 кубометров в секунду.

А вот при знакомстве с подстанцией «Экибастузская-1150» поначалу испытали легкое разочарование. Всего-навсего скромное здание, лес невысоких серебристых мачт с паутиной проводов, поддерживаемых гирляндами изоляторов. Правда, «лес» этот занимает чуть не 60 гектаров, а по насыщенности его стальной и алюминиевой «растительностью» скорее даже не лес, а джунгли. И еще по ночам над всей территорией подстанции светится «корона», напоминающая отсвет северного сияния, и слышен негромкий, но несмолкающий шорох — результат игры ионизированных частиц, скапливающихся в ограниченном пространстве. Лишь пояснения специалистов помогли понять, насколько неординарно то, что стоит за этим.

Новаторским является сам замысел получения и передачи на большие расстояния электроэнергии сверхвысокого напряжения — в один миллион 150 тысяч вольт. Сэкономлены громадные средства. Для передачи того потока электроэнергии, которую способна передать ЛЭП-1150, нужно было построить пять ЛЭП-500. Новая линия — реверсивная, то есть способна передавать энергию в любом направлении, что чрезвычайно важно для маневрирования в масштабах энергосистемы

страны. Немаловажна такая деталь: все сложнейшее оборудование подстанции и линии — отечественное, любой агрегат здесь с заводским номером «один».

Энергомост Экибастуз—Урал поэтапно вступает в строй. Энергия Экибастузской ГРЭС-1 уже пошла на распределительные подстанции Кокшетау и Костаная. Следующий «пролет» моста — Костанай—Челябинск. А на очереди и вовсе небывалой мощности и протяженности ЛЭП — 1500 киловольт Экибастуз—Центр!

«Самого-самого» в Экибастузе более, чем достаточно. А что произошло с самим городом на волне ЭТЭКа?

Первое десятилетие Экибастуза в статусе города большими успехами в градостроительстве ознаменовано не было. Не украшали его остатки барачной застройки, следы квартальной планировки (принятой по первоначальному генплану), разделившие город на мелкие жилые районы со сложной транспортной схемой. Бедой города было ведомственное проектирование, что приводило к разбросанности объектов, неувязкам инженерных коммуникаций, снижало масштабы и качество благоустройства.

В газетных статьях, с трибун авторитетных форумов торжественно заявлялось, что Экибастуз будет построен как город XXI века, по оригинальности архитектурных решений и темпам строительства станет образцом для аналогичных строек в будущем, как стал таковым в практике добычи угля и по размаху энергостроительства.

Увы, как и многие другие широковещательные посулы, благое это намерение осуществлено не было. Чем больше разворачивалось строительство, тем явственнее обозначалось несоответствие масштабов и темпов развития комплекса, его технической уникальности, удельного веса в экономике страны и более чем скромных практических шагов в градостроительстве.

Учитывая крайнюю срочность возведения жилья, в Экибастуз «погнали» детали домов морально устаревших серий. Их стали доставлять из Братска, Верхнего Тагила, Набережных Челнов. При такой географии поставок нередко складывались ситуации парадоксальные, образно говоря, как в море, когда кругом вода, а напиться нечем. «Кубами» Экибастуз обеспечивали иной раз даже в избытке, в ассортименте же деталей царил невообразимый хаос. Монтаж домов был невозможен — то из-за отсутствия деталей цоколя, то из-за нехватки стеновых перегородок.

Строили спешно — страдало качество. Строили в первую очередь жилье — отставало строительство школ, детских садов, магазинов, столовых. Острая нехватка детских садов вынуждала многих молодых матерей оставаться

дома. Угольщики, энергостроители, железнодорожники не утруждали себя заботами о перспективах развития города в целом и продолжали вести строительство жилья для себя разрозненно, что неизбежно вело к дальнейшему усугублению разбросанности и разноликости города. Трудно, пожалуй, придумать более яркий образчик разобщенности в проектировании городского строительства, чем тот, который был, к счастью, обнаружен и предотвращен: угольщики и энергетики заказали полностью идентичную проектную документацию на строительство Дворцов культуры на 1000 мест.*

Но самое главное было в том, что срабатывала сила инерции, застарелая привычка, и негласная, но неуклонная определилась линия: в первую очередь производственные объекты, все остальное приложится. Колоссальные материальные ресурсы, выделенные на строительство, казалось, гарантировали беспроегрышность этого испытанного варианта.

Поклонение «валу» создавало парадоксальные ситуации. В конференц-зале горкома партии заседала областная комиссия, решавшая вопросы ускорения строительства жилья и объектов соцкультбыта; в это же время в штабе стройки шла планерка под председательством представителя Минэнерго СССР, на которой определялось, какие бригады снять со строительства жилого микрорайона и бросить на ликвидацию очередного прорыва на строительстве станции. Отдельные экибастузские долгострой достойны книги Гиннеса: гостиница на 280 мест строилась 13 лет, Дворец культуры энергетиков — 10 лет.

Хроническое отставание в строительстве жилья, школ, больниц, детских садов, учреждений культуры обрекало молодежь на проживание в общежитиях с их убогим обустройством и «свободой» нравов. Текучесть кадров была огромной. Недостаток рабочей силы покрывался испытанными методами — так называемым оргнабором, спецконтингентом (читай: зэками), стройбатами. В городе резко ухудшилась криминогенная обстановка.

В конце концов, пришли к тому, с чего следовало начинать — созданию в Экибастузе собственной базы домостроения. Предприятиям «Экибастууголь» было разрешено строительство жильяхозспособом. Молодежь выступила с инициативой строительства во внеурочное время жилья для себя. И такой это был порыв, что на тех объектах приходилось в полночь отключать свет, чтобы остановить работу и дать людям отдохнуть. По объемам жилищного строительства Экибастуз к середине 80-х годов вышел на ведущее место в республике, обогнав иные областные центры.

В одиннадцатой пятилетке в Экибастузе было построено свыше 700 тысяч квадратных метров жилья, введены в эксплуатацию четыре общеобразовательные школы, предприятий общественного питания на 1000 мест, магазины на пять тысяч квадратных метров, пионерский лагерь, Дворец культуры, спорткомплекс, Дом быта и многие другие объекты. В Экибастуз пришло телевидение, с 1981 года стала выходить городская газета.

В августе 1994 года в Экибастузе был открыт памятник первооткрывателю месторождения Косому Пшенбаеву. Факт этот примечателен уважением экибастузцев к своему прошлому, свидетельство преемственности труда поколений.

Горнякам, энергетикам, железнодорожникам Экибастуза есть кого вспомнить, есть чем гордиться в своей недолгой истории.

Некоторых из первопроходцев мы уже вспомнили поименно. Горняками Экибастуза в свое время был установлен не один всесоюзный рекорд по угледобыче. Многие годы тон в соревновании за высокую производительность труда задавали бригады А.И. Витта, Г.И. Мозера, А.А. Шишлова, Д.Я. Заголовцева, П.Д. Резепова, А.И. Федотова, В.В. Харченко. Заслуженной славой пользовались в Экибастузе Герои Социалистического Труда С. Кадыров, Б. Сутжанов, З.Ф. Илюшкина. Нередкостью были в Экибастузе и трудовые династии горняков — Шариповых, Омашевых, Колотевых, Возных, Чалбышевых. Высоко оценен был и вклад инженерно-технических работников в развитие угледобычи. В 1978 году была присуждена Государственная премия СССР Белику Н.М. — кандидату технических наук, директору по производству, Куржею С.П. — генеральному директору, Федотову И.П. — кандидату технических наук, главному инженеру, Гаврюшину В.Ф. — начальнику управления, Шешембекову С. — главному механику, Гудыменко Б.Г. — машинисту роторного экскаватора — за высокоэффективное развитие в больших объемах добычи с помощью мощной роторной техники каменного угля сложноструктурного Экибастузского месторождения.

В годы бурного энергостроительства в Экибастузе взошла слава ко многим новым именам. Она пришла не к тем, кто ехал за ней или за длинным рублем, не к охотникам к перемене мест. Ее обрели те, кто выстоял в зной, стужу и ветер, в котловане и на самой высокой точке стройки, превозмог трудности неустроенного на первых порах быта, не сник от трудностей и неудач.

Одну из первых среди трехсот, работающих на стройке, слава осенила комсомольско-молодежную бригаду Василия Сизинцева. Плотником-бетонщиком пришел на стройку Толымбек Сарсембин. Стал бригадиром. Бригада прочно заняла место в числе лучших на стройке. Не раз

удавалось в соревновании потеснить лидеров бригадам Александра Миронова, Рафаила Садыкова, Бектемира Аралбаева, Якова Классмана, Екатерины Парфеновой, Вячеслава Моисеева.

Среди железнодорожников славились составитель поездов П.Н. Воловик, поездной диспетчер Н.А. Марчук, дежурный станции Н.С. Глазков и многие другие.

Здесь названы немногие из имен тысяч героев строительства Экибастузского топливно-энергетического комплекса, для которых участие в этом строительстве стало не эпизодом биографии, а делом и смыслом жизни.

О них есть документальные книги и фильмы, они достойны благородной памяти потомков.

* * *

Не могу не коснуться еще одной стороны экибастузской темы. Многие беды в советское время начинались от нашей чрезмерной идеологизированности. Нам хотелось не просто строить необходимое, экономически целесообразное и выгодное, но непременно что-нибудь такое, чтобы можно было сказать: «впервые в мире», «не имеет аналогов в практике мирового строительства», «стройка века», «превосходит западные образцы».

Разработчики проекта ЭТЭКа тоже отдали дань гигантомании.

В конце восьмидесятых годов довелось мне посмотреть на Экибастузский угольно-энергетический комплекс с высоты птичьего полета.

Безотказный АН-2 на небольшой высоте барражировал по заданным направлениям: производилась аэрофотосъемка горных разработок.

С высоты все виделось, как в перевернутый бинокль: роторные экскаваторы и угольные составы казались игрушечными, железнодорожные колеи — тонкими нитями. Но зато, как на макете, просматривалась вся картина гигантского комплекса — город, ГРЭС-1, канал, водохранилище, черные зевы разрезов, переплетения дорог, эстакад, путепроводов, отвалы. Вглядываясь в эту панораму, нельзя было не заметить, что масштабы вмешательства человека в природу здесь приблизились к явлениям геолого-образовательного порядка.

— С начала освоения месторождения вынута и вывезено в отвалы более полутора миллиардов кубометров вскрышной породы. За это же время добыто и отправлено потребителям более миллиарда тонн угля, — дал справку маркшейдер.

Сколько грунтов перелопачено здесь экскаваторами, бульдозерами, грейдерами на строительстве дорог, подземных коммуникаций, рытье котлованов и траншей — никто не подсчитывал.

В общей сложности почти три миллиарда кубометров-тонн земной тверди здесь вывезено или перемещено, — прикинули мы.

Я попросил маркшейдера представить эти объемы ссыпанными в виде конуса с диаметром основания, скажем, два километра.

— Горка получится высотой в три километра. Плюс соответствующая ее объему выемка в земле. А вскрыша и добыча топлива будет продолжаться во все возрастающих масштабах. Воистину стрессовые нагрузки здесь достаются земле-матушке да и всей окружающей среде.

Разрезы загазовывают воздух, курятся отвалы вскрыши, золоотвалы, извергают дымы вперемешку с золой трубы электростанций. «Серым джином» назвали экибастузцы это экологическое бедствие. Инженерная мысль, столь плодотворная в части разрушения природы, оказалась совершенно неэффективной в ее сбережении. И все годы союзные министерства выделяли средства только на то, чтобы выкачивать богатства здешних недр, и были предельно скупы на финансирование охраны окружающей среды. Раны земле наносились зияющие, лечили же их, образно говоря, закапыванием из пипеток. На снимке из космоса район Экибастуза выглядел черной кляксой, расплывающейся по степи.

Для Павлодарской области эта сторона производственной деятельности человека тем более остра и существенна, что в недалеком прошлом природа ее уже подвергалась жестокому испытанию эрозией почв. Нельзя забывать, как велико было это бедствие и какой ценой удалось справиться с ним.

Вспору перекреститься, что грандиозному проекту не суждено было осуществиться в полном объеме. В ходе строительства дали знать о себе многие просчеты проекта, расходы на строительство оказались неизмеримо большими, чем предусматривалось.

Трудно сказать, какие коррективы в проект внесли бы планирующие (директивные, как их раньше называли) органы, но жизнь распорядилась сама.

Распад СССР, разрыв экономических связей поставили крест на ЭТЭКе в том виде, как он замышлялся.

Не будем, однако, свысока оценивать сделанное. При всех издержках проекта в Экибастузе создан огромный промышленный потенциал. В лучшие годы здесь выдавалось на-гора более половины общереспубликанской добычи угля, производилось 60 процентов энергии. Этот потенциал является весомой долей национального богатства, одной из опор экономической независимости Казахстана.

В свое время кстати и некстати припоминали ленинскую фразу: Главное из всех вопросов — Экибастуз и его значение для Урала».

Как бы мы ни относились теперь к Ленину, это его определение не потеряло своей актуальности и в наши дни. С обретением Казахстаном суверенитета в этом определении для нас меняется только порядок сла-гаемых: теперь не мы на Урал работаем, а Урал нам нужен как главный потребитель экибастузского угля в обозримом будущем. И Экибастуз есть и остается мостом экономических взаимосвязей с Россией, их гарантом. Формы этих взаимосвязей уже обозначаются.

Экибастуз, как и все сейчас, переживает нелегкое время. Если воспользо-ваться словами классика, все у нас перевернулось и только уклады-вается. Перевернулось как-то враз, а укладывается трудно и долго.

Название очерку я дал исходя из того, что у Экибастуза есть буду-щее, и в облике его обозначатся новые черты. Меняются времена, ме-няются оценки, приходят на смену нам люди, не обремененные идеоло-гическими комплексами. Они сделают больше и лучше нас и дорисуют неоконченный портрет. Мне же вслед за Евтушенко остается позавидо-вать мальчишке, который живет где-то на земле:

*И там, где я бросал перо,
сказав: «Не стой!»,
Мальчишка скажет:
«Стой!», — и возьмет перо.*



*Ю. М. Звигинцев,
кандидат технических наук*

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Становление и быстрое развитие города Экибастуза происходило синхронно с бурным формированием инфраструктуры Экибастузского топливно-энергетического комплекса. Высокие темпы протекания этих процессов стали возможными благодаря адекватному развитию сети магистральных и промышленных железнодорожных хозяйств.

Твердая поступь развития регионального железнодорожного транспорта имела место в период, предшествующий 1985 году. Затем последовал неуклонный ежегодный спад главного показателя работы горного транспорта — грузоперевозок, темпы которого в 1995 году по сравнению с 1994 достигли 11,5% на транспортировке горной массы из разрезов. Упадок добычи угля тождественно отразился на деятельности Экибастузского железнодорожного узла.

На начало 1997 года система железнодорожного транспорта в Экибастузе состояла из трех самостоятельных хозяйств: магистрального в составе Целинной железной дороги, горнопромышленного на Экибастузском каменноугольном бассейне и предприятий промышленного железнодорожного транспорта АО «Стройиндустрия». В создании первых двух хозяйств принимали участие коллективы многих строительных ведомств.

Нелегки были первые шаги строителей железнодорожных магистралей. Живя в вагончиках, раскаленных летним зноем или охлажденных до минусовой температуры зимней стужей, зачастую без качественной воды и на скудном пищевом рационе, терпя лишения и невзгоды, они прокладывали километр за километром новые трассы железнодорожных путей, по которым затем пошли поезда.

Вместе со стуком колес на степные просторы пришла новая жизнь, зарождались поселения, из недр земли извлекались полезные для цивилизации ископаемые, вырабатывалась электроэнергия...

Вот такая благородная доля у транспортного строителя — множить счастье и материальное благополучие поколений, и такая неблагодарная судьба — терпеть собственную неустроенность. Так было и тогда, в конце сороковых и начале пятидесятых годов, для нас далеких прошлых, а для ветеранов по-прежнему близких. Кто они, эти ветераны?

Прежде всего — труженики строительно-монтажного управления «Иртышуглестрой» и АО «Экибастушшахтострой». Они создавали горнопромышленный транспортный комплекс на протяжении всей истории освоения Экибастузского каменноугольного бассейна.

По мере увеличения объемов добычи угля эта организация тоже набирала силу, однако темпы усиления были недостаточными для обеспечения заданных темпов развития горнодобычных и вскрышных работ. Благо, в январе 1976 года создается трест «Экибастуэнергострой», в программе которого было предусмотрено железнодорожное строительство на Экибастузской ГРЭС-1, для осуществления которого были привлечены строители транспортных магистралей.

Сегодня можно констатировать, что своим современным техническим состоянием часть горного транспорта и в полном объеме железнодорожный узел города обязаны головному ремонтно-восстановительному поезду № 19 (ГОРЕМ - 19), СМП-197, СМП-382, СМП-617, СМП-819, СМП-917 треста «Павлодартрансстрой» (позже АО «Трансстрой»), ЭМП-706 и ЭМП-708 бывшего Всесоюзного треста «Транссигнализация-строй». Ни одна стройка бывшего Союза не знала такого насыщения транспортно-строительным потенциалом на незначительной застроенной площади. Из большого семейства поездов 40-летие Экибастуза отметили лишь ГОРЕМ-19 и СМП-197.

Среди своих сподвижников ГОРЕМ-19 (начальник А. А. Медведев, главный инженер В. В. Шейко) знаменит богатым прошлым. Менее чем за двадцать лет только на городском железнодорожном узле поездом построены 30 км путей, уложены более 200 штук стрелочных переводов, сооружены депо экипировки локомотивов и пункт закрытого типа длиной более полукилометра для подготовки вагонов, пост электрической централизации управления стрелками и сигналами, мотор-вагонное депо для «электричек», объединенный ремонтно-эксплуатационный пункт площадью 690 кв.м, ремонтно-эксплуатационная база площадью 1800 кв.м для путейского хозяйства, объекты электрической локомотивной тяги, сотни километров инженерных сетей производственного и бытового назначения — связи, электроснабжения, тепловых, водопроводных, канализационных и прочих. Плодотворно поезд занимался развитием города и промышленного транспорта, а также в сельскохозяйственном строительстве.

Понятно, успехи поезда складываются из результатов труда его коллектива, в котором работали Почетный транспортный строитель И. А. Касьянин, монтеры пути В. В. Шеин, П. В. Куdienко, Э. А. Береговец, С. С. Абдурахманов и другие под руководством В. Р. Гендель, отделочники Н. П. Новикова, Бахыт Дуканова, Г. В. Сапешко, С. А. Краснощекова,

каменщик В.Н. Мардиев, газосварщик Б.С. Джуруков, бригадир: каменщики — Н.А. Будаев, монтажники — П.Ф. Дячук, плотники — В.И. Филон и многие другие.

Не менее богата трудовыми свершениями история СМП-197 (начальник Л.П. Пуха, главный инженер Г.П. Пинчук), который базируется в Экибастузе с 1956 года. За первые пять лет поезд построил двухэтажные жилые дома и школу в железнодорожном районе города, а также собственный поселок в северной части города. В 1962—1966 гг. он занимался строительством транспортной сети на подходах к городу. В 1969 году поездом сдано в эксплуатацию мощное вагоноремонтное депо на станции Экибастуз-1.

В 1967 году коллектив поезда приступил к развитию горнотранспортного полигона. Ему было поручено сооружение некоторых из наиболее ответственных в то время объектов на промышленных площадках будущих разрезов «Богатырь» и «Восточный». Это — экипировочное депо с тракционными путями на станции Богатырская и второй соединительный путь на участке Экибастуз-2 — Туз-Богатырская, путевое развитие и тракционные пути блока по ремонту горнотранспортного оборудования на станции Богатырская, путевое развитие станций Фестивальная и Туз. Собственно блок и административно-бытовой комбинат разреза «Богатырь» возводились силами СМП-819.

В 1978 году СМП-197 достраивает 18 км путей в пассажирском парке на станции Экибастуз-2 и путевое развитие станции на ГРЭС-1, прокладывает двухпутный перегон, соединяющий эти станции.

1979 год посвящается электрификации транспорта на железнодорожном узле, строительству двух мостов через канал Иртыш-Караганда для путей, ведущих на ГРЭС-1, возведению мощного электровагоноремонтного и экипировочного депо.

И вновь пути на ГРЭС-1. Подъездные к высоковольтной подстанции напряжением 1500 кВ. Внутриплощадочные на теплоэлектроцентрали. На перегоне между ГРЭС-1 и ГРЭС-2...

Архитектурным украшением города является новый железнодорожный вокзал на 500 пассажиров в сутки, возведенный СМП-197 в 1987 году.

Все это осуществил «золотой фонд» поезда, состоящий из монтеров пути М.И. Горчун, Т.В. Даукша, С.П. Козулькевич, В.Ф. Манько, И.Ж. Биляловой, Ф.А. Бектемировой, Н.Г. Логвиновой и многих других при бригаде И.А. Эдель и мастерах-ветеранах И.Р. Звягинцеве и В.М. Кастецком, из бригадиров отделочников А.Д. Скричаловской, Т.А. Антонюк, И.С. Воробьевой, Н.Я. Янченковой. Газосварщик Х.К. Иргалиев награжден двумя орденами Трудовой Славы. Обучением молодого по-

полнения занимались пенсионеры З.С. Сидор, К.И. Колесников, Г.Н. Кулецкая и другие. С историей поезда полностью связана трудовая биография Г.Н. Усика, ушедшего на пенсию с должности начальника производственно-технического отдела.

Итак, транспортные строители создавали стационарную базу Экибастузского железнодорожного комплекса. Однако для реализации заданных объемов грузовых и пассажирских перевозок, кроме того, требуется подвижной состав — локомотивы и вагоны. Их внедрением, техническим и коммерческим обслуживанием занимается эксплуатационный персонал железнодорожного узла.

По мере развития горных работ и наращивания объемов добычи мощность угольного грузопотока увеличилась настолько, что паровозная тяга Целинной магистрали оказалась не в состоянии ее освоить, и с августа 1958 года началось внедрение поездных тепловозов серии ТЭЗ, на смену которым вскоре пришли более мощные машины серии 2ТЭ10М. Одновременно велось строительство вторых путей сначала в западном, а затем и в восточном направлениях, которое было закончено в сентябре 1968 года. Регулирование и безопасность движения поездов по каждому пути обеспечивались автоматической блокировкой. Развитие магистрали в результате технического перевооружения и нового строительства позволило существенно повысить ее провозную способность.

Но спрос на энергетический уголь Экибастуза стремительно возрастал, вновь и вновь требовался соответствующий прирост провозной способности, особенно в западном направлении, и в январе 1969 года в эксплуатацию была введена грузовая станция Экибастуз-2. Этим было положено начало формированию Экибастузского железнодорожного узла, который в июне 1978 года пополнился станцией Акбидайык (теперь Экибастуз-3) восточного хода. Тем самым была обеспечена взаимная независимость угольных грузопотоков восточного и западного направлений.

Кроме того, в октябре 1979 года ЭМП-706 и ЭМП-708 завершили электрификацию участка Экибастуз-Целиноград на переменном токе промышленной частоты 50 Гц при номинальном напряжении 25 кВ в контактной сети. На западном тяговом плече началось внедрение современных магистральных электровозов серии ВЛ80С. По тяговым свойствам такие машины превосходят тепловозы. Прогресс в области локомотивной тяги открыл возможности увеличения массы угольного состава.

Первый угольный поезд с одиночным электровозом и проектной вековой нормой прицепной части провел машинист С.Б. Туребаев. По итогам почти двухгодичной эксплуатации была установлена надежность работы устройств тягового электроснабжения, и в сентябре 1981 года в

западном направлении проследовал первый экспериментальный тяжеловесный состав массой брутто 8000 т под управлением старшего машиниста Ю.К. Тен; затем старшие машинисты В.И. Левченко и В.Н. Зюзин провели тяжеловесы в 9000 т. Заманчивость идеи о тяжеловесах заключается в том, что без прироста пропускной способности предоставляется возможность наращивать провозную способность транспорта за счет увеличения массы поезда. Поэтому эксперименты были продолжены.

21 сентября 1983 года из Экибастуза на Урал отправился первый в истории железных дорог бывшего СССР массой брутто — 15 124 т при длине состава почти два километра. Эксперимент готовился железнодорожниками Целинной магистрали совместно с учеными бывшего Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ). Из множества проблем требовалось решить следующие основные.

Где располагать электровозы — в голове поезда? Или в голове и в хвосте? Или рассредоточить по всей длине состава? Как обеспечить согласованное управление локомотивами, работающими «в одной упряжке»? Что предпринимать, если обнаружится дефектный подвижной состав в пути следования? Не выдавится ли вагон из состава наружу кривого участка пути, особенно малого радиуса закругления, под воздействием подталкивающих усилий, развиваемых локомотивами, рассредоточенными по длине состава? И наоборот, не стянут ли центробежные силы вагон с рельс внутрь кривого участка пути? Не поднимутся ли вагоны «на дыбы» при торможении? Как поведет себя электротяговая сеть в неординарных условиях токопотребления?..

Результаты эксперимента оказались обнадеживающими — тяжеловес проследовал без эксцессов до станции Тобол Южно-Уральской железной дороги. Затем по тому же маршруту успешно прошли вначале тяжеловес на тысячу тонн весомее своего предшественника, а потом и 18-тысячник. И вновь вопрос: где же находится предел риска, вызванного наращиванием массы поезда? И опять ученые ВНИИЖТа с эксплуатационниками определяют формулу состава, теперь уже супертяжеловеса массой брутто 30 220 т и длиной 4622 м, что относится к запредельной зоне риска в мировой практике на транспорте. Новизна формулы заключается в вариациях чисел локомотивных секций в их сплотках соотносительно как с собственной динамикой суперпоезда, так и с динамикой его взаимодействия с верхним строением пути. Исходя из этого выбрана рациональная схема расстановки локомотивов по длине состава.

В голову «супера» была поставлена сплотка из двух полноценных электровозов — в каждом по две секции. Затем, внутри состава, через каждые 12 000 т массы, отсчитанных от головы, рассредоточили два обычных двухсекционных электровоза, дополненных третьими секциями. Таким образом, в хвостовой части поезда, не прикрытой страховочным локомотивом, осталось более 6000 т массы. Иначе говоря, суперпоезд представляет собой состав из трех поездов, из которых первые два — тяжеловесные, а третий — нормальной массы.

Что дает такая формула суперпоезда? Во-первых, наибольшее тяговое усилие развивается в голове состава, куда поставлены четыре секции; затем оно снижается последовательно на втором и третьем электровозах, потому что в каждом из них имеются по три секции. Во-вторых, оба последних локомотива наряду с тяговым усилием для задней части состава создают подталкивающие усилия для впереди идущих частей состава, как бы взаимно облегчая нагрузку и, следовательно, смягчая динамику длинного поезда.

Отсюда, недостатком избранной динамической системы является некоторая нерациональная потеря мощности всех сплотов электровозных секций — от головной до замковой потому, что подталкивающие усилия задних сплотов направлены встречно тяговым усилиям впереди расположенных сплотов, и тем самым частично снижается эффективность тяги каждой сплотки. Как принято говорить в таких случаях, нет худа без добра: принятая формула суперпоезда обеспечила его безопасное движение по всему пути до станции назначения.

Кроме того, успешному проведению эксперимента способствовали, во-первых, «зеленая улица» светофоров до станции Тобол, во-вторых, техническая способность электровоза осуществлять безостановочный пробег на большие расстояния и, в-третьих, накопленный опыт вождения тяжеловесов машинистами Д. Назаренко, В. Нижебовским, Т. Гельмутдиновым, К. Шмагаревым, В. Ярошенко, К. Сулейменовым и другими.

Так формировалась «зеленая улица» большому углю Экибастуза для дальних потребителей. Наряду с этим надо было решать проблему о поставках угля в большом количестве местным потребителям. В результате глубокой научной проработки был принят оптимальный железнодорожный способ доставки угля на Экибастузские ГРЭС.

Выбором этого варианта была решена и другая задача: с декабря 1982 года открылось регулярное местное движение на ГРЭС-I пассажирских дизельных поездов серии Д1 венгерского производства. Первый рейс осуществил машинист Е.И. Шумаев. После электрификации обоих путей, выполненной ЭМП-708 (к тому времени станция Эки-

бастуз-2 была электрифицирована), вместо дизель-поездов пошли электросекции серии ЭР рижского вагоностроительного завода. Теперь многие жители города пользуются «электричками» для проезда в дачные зоны.

Надо отметить, что горняки Экибастуза оказывали существенное содействие эксплуатационникам железнодорожного узла в области технической и коммерческой подготовки вагонов для погрузки угля. Этому способствовала проводимая в 80-х годах работа по устранению междоментного барьера между транспортниками подъездного пути горняков и Экибастузского железнодорожного узла. С этой целью формировались единые смены из движенцев, локомотивных бригад, работников грузовой службы и вспомогательных подразделений обоих ведомств транспорта.

Благодаря взаимопониманию горняков и транспортников магистральной в январе 1985 года был достигнут максимальный за всю историю угольных грузопотоков вагонооборот, равный 7600 вагонам в сутки, а среднесуточный вагонооборот за этот месяц превысил 6000 штук. Эти показатели являются высшими в мировой практике железнодорожного транспорта.

Понятно, мировой рекорд стал возможен при соответствующем вагонопотоку развитии подъездного пути ПО «Экибастузуголь». Что же было сделано горняками?

В сложных условиях открытых горных работ на Экибастузском угольном бассейне усилиями ученых, инженеров и рабочих на протяжении более четырех десятилетий создавался производственно-технический железнодорожный комплекс, современная политехническая структура которого включает: подвижной состав — локомотивы и вагоны, а также соответствующие ремонтные и экипировочные депо, пункты технического осмотра; развитую схему путей; устройства сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ) и связи; сеть электроснабжения карьерной локомотивной тяги; вспомогательные машины и механизмы для ремонта обозначенных выше технических объектов и перемещения верхнего строения пути в рабочей зоне разреза; средства организации безопасного движения локомотивосоставов; выгрузочно-погрузочное и усреднительное оборудование на складских объектах. Тем самым совместно с Экибастузским железнодорожным узлом создавались предпосылки для наращивания мощности угольного грузопотока с 1,5 млн. тонн в 1954 году до 89,9 — в 1989, или в 60 раз. Таких темпов не знает мировая практика угледобычи открытым способом.

Историю развития горнотранспортного полигона в Экибастузе можно разделить на две эпохи, из которых первая (1950—54 гг.) связана

со строительством угольного разреза № I. С декабря 1954 года ведется отсчет второй эпохи, на всем протяжении которой (1955—86 гг.) одновременно осуществлялись и строительство, и эксплуатация транспорта на Экибастузском бассейне. Эта эпоха характеризуется тремя стадиями технического прогресса.

На первой стадии (1955—67 гг.) во вскрышных и угольных грузопотоках разрезов использовались паровозы магистральных серий, четырехосные думпкары для транспортирования пород в отвалы и вагоны магистрального парка для отгрузки угля. Для организации движения локомотивосоставов применялись примитивные, отнюдь не безопасные средства связи и сигнализации.

К началу второй стадии (1968—72 гг.), в которой сформировалась северная группа разрезов — вскрышных «Северного» и «Южного», угледобывчных «Центрального» и «Западного» — ЭМП-708 завершил электрификацию технологического транспорта на постоянном токе при номинале напряжения 1,5 кВ в контактной сети. На смену паровозам пришли промышленные электровозы серии ЕЛП немецкого и 26Е2М чехословацкого производства со сцепным весом соответственно 1500 и 1800 кН. Условия работы локомотивных бригад стали комфортными.

Вскрышные локомотивосоставы были укомплектованы шестиосными думпкарами. Взамен ручного управления стрелками и сигналами организаторы движения получили электрическую систему СЦБ. Существенно повысилась безопасность труда эксплуатационного персонала и безопасность движения составов.

• Третья (1973—86 гг.) стадия характеризуется продолжением электрификации транспорта на всех разрезах. К декабрю 1986 года эксплуатационная длина контактной сети превысила 752 км, а на январь 1996 года она составила 778 км. Весьма несущественный прирост длины за десять лет обусловлен расширением применения боковой подвески в рабочих зонах разрезов. Одновременно на северной группе разрезов взамен электровозов были внедрены тяговые агрегаты серии ПЭ2М сцепным весом 3680 кН, после чего напряжение в контактной сети было повышено до номинальных 3 кВ постоянного тока. Вновь сформировавшаяся Южная группа разрезов — угольного «Богатырь» и вскрышного «Степной» — оснащалась дизель-электрическими агрегатами серии ОПЭ1, работающими в электровозном режиме на однофазном переменном токе частотой 50 Гц при номинальном напряжении 10 кВ в контактной сети. Для угольных грузопотоков агрегат составлен из тепловозной секции и промышленного электровоза управления, общий сцепной вес которых равен 2400 кН. В породных грузопотоках этот состав дополняется обмоторенным думпкаром, в результате чего суммарный сцеп-

ной вес локомотива может быть доведен до 3600 кН, а расчетная вместимость грузовых думпкар прицепной части состава — до 480 м³ (при паровой тяге она не превышала 120 м³).

Агрегаты обеих серий могут работать при центральной и боковой подвесках контактного провода. Однако превосходство ОПЭІ заключается в том, что для него не требуется боковая подвеска контактного провода в рабочей зоне разреза. Здесь он работает в автономном, тепловозном, режиме. При отсутствии боковой подвески существенно улучшается электробезопасность оборудования, особенно при погрузке горной массы в вагоны экскаваторами с ковшом большой вместимости — 8 м³ и более.

В 1996 году магистральные тепловозы серии ТЭЗ, ранее занятые на передаче угольных маршрутов с разрезов на станции примыкания подъездных путей к железнодорожному узлу, были заменены на более мощные машины серии 2ТЭ10М. Для производства маневровых и хозяйственных работ используются тепловозы современных серий ТЭМ2 и ТГМ 6А. На начало 1996 года наличный парк локомотивов всех серий включал 272 штуки машин. Кроме того, имеются девять пассажирских дизель-поездов серии ДІ, 1195 штук думпкар и 211 вагонов разных типов.

Для поддержания работоспособности насыщенного подвижным составом парка требуется ремонтная база. Ее первенцем является паровозное депо (начальник П.М. Зверев) на станции Углесборочная-І. В настоящее время ремонтом и экипировкой всех видов подвижного состава заняты одиннадцать депо и специализированный цех на заводе по ремонту горнотранспортного оборудования. Однако капитальный ремонт тепловозных дизелей сосредоточен в локомотивном депо (начальник Г.Н. Ашихмин) на станции Богатырская.

По состоянию на 1996 год все крупные породные и углесборочные станции оснащены маршрутно-релейной электрической централизацией управления, при которой нажатием двух кнопок на пульте-табло за несколько секунд производится автоматическая подготовка поездного маршрута из нескольких десятков стрелок и открываются сигналы. Остальные 55 станций и блок-постов, содержащие около одной тысячи стрелок, оборудованы электрической централизацией раздельного управления стрелками и сигналами. Безопасность движения локомотивосоставов и прочих единиц обеспечивается полуавтоматической и автоматической блокировкой соответственно на 97 и 10 соединительных путях перегонов. На очереди — внедрение высокочастотной кодовой автоблокировки, при которой существенно повышается безопасность работы рельсовых электрических цепей СЦБ ввиду отсутствия в них изолирующих стыков, бла-

годаря чему отпадает необходимость применения дроссель-трансформаторов в рельсовых нитках тягового электроснабжения.

Вместе с развитием горного дела и транспортного производства на южные и восточные поля бассейна нарастал людской поток из города. Образовался дефицит пассажирского автотранспорта. Проблема доставки людей была решена открытием движения пассажирских дизель-поездов сначала между станциями Городская сортировочная и Богатырская в марте 1973 года, а с сентября 1985 года поезда стали курсировать до станции вновь созданного угольного разреза «Восточный».

Наряду с экстенсивным развитием промышленно-транспортной системы на бассейне имела место интенсификация угольных грузопотоков как в разрезах, так и на дневной, естественной, поверхности. Однако в обоих случаях главной предпосылкой удовлетворения спроса на уголь являются его вскрытые запасы, т.е. части пластов, освобожденные от покрывающих пород. Угольные пласты наклонно уходят вглубь недр, а потому их вскрытие сопровождается наращиванием объемов пород, приходящихся на одну тонну извлекаемого угля, и, как следствие, увеличением породных грузоперевозок из разрезов во внешние отвалы. Этим обстоятельством, а также расширенным освоением угольного бассейна обусловлено создание весьма развитой породно-транспортной системы, включающей восемь территориально и функционально автономных железнодорожных комплексов – Северный, Западный, Южный, Локальный, Степной, Ковылбинский, Фестивальный и Озерный, дислоцированных в обозначенной этими названиями последовательности вдоль периметра Экибастузского бассейна. Между всеми смежными комплексами действует железнодорожная связь. Каждый комплекс состоит из сети, включающей внутрикарьерные откаточные пути с отдельными и обменными пунктами, несколько выездных путей из разреза, породную распорядительную станцию на поверхности и пути на отвалах.

Из истории угольных грузопотоков известны шесть транспортных комплексов, «сердцем» которых являются станции углесборки Трудовая, Ударная, Молодежная, Богатырская, Соединительная, Восточная, расположенные на дневной поверхности. В нормальном технологическом режиме угольные грузопотоки имеют выходы: с Трудовой на Экибастуз-1, с Ударной и Молодежной на Экибастуз-2 и Экибастуз-3. При отклонении режима от нормального имеется возможность изменять направление любого угольного грузопотока.

Итак, развитие горнопромышленного железнодорожного транспорта Экибастуза распространялось вдоль периметра и вширь по простиранию бассейна, а также вглубь в направлении залежи угольных пластов.

По мере развития горнотранспортное хозяйство становилось объективно и субъективно неуправляемым, что предопределило его дробление на погрузочно-транспортные управления (ПТУ) сначала по транспортному признаку, затем по роду грузопотоков соотносительно с географией угольного бассейна и геологией недр.

Истоки технического оснащения ПТУ уходят в предысторию угольного разреза № I, когда в первую горную выработку строителями треста «Иртышуголь» был проложен первый железнодорожный путь, о чем сказано изначально. Официально ПТУ (начальник В.Ф. Гаврюшин, главный инженер Д.В. Смирнов) начинало функционировать с апреля 1957 года в структуре треста «Иртышуголь».

В июле 1973 года ПТУ пополнилось технической единицей, созданной на базе железнодорожного цеха разреза «Богатырь» и с января 1979 года преобразованной в производственную единицу Богатырское ПТУ (БПТУ) в составе ПО «Экибастууголь».

БПТУ занималось обеспечением подвижным составом вскрышного и добычного комплексов разреза «Богатырь», а СПТУ – северной группы разрезов. Однако за СПТУ были сохранены операции по единому технологическому процессу взаимодействия подъездных путей ПО «Экибастууголь» и железнодорожного узла. Стремясь в первую очередь выполнить собственный план погрузки, СПТУ обделяло БПТУ порожними вагонами. Назрела необходимость укротить субъективизм в регулировании порожних вагонопотоков, что было достигнуто созданием в мае 1982 года новой производственной единицы – ПТУ «Экибастууголь» (ЭПТУ), которому была передана вся железнодорожная сеть угольных грузопотоков на дневной поверхности промплощадки и пассажирская материально-техническая база горняков, а также взаимодействие по вагонообороту со станциями примыкания подъездного пути к магистрали. Из этого множества исключались угольные грузопотоки по станциям Богатырская и Соединительная, которые были оставлены за БПТУ. Польза от такого решения вскоре выразилась в результатах деятельности управления.

На 1985 год было запланировано добыть в «Богатыре» 54,5 млн. тонн угля, фактически добыто 56, 82 млн. тонн, что явилось кульминацией прогресса разреза. К такому успеху привело освобождение БПТУ от вскрышных грузоперевозок и узкая специализация его на вывозке угля из разреза на собственные углесборочные станции.

Для транспортирования пород внешней и внутренней вскрышки с полей разрезов «Богатырь» и «Восточный» в июле 1985 года было сформировано Восточное ПТУ.

Таким образом, в исторически короткий срок (1957–1985 гг.) в Экибастузе образованы четыре ПТУ – Северное, Богатырское, Экибастузское и Восточное, что является одним из свидетельств высоких темпов развития железнодорожного транспорта на Экибастузском каменноугольном бассейне.

Существенной движущей силой высоких темпов развития являлась интенсификация труда, особенно линейного инженерно-технического персонала. В целях частичной разгрузки работников ПТУ и разрезов в январе 1973 года началась комплектация путевой машинной станции (ПМС) в составе ПТУ. В 1986 году на ПМС было собрано 207 новых стрелочных переводов и 55 км рельсошпальной решетки, отремонтировано 50 км старогодней решетки, тогда как за 1995 год эти показатели составили 158, 70, 52 соответственно. Все работы выполнены в стационарных условиях на неизменных производственных площадях.

Получив в январе 1977 года статус производственной единицы, ПМС приступила к капитальному ремонту действующих путей. Объемы фактически выполненного ремонта возросли с 16 км в 1986 году до 61 в 1995.

Наиболее результативными были последствия экстенсификации и интенсификации путевых работ на разрезе «Богатырь». Здесь в сложных горнотехнических и горногеологических условиях среднегодовой прирост фактической добычи за 1971–85 гг. составил 3,8 млн. т.

Такие темпы наращивания мощности угольного грузопотока стали возможными благодаря специфичной схеме развития путей на станции Богатырская. Традиционно углесборочные станции разрезов состоят из двух взаимно параллельных парков путей. Один из парков предназначен для приема составов порожних вагонов со стороны станций приямка и подготовки групп вагонов для подачи в разрез под погрузку. На пути другого парка из разреза принимаются груженные подачи, накапливаемые до размера угольного маршрута. Станция Богатырская отличается наличием третьего парка, соединенного с одной стороны через общую горловину последовательно с описанными выше двумя парками, а с противоположной стороны – через автономную горловину с выездными из разреза путями. Схематично соединение трех парков путей можно отобразить в виде трехлучевой звезды, центром которой является общая горловина.

Таким образом, третий, последовательный, парк представляет собой буфер между каждым из параллельных стационарных парков и разрезом. При такой взаимосвязи парков ускоряется протекание технологического процесса по освоению вагонов и увеличивается пропускная способность выездных путей из разреза, потому что встречная разминка и простои порожних вагонов в ожидании приема на путь накопления имеют место в буферном парке.

«Богатырь» заслуживает пристального внимания и потому, что в те же годы представлял собой опытно-экспериментальную базу для нового горнотранспортного оборудования. Испытания новой техники и технологий проводились в условиях совершенствования организации производства и завершались, в основном, успешно. Но имели место и некоторые просчеты. Например, в первый же, 1971, год эксплуатации разреза вскрылась недостаточность мощности карьерного локомотива серии ЕЛ10 немецкого производства. Этот изъян был достаточно быстро устранен: на разрез стали поступать машины принципиально нового поколения — ОПЭ с осевой нагрузкой 300 кН, что привело к необходимости замены рельс Р50 на Р65.

На смену роторным экскаваторам теоретической производительностью 1000 т/ч в забой пришли роторные машины теоретической производительностью 4000—5000 т/ч. Но вместе с мощной техникой непрерывного принципа действия на выемке и погрузке угля в вагоны и циклично-го принципа транспортирования его на поверхность разрез получил новые эксплуатационные проблемы. Так, традиционной для транспортных систем открытых разработок является проблема обеспечения забоев порожними вагонами. При использовании в забоях мощных роторных экскаваторов продолжительность обмена локомотивосоставов на тупиковых призабойных путях в два-три раза превосходила время погрузки угля в группы из пятнадцати общесетевых вагонов средней массы нетто подачи 1000 т. Для ускорения обмена на рабочих горизонтах сооружались отдельные пункты и вторые погрузочные пути.

Далее, не снижая мощность угольных грузопотоков на ранее обустроенных рабочих горизонтах, требовалось обеспечить прирост добычи за счет вскрытия новых, ниже лежащих, горизонтов и строительства на них проектных капитальных транспортных коммуникаций. Обычно головной институт «Карагандагипрошахт» выдавал документацию на конечное горно-капитальное обустройство каждого из вновь вскрываемых горизонтов, которое достигалось не менее чем за календарный год от начала вскрытия. Иначе говоря, государственное проектирование, ориентированное на конечный результат добычных работ, осуществлялось дискретно в годовой интервальности, тогда как высокие темпы прироста добычи могли быть обеспечены в результате непрерывной на протяжении года производственной деятельности разреза от начала вскрытия до завершения обустройства полностью вскрытого горизонта, которая, в свою очередь, могла быть обеспечена при непрерывном проектировании. Инициаторами последнего являются специалисты разреза «Богатырь» — это главный инженер, кандидат технических наук А.И. Воробьев, заместитель директора Ю.М. Звигинцев, главный техно-

лог Д.П. Мелихов, главные маркшейдеры В.Я. Мирушкин, Э.Ю. Кригер и др. Ими был разработан и внедрен новый подход к применению внутрикарьерного железнодорожного транспорта при углубочной однопоровой системе открытых горных работ.

Новизна подхода заключается в этапности формирования схем путей в горных выработках, которая соблюдается до настоящего времени. На первом этапе для проведения траншей, вскрывающих новый добычный горизонт, применяются временные схемы. На втором этапе, который характеризуется развитием горных работ и, как следствие, расширением площадки на вновь вскрытом горизонте, используются комбинации временных и стационарных схем. На третьем этапе, на котором осуществляется отработка угольных запасов на том же горизонте, внедряются капитальные схемы, которые затем становятся исходными для выхода на очередной нижний горизонт. При этом повторяется описанная этапность работ.

Большой вклад в развитие железнодорожного хозяйства разрезов внесли Г.С. Польщиков, М.П. Богомяков, А.А. Жапсарбаев, Л.С. Ересько, Ю.П. Королев, А.С. Гуторов и другие.

Общей для всех работников железнодорожного транспорта целью является рационализация вагонопотоков на разрезах, направленная на уменьшение времени пребывания, или оборота, вагона на подъездном пути. Тем не менее, угольные пласты по-прежнему уходят вглубь недр, удлиняются транспортные трассы в горных выработках, объективно увеличивается продолжительность пребывания вагона в разрезе. Она может быть стабилизирована при доставке угля на поверхность комбинированным, например, конвейерно-железнодорожным транспортом или полностью устранена при применении конвейерного вида транспорта по опыту разреза «Восточный».

Перевод действующих и тем более глубоких разрезов на иной, чем железнодорожный вид транспорта будет предопределяться рыночным ценообразованием, в первую очередь, стоимостными параметрами транспортного оборудования, которые еще неопределенно долго будут оставаться нестабильными. Поэтому от инженерно-технических работников и ученых потребуются новые решения в области железнодорожного транспорта на разрезах Экибастуза.



ЭНЕРГИЯ СОЗИДАНИЯ

История энергетики Экибастуза начинается с 1947 года, когда заработал первый энергопоезд американского производства. Затем появились еще два таких энергопоезда, которые с горем пополам обеспечивали электричеством строящиеся угольные разрезы и поселок горняков. И только в 1951 году началось строительство теплоэлектроцентрали. Все основные работы были поручены СУ-2 треста "Иртышуглестрой", в составе которого трудились вольнонаемные рабочие и заключенные ГУЛАГа. Главным человеком на стройке был старший прораб И.П. Рагинский — хороший организатор, душа коллектива, запевала добрых дел. Он был творческим человеком, имел всегда массу интересных идей. Его заслуга в успешном ведении работ на сооружении объектов теплоэлектростанции несомненна и очевидна. Достойный вклад в организацию работы внесли начальник строительства Экибастузской ТЭЦ Г.А. Забелин, главный инженер управления А.Т. Чернов, старший прораб В.В. Шебуняев.

Людей, отличавшихся ежедневно своим высокопроизводительным трудом на строительстве ТЭЦ, можно назвать много. Вот хотя бы несколько представителей славного трудового коллектива строительного управления № 2: штукатур Лидия Михайловна Клименко, электросварщик Василий Никитович Попко, бригадир плотников Федор Федорович Воробьев, мастер-десятник Василий Иванович Супрунов, бригадир каменщиков Мизам Ибрагимов и многие другие.

Надо отдать должное многим строителям за патриотизм и верность предприятию, которое они сооружали: большая часть из них позже перешла в цеха электростанции и стала цементирующим ядром этого коллектива.

В декабре 1956 года была введена первая очередь Экибастузской теплоэлектроцентрали на мазуте, а в 1958 году здесь начали сжигать местный уголь. Экибастузская ТЭЦ является первенцем энергетики Павлодарского Прииртышья. Турбогенератор мощностью 6 мегаватт и котел производительностью 50 тонн пара в час обеспечивали разрезы и поселок теплом и электроэнергией. Если учесть, что строительство проходило в суровых климатических условиях, в безводной степи, насквозь продуваемой пыльными бурями и снежными буранами, без мощной техники, становятся понятными трудности, с которыми

сталкивались люди. В пуске первого турбогенератора принимали участие Н.М. Веселов, Н.Т. Салдин, М.К. Савченко, Н.С. Ляхова, В.Х. Пкин, А.П. Прядко.

Экибастузская ТЭЦ была единственной в мире, где на первых порах вода доставлялась за 150 километров в железнодорожных цистернах. Зимой, по пути следования, она замерзала и для того, чтобы ее слить, приходилось прорубать в емкостях “проруби”.

Лишь в 1958 году вступил в строй трубопровод, по которому из скважины в Калкамане, за 50 километров от Экибастуза, стала поступать вода на станцию. И только в начале 70-х в Экибастуз пришла по каналу иртышская вода.

После ввода в эксплуатацию первых трех котлов и турбогенераторов заметно ускорились темпы работы по добыче угля. Затем, в 1962 году, была проложена главная тепловая магистраль города, а в 1966 году сдана под нагрузку электроподстанция “Экибастузская”, что позволило соединить ТЭЦ с Целинной энергосистемой.

Начало 70-х годов – реконструкция ТЭЦ, а затем и расширение. К 1980 году установлено пять новых котлов, которые обеспечивали новые жилые микрорайоны теплом. Как раз в этот период в Экибастузе сформировался мощный кулак энергостроителей и тепломонтажников, которым были поручены работы по расширению и обновлению ТЭЦ.

Сегодня Экибастузская ТЭЦ обеспечивает теплом 150-тысячный город. Это единственный теплоисточник, который постоянно расширяется. В 1995 году введен мощный 15-й котел, ликвидировавший дефицит тепла в городе. Постепенно накапливаются ресурсы для монтажа 16-го котла.

Здесь, на этом предприятии, история и современность живут рядом: в одном здании, в одном коллективе. И еще немало работает тех, кто начинал “раскуривать” эту кочегарку. Это Виктор Пкин, Николай Веселов, Петр Шелехов, Лидия Касаткина, Анатолий Расколов, Владимир Дементьев, Наталья Баланда. Говоря о днях минувших, практически каждый из ветеранов вспомнил десятилетний период, с 1958 по 1968 годы, когда директором ТЭЦ работал Г.М. Маленков, человек, с именем которого связана история не только Экибастуза, но и всей советской империи.

Реформы в государстве коснулись и Экибастузской ТЭЦ. Объединенному филиалу “Экибастузэнерго”, в составе которого находится теплоцентраль, приходится выполнять большой объем ремонтных работ не только на самой станции, но и по городу. За последние годы были реконструированы десятки километров магистральных теплосетей и распределительных узлов. Не будем вспоминать о проблемах, с которы-

ми была связана эта многотрудная работа, но сейчас с уверенностью можно сказать, что дело сделано нужное и важное. В разговоре со мной генеральный директор “Экибастузтеплоэнерго” Владимир Дмитриевич Потапов подчеркнул, что, несмотря на финансовые сложности, принято решение продолжить реконструкцию ТЭЦ и, в первую очередь, установить новые турбогенераторы. Решено также достроить многоквартирный дом для своих людей...

Тепло Экибастузской ТЭЦ – это тепло сердец многотысячного коллектива.

Новый этап развития энергетики в Экибастузе приходится на вторую половину семидесятых годов, когда было принято решение Правительства и ЦК КПСС «О создании Павлодар-Экибастузского топливно-энергетического комплекса».

1977 год стал точкой отсчета биографий многих тысяч молодых людей, приехавших по комсомольским путевкам на строительство Экибастузского топливно-энергетического комплекса, точкой отсчета, положившей начало активности в труде, развитию личности, энергичным стремлениям к социальным преобразованиям.

Трест «Экибастузэнергострой», созданный в декабре 1975 года для строительства каскада мощных электростанций с использованием в качестве топлива на них высоковольтного экибастузского угля, стал первым трудовым коллективом для тысяч юношей и девушек, связавших свою судьбу с ударной стройкой. Рос коллектив, росла мощь треста, и великая энергия рабочих и инженеров преобразовывалась в зримые дела – благодаря энергостроителям Экибастуз вырос практически в три раза, на карте страны появился поселок Солнечный. Благодаря энергетикам город украсили новый дворец культуры, торговые центры, дома быта, поднялись многоэтажные микрорайоны с новыми школами и детскими садами, игровыми площадками и сказочными городками. Зазеленели скверы, расцвели клумбы.

...Сары-Арка. Бескрайняя казахская степь. Просторы, тысячелетиями радовавшие глаз. Сары-Арка. Кормиллица-мать. Это вечность и вдохновение, это нежность и страсть. Но даже вечность подвержена изменениям и преобразованиям.

Именно здесь, у горько-соленых озер Жынгельды и Шандаксор, человек решил построить ГРЭС – государственные районные электрические станции. В 1974 году был вбит первый кольшек на месте будущей железной дороги от города к строительной промплощадке. Четырнадцатого июня 1976 года приступили к рытью котлована. Семнадцатого февраля 1977 года заложен первый фундамент. Девятнадцатого сентября поднялась первая тридцатиметровая металлическая колонна.

...Сары-Арка. Безудержный ветер, играющий гривами лошадей и волнующий море ковыля. Сухой горьковатый запах, щекочущий ноздри. Толбое глубочайшее небо с легким вкраплением облаков. Что может быть удивительнее и прекраснее!

Время строительства первой ГРЭС было наполнено взлетом трудового энтузиазма. Большая стройка требовала больших энергичных действий. Огромной внутренней энергии и собранности тысяч и тысяч людей совершенно разных профессий, возрастов и национальностей. Стройка стала глубоко интернациональной по сути. Коллектив объединил одной целью людей почти ста национальностей и народностей. Это была великая школа познания жизни и созидания. Навечно вписаны в историю строительства Экибастузской ГРЭС-1 имена Тимофея Мыщака и Толымбека Сарсембина, Тамаза Бабакишвили и Валентины Печенкиной, Василия Сизинцева и Бектемира Аралбаева, Владимира Моисеева и Николая Едъх, Александра Миронова и Владимира Мурашкина, Есенкуль Тулеуовой и Магерма Мардалиева и многих-многих других. К сожалению, некоторых из них уже нет в живых, но память наша не должна забывать славных тружеников-энергостроителей. О них написаны книги, сняты документальные фильмы. Их дело продолжают сегодня экибастузцы, рожденные в конце семидесятых.

Незабываемое время пуска первого энергоблока ГРЭС-1. Практически в конце декабря 1979 года сердце блока — котел, турбина и генератор — были готовы к работе. Но десятки вспомогательных объектов по мелочам не были закончены. В то время трестом “Экибастузэнергострой” руководил Эдуард Евгеньевич Филатов, который вместе со своими помощниками, а также директором станции Анатолием Петровичем Мокшиным, дневал и ночевал в пусковом штабе стройки. Тепло-монтажники, строители, эксплуатационники, проектировщики под неусыпным оком заместителя министра энергетики и электрификации СССР Федора Ивановича Сапожникова круглые сутки вели пусконаладочные операции. А какого уровня достигло соревнование за право включить рубильник первого энергоблока — трудно передать. Энтузиазм, замешанный на крепком профессионализме и с наукой “на ты”, проявил себя невероятной силой, способной совершать почти чудеса: 12 апреля 1980 года закрутилась первая турбина Экибастузской ГРЭС-1 и генератор дал промышленный ток. Включил рубильник, а точнее — повернул ключ и нажал кнопку на пульте, начальник электроцеха станции Аркадий Башуров. Так он в одно мгновение стал знаменитым на весь бывший Союз. К той своей мгновенной славе Аркадий относится с юмором, но вспоминает охотно.

...Несколько суток предпускового напряжения сказались на людях: устали, осунулись, похудели. Одни глаза блестят лихорадочно в ожидании расчетного гуда. По всем расчетам — пуск сегодня. Об этом моментально узнали все. В машинном зале — гул голосов. Это событие хочет видеть каждый: от рабочего до первого руководителя. Здесь же журналисты, телевизионная группа из Алматы, киношники, которые ждут пуска уже три с половиной месяца. Когда инженер Башуров произнес слова: “Все готово, можно поднимать обороты”, — разговоры сразу оборвались. Тишина. Рука на кнопке. Стрелки приборов вздрогнули и поползли к красной черте. Есть первое напряжение Экибастузской ГРЭС-1! А с людей спала напряженность. Всерадовались, светились по-детски счастливые лица. Появилось шампанское. Башуров берет телефонную трубку и спрашивает диспетчера единой энергосистемы, готов ли тот к приему экибастузского электричества. Там готовы. Нажата еще одна кнопка — пошла энергия ГРЭС-1. Трестовский фотограф Леонид Кудрин и кинооператор Казахского телевидения Алексей Чепенко снимают каждый момент исторического события. Турбина набирает обороты. За шумом машины не слышно ликования людей. Свершилось важное и нужное дело.

Следует отметить, что темпы ввода пятисотмегаваттных турбоагрегатов и мощнейших котлов были невиданными: в декабре 1984 года заработал восьмой блок этой станции. Общая мощность ГРЭС-1 достигла четырех миллионов киловатт!

Благодаря опытным инженерам-энергетикам и специалистам-теплотехникам многие вопросы в период строительства решались четко и оперативно. Не могу не вспомнить замечательных инженеров и руководителей — Александра Николаевича Воронова, Юрия Николаевича Кузнецова, Алексея Егоровича Гайворонского, Рафаила Васильевича Шилова, Александра Васильевича Леушина, Ивана Григорьевича Емельянова.

— В своих решениях, — вспоминает главный инженер проекта Новосибирского института “Теплоэлектропроект” Евгений Георгиевич Карпов, — мы стремились идти в ногу со временем. Не забывая об охране окружающей среды. Для этих целей решено было использовать земли бросовые, солонцы. Трубы ГРЭС вытянулись более чем на триста метров, которые практически сводят на нет выбросы в атмосферу вредных веществ. Для этих же целей установлены электрофильтры. Найдено оригинальное решение для всех ГРЭС по использованию единого, созданного природой, золоотвала, какой представляет собой соленое озеро Карасор.

Завершая экскурс в историю создания Экибастузской ГРЭС-1, хотелось бы напомнить некоторые цифры: в сутки здесь может сжигаться до сорока двух тысяч тонн высокозольного местного угля. Зеркало во-

дохранилища составляет более 18-ти квадратных километров. С момента пуска первого энергоблока станция выработала более трехсот миллиардов киловатт-часов электроэнергии. Реформы по реструктуризации и приватизации, происходящие в государстве, коснулись и ГРЭС-1. Она была передана в управление на 35 лет американской компании “АЭС СТ”. Рынок диктует свои условия.

...Одновременно с возведением ГРЭС-1 была заложена ГРЭС-2. В этом событии приняли участие будущий Президент нашего суверенного государства Н.А. Назарбаев и министр энергетики и электрификации СССР П.С. Непорожний. Здесь же, возле второй станции, начали строить поселок Солнечный, в котором сегодня проживает более десяти тысяч человек. Сейчас в поселке есть вся инфраструктура жизнеобеспечения: вода, тепло, магазины, Дом культуры, поликлиника, спортивный комплекс, школы, детские сады. Но строился поселок очень трудно.

Для того чтобы лучше координировать усилия по ускоренному развертыванию работ на ЭТЭК, в первую очередь по объектам энергетики, была создана Павлодарская областная постоянно действующая комиссия, которая выяснила, что самым слабым местом на пути создания комплекса явилось отставание строительства жилья и объектов соцкультбыта. Понятно, что комиссия стала уделять этим проблемам первостепенное внимание. Были рассмотрены вопросы освоения мощностей на Ермаковском заводе железобетонных изделий — одном из главных поставщиков строительных деталей и конструкций, о состоянии проектирования жилищно-гражданских объектов для Экибастуза. Разработали мероприятия, позволяющие в короткий срок ускорить строительство жилья и объектов соцкультбыта, а также расширить имеющиеся мощности стройиндустрии. В этот период широкое распространение получило соревнование “рабочая эстафета”, в которую включились десятки предприятий-поставщиков и организаций-смежников.

...Экибастузская ГРЭС-2. Строить ее начали с учетом ошибок, проектных и технологических, допущенных на первой станции. Здесь практически не было того муравейника, который наблюдался при возведении ГРЭС-1. Вторая станция поднималась медленно, но уверенно. Большие требования были предъявлены подрядчикам. Хотя у энергостроителей и тепломонтажников появился опыт, контроль со стороны дирекции по эксплуатации стал более жестким. Генеральный директор АО “Экибастуэнергострой”, который строил Ермаковскую станцию, начинал с нуля Экибастузскую ГРЭС-1 и первым пришел на площадку ГРЭС-2, Алексей Дмитриевич Криворотов, вспоминает, что чувство ответственности руководителя росло от объекта к объекту. Много создавалось впервые, поэтому без ме-

тогда проб и ошибок обойтись нельзя было. И если что-то делалось с отступлением от проекта, то тут же поправлялось или согласовывалось на основе точных новых расчетов.

В декабре 1990 года заработал первый блок Экибастузской ГРЭС-2. Это событие — тоже исторический факт, который стал точкой отсчета работы второй Экибастузской электростанции, кстати, на сегодня самой надежной в энергосистеме нашего Казахстана. Но после восьми введенных блоков ГРЭС-1 первый блок ГРЭС-2 стал событием почти обыденным. А затем наступил перерыв в строительстве: разрыв межхозяйственных связей, сложности с финансированием практически “заморозили” объект. Но Правительство было настроено ввести второй блок, тем более что для этого были веские основания: строительная часть и необходимые детали и оборудование были уже в монтаже.

Год 1994-й. Глава администрации города, а затем Павлодарской области Даниал Кенжетасович Ахметов собирает в мощный кулак все оставшиеся силы опытных энергетиков, строителей и тепломонтажников. Задача была поставлена реальная: к 22 декабря, Дню энергетика, ввести второй энергоблок ГРЭС-2. Узнав об этом, Президент нашего молодого государства Н.А. Назарбаев взял под свой контроль ход строительства блока. Четкая организация труда, правильная расстановка сил, глубокое знание производства и психологии людей позволили генеральному директору ПЭО “Экибастузэнерго” Г.А. Шукину, директору ГРЭС-2 В.Г. Сидорову, руководителю энергостроителей А.Д. Криворотову, управляющему трестом “Средазэнергомонтаж” В.М. Новикову создать жесткий, но спокойный ритм ввода энергоблока. Событие это приобрело не только экономический характер, но и политический: энергоблок такой мощности в этот год вводился только в Казахстане. На пуск приехал Президент страны Нурсултан Абишевич Назарбаев. Давно в Экибастузе не было такого праздника. Весь город, да и область, и республика жили в ожидании важного события. Сотни людей собрались в машинном зале ГРЭС-2, на блочном щите. Было много журналистов: мелькали визитные карточки “Би-Би-Си”, “Московских новостей”, агентства “Рейтер”, радио “Свободы”. Даже для Экибастуза, избалованного прессой, такое созвездие представителей средств массовой информации было необычным.

Но вот появляется Президент страны. Он уверенно, с улыбкой, в сопровождении правительственных чиновников и местных руководителей, входит в помещение блочного щита. Вспышки фотоаппаратов. Короткий митинг. Разрезана алая ленточка. Директор ГРЭС-2 Виктор Сидоров передает Президенту символический ключ от второго энергоблока и приглашает к пульту управления. Нурсултан

Назарбаев спокойно кладет руку на ключ. Поворот. Синхронизация. Турбина набирает обороты. Победа! Победа суверенного Казахстана. Отныне второй энергоблок Экибастузской ГРЭС-2 будет называться “президентский”.

* * *

Говоря о развитии энергетики Экибастуза, не могу не сказать несколько слов о подстанциях, линиях дальних передач. Это уникальнейшие сооружения, которые предназначались для переброски избытков электроэнергии на Урал и в центр России, а также для отвода излишков продукции Сибирского каскада электростанций в весенне-летний период. Подстанция 1150 киловольт переменного тока и линия электропередач от нее через Караганду, Кокчетав, Кустанай уходит на Челябинск, передавая электроэнергию Экибастуза. А вот подстанция 1500 киловольт постоянного тока, к сожалению, так и не достроена. Надо отметить, что сюда было доставлено оборудование под номером “один”. Вся отечественная наука работала на последнее слово в энергетике, уникальную подстанцию. Но, возможно появится богатый инвестор, которому по плечу будет решить главную проблему для ввода в строй современной подстанции — финансовую.

...Сегодня нет Экибастузской энергосистемы как целостного понятия, как административной единицы, но каждый блок обеих ГРЭС, каждая нитка электрических сетей — это единый организм, органически связанный с Экибастузом и его жителями. Люди строили город. Люди строили электростанции. Люди строили и продолжают строить свою судьбу. И главное в этих людях — великая энергия созидания.



УЧИТЕЛЬ, ПЕРЕД ИМЕНЕМ ТВОИМ...

Учитель... Испокон веков он был да и остается одним из самых уважаемых людей. В городе он учил уму-разуму детей богатых аристократов, чиновников, простых рабочих. На селе это был непререкаемый авторитет среди крестьян и их детей, к его мнению прислушивались даже богатые помещики. А сам учитель? Он одинаково ровно относился и к детям состоятельных родителей, и к детям бедняков. И порой давал обездоленным даже чуточку больше своего душевного тепла, по силе возможности помогая им улучшить жизнь. С древнейших времен и до дней сегодняшних учитель нес и передавал не только знания, но и сеял разумное, доброе, вечное.

Все эти слова можно с полным основанием отнести и к учителям Экибастуза. Со дня образования города Экибастуза тысячи педагогов занимались и занимаются воспитанием детей, становлением их как личности. За четыре десятка лет выпускниками экибастузских педагогов можно было бы полностью заселить такой город как Экибастуз. Уже сейчас добрая половина выпускников живет и трудится в родном городе. Учитель снискал всеобщее уважение беззаветным служением делу народного просвещения, щедростью своего сердца, благородными духовными качествами, любовью к детям. Общественность высоко ценит идейную убежденность, самоотверженный труд педагога, его великий вклад в формирование нового человека.

Да, именно от учителя, его идейной зрелости, эрудиции и профессионального мастерства во многом зависит, каким будет молодое поколение экибастузцев, какую жизненную позицию оно усвоит. В Экибастузе сложились хорошие традиции передачи опыта старших молодым учителям. Вернемся почти на двадцать лет назад. Тогда уже 90 наших лучших педагогов были награждены орденами и медалями, 95 — значками «Отличник просвещения СССР» и «Отличник просвещения Казахской ССР». Всеобщим уважением в городе пользовались такие замечательные наши педагоги как Х.Г. Хакимзянова, Е.С. Черкашина, Р.Г. Черепанова, В.И. Алексеева, Е.А. Попкова, В.А. Гаршина, А.И. Андрюшина, Т.И. Арбузова, М.К. Симонова, М.И. Косых, Р.И. Кудрявцева, В.О. Кузнецова, А.И. Алехин, В.П. Светашов, З.Махметов, Т.Н. Остроухова, С.П. Пантелеев и многие другие.

В этот ряд «многих других» вошли А.Е. Скакунова — заместитель ди-

ректора по учебно-воспитательной работе средней школы № 7, Л.Р. Никулина — учительница русского языка и литературы школы № 1, Н.М. Фролова — учительница начальных классов школы № 5, просто невозможно перечислить всех. О многих из них будет рассказано в дальнейшем.

Поверьте, трудно решить, с кого из наших знаменитых педагогов начать повествование об учительском мастерстве. С Х.Г. Хакимзяновой, Е.С. Черкашиной, Р.Г. Черепановой, Р.Я. Нуралиной, Ю.П. Колодуб, Н.Д. Киреевой, А.М. Бауэра?

А может, начать с маленькой заметки в городской газете «Заветы Ильича» за 1983 год?

...Первого сентября прозвонит первый звонок. В свой притихший и взволнованный класс войдет Анна Гавриловна Данишевская. Она приветливо поздоровается с детьми, поздравит их с новым учебным годом и начнет урок. Сколько нового, интересного узнают дети. Каждый день для них — открытие. И поможет им в этом их учительница.

Педагогический стаж Анны Гавриловны — 35 лет. И все это время она работала в начальных классах. Сколько девочек и мальчишек вывела она в жизнь. Среди бывших ее учеников есть строители, врачи, инженеры, учителя. Для некоторых ее воспитанников пример первой учительницы помог определить выбор профессии. Они также стали учителями начальных классов.

Ныне Анна Гавриловна Данишевская является наставником молодежи, руководит секцией учителей начальных классов...

Этим строкам почти двадцать лет. Написала их завуч школы № 8 З.Ситикова. Следующие написаны тогда же:

Детей сегодня не узнать. Серьезные, они торжественно несут букеты цветов, заходят во двор школы № 2. Становятся в строй сегодняшние первоклассники, робко поглядывая на взрослых. Рядом — мамы и папы. Они волнуются и радуются вместе с ребятами.

Рядом с учителями их наставники. В коллективе в основном молодые учителя. Но опереться в работе им есть на кого. Более тридцати лет — таков педагогический стаж Бибигуль Кадреновны Кадреновой. Она принимает в этом году первоклашек. Хороший друг и наставник молодежи Хадия Гарифзяновна Хакимзянова — заслуженная учительница Казахской ССР, кавалер ордена Трудового Красного Знамени. Она и обратилась с напутственным словом к своим молодым коллегам.

— Сегодня вы войдете в класс наставниками и поведете за собой смешных и серьезных мальчишек и девочек. У каждого из вас, кто выходит на многотрудную дорогу педагогической жизни, есть своя сокровенная мечта и осознанная цель — служить народу, отдавать свои знания детям, воспитывать их людьми, преданными высоким идеалам.

Пусть не пугают вас первые неудачи. Помните, что рядом с вами старшие коллеги. Они окажут вам повседневную помощь и поддержку, терпеливо будут учить на практических делах, содействовать вашему становлению как педагогов, совершенствованию мастерства.

Учитель должен быть доброжелательным и справедливым. Он должен подмечать старание, удаchi и неудачи ученика в преодолении трудностей и всячески одобрять и поощрять его труд. Надо научиться видеть перед собой не школьника, а человека.

Без хорошего учителя не может быть и речи о хорошей школе. Учителю принадлежит ведущая роль в дальнейшем развитии культуры и просвещения. Успех дела в руках школьного учителя — доверенного лица общества.

Поэтому учителю надо обладать огромным талантом человеколюбия, любви к своему труду, а прежде всего к детям, чтобы на долгие годы сохранить бодрость духа, ясность ума, свежесть впечатлений, восприимчивость чувств...».

Сама Хадия Гарифзяновна всегда следовала своим словам, сказанным ею на этой торжественной линейке в честь начала учебного года. А когда же у нее самой был первый урок? 1 сентября 1939 года.

— Я рассказывала ребятам о Горьком, о его романе «Мать». Затем читала главы из книги. После уроков директор школы сделал мне замечание, что часто улыбалась. А я была счастлива. Наконец-то осуществилась моя мечта, мне доверили класс.

Даже сегодня ей кажется, что ее первые ученики были самыми веселыми и любознательными. Она учила их не только русскому языку и литературе, учила их быть внимательными и добрыми.

Много испытаний выпало на долю народа в годы войны. И в далекий Ленинск-Кузнецк донеслось ее дыхание. Хадия Гарифзяновна со своими учениками дежурила в госпитале, ухаживала за ранеными, готовила с ребятами концерты. В свободное от занятий время она работала на шахте. Стране нужен был уголь, и учителя, как могли, помогали. Помнит она и как открывали ее вторую школу, как перерезали красную ленточку. Тогда в ее школе учились дети первостроителей Экибастуза. В этот город вместе с семьей она приехала после войны. В 1963 году ей первой в городе было присвоено звание «Заслуженный учитель Казахской ССР». А затем была поездка на съезд учителей, ее выступление на нем.

Хадие Гарифзяновне благодарны своим становлением такие известные в городе педагоги как Е.В. Сафронова, В.В. Ермолаева, М.К. Симонова, М.А. Абенова и многие другие. Как дань уважения ее педагогическому таланту и мастерству было воспринято решение о ежегод-

ном вручении лучшему учителю города приза имени Х.Г. Хакимзяновой. И лестно, и почетно было получить этот приз из рук самой Хади Гарифзяновны.

С каждым годом время стирает многое. Уходят из жизни те, кто стоял у истоков. Трудно бывает воскресить в памяти те или другие имена, если рядом с нами нет уже тех, кто их помнил, но не успел рассказать об этом потомкам. Семья Андриюшиных приехала в Экибастуз за год до присвоения ему статуса города. Александр Иванович и Прасковья Алексеевна были определены работать в школе железнодорожного узла. Квартира учителей приютилась в небольшом здании школы и у них не было понятия: идти на работу или вернуться с нее. У Александра Ивановича уже тогда педагогический стаж превышал 20 лет, чуть поменьше был у его жены. Все силы они отдавали школе. По родительским стопам пошла и дочь Татьяна, следом за ней — Вера. Сегодня немногие, наверное, знают, что много лет возглавляющая городское общество книголюбов Лира Александровна (по мужу Романькова) тоже по образованию педагог. День учителя для Андриюшиных — семейное торжество.

В 1983 году средняя школа № 1 отмечала свое двадцатилетие. О чем говорили педагоги в день юбилея? О том, что минувший учебный год школа завершила со стопроцентной успеваемостью. Из 65 выпускников 15 стали студентами университетов и институтов, 15 учатся на вечернем отделении Павлодарского индустриального института. Высокий уровень знаний был показан учащимися на различных олимпиадах, а Анатолий Касьянов приглашен участвовать в республиканской олимпиаде по химии. Были цветы, поздравления, добрые слова о лучших. А вот дословная цитата того дня:

«Много и других славных дел было в школе. И везде ее коллектив показывает, что здесь умеют работать. Старейший в городе, он имеет уже свои традиции, своих передовиков. Среди наших коллег 12 отличников просвещения Казахской ССР. Это заслуженный учитель республики Ф.Г. Черепанова, отличник просвещения СССР Ю.П. Колодуб, учитель-методист В.И. Алексеева, а труд Е.Е. Олышанской и Э.А. Готман отмечен государственными наградами. Более десяти лет отдала школе Т.М. Ковтун. Юбилей школы — старт к более плодотворной работе».

А теперь, пожалуй, самое время рассказать об А.М. Бауэре. Его педагогический стаж — более сорока лет. Девять лет он возглавлял среднюю школу № 7, отличник просвещения СССР. В 1983 году Аркадий Мартынович стал директором Экибастузского педагогического училища. И вот тогда корреспондентом городской газеты был ему задан вопрос: «Каким должен быть руководитель школы?». «Лет двадцать тому назад, — ответил он, улыбаясь, — я бы все быстро разложил по полочкам.

А теперь стал понимать, что чем больше умеешь, знаешь, тем... меньше знаешь. Чаше я задумываюсь над тем, что еще нужно сделать для педучилища. Ведь работы здесь — море. Скажу одно: директор должен быть преподавателем, отлично знающим свой предмет, и уметь передать детям свои знания. Без этого нет учителя и, конечно же, директора».

Эту истину Аркадий Мартынович постиг еще в 1957 году, когда начал свою педагогическую деятельность в селе Майкарагай. Здесь он учился, сюда вернулся после окончания Павлодарского педучилища. Помнит директора школы, который принимал его на работу, — В.И. Сорокин был серьезный, требовательный педагог. Вызвал к себе молодых учителей в самом начале года и сказал, что успех любого урока зависит от того, как учитель к нему подготовлен. Дал каждому общую тетрадь, в конце которой проставлено количество страниц, гербовая печать — это для поурочных планов. Часами просиживал молодой учитель над этой тетрадкой. Взял за правило: тщательно продумывать каждый урок. Эта требовательность в нем осталась до сего дня. Закончив институт как языковед, он вскоре переквалифицировался на историю. И вот что о нем сказал директор вечерней школы № 23 М.Махметов: «Мы все с высшим образованием, но преподаватель с такой эрудицией, как Бауэр, — редкость. Во время урока или лекции он «завоевывает» любую аудиторию. Располагает к себе скрытая сила, обаяние его слова. В школе это чувствовали не только его ученики, но и коллеги. Особенно — молодые преподаватели».

Интересный народ, говаривал по этому поводу Аркадий Мартынович, полны идей и уверенности в том, что уже все умеют. А между тем порою столько гибкости, дипломатичности надо иметь, чтобы переубедить в чем-то, осторожно обратить внимание на ошибку. Но если в идее есть ценное зерно, нельзя загубить его. В коллективе Аркадия Мартыновича твердо прижился принцип умелой работы с молодыми учителями. Главное в нем — стремление руководителя увидеть в начинающем коллеге индивидуальные способности, помочь им раскрыться.

Надо заметить, что опыт общешкольной работы коллектива, которым руководил много лет А.М. Бауэр, был отмечен на ВДНХ СССР. В областном институте усовершенствования учителей, где обучались преподаватели шести северных областей Казахстана, долгое время ориентировали на план воспитательной работы, созданный в школе № 7.

Можно было удивляться работоспособности Аркадия Мартыновича. Откуда он черпает возможности для постоянной работы над собой? Ведь круг обязанностей руководителя очень широкий. Когда А.М. Бауэр возглавил педагогическое училище, их у него прибавилось. Новые люди, новое дело, новые заботы. А времени так не хватает. Однако и

здесь педагогический опыт и опыт руководителя принесли свои плоды. Многие годы работы Аркадия Мартыновича в педучилище останутся красной и памятной строкой в его летописи.

Хорошим учителем можно стать только в дружном педагогическом коллективе. В этом наглядно убедилась Н.Сеньковец — учитель начальных классов средней школы № 7. Вот что она рассказывала:

— Мне повезло, в коллективе нашей школы много замечательных педагогов, которые своим трудом и любовью к детям заслужили благодарность и признание.

Профессия педагога бесконечно трудная, требующая изо дня в день напряжения сил, ума, сердца и, конечно же, мастерства, высокой требовательности к себе, стремления постоянно обогащать свои знания, чтобы щедро отдавать их своим ученикам.

Рядом со мной трудятся опытные учителя, подлинны мастера своего дела. Это Е.А. Попкова, Л.Г. Хажметова, М.П. Каливина, З.С. Мойсеева, Л.Д. Коржова, С.Б. Шешембекова, В.А. Чехлова. Хочу особо отметить моего наставника, учителя-методиста, руководителя школы передового опыта Е.А. Попкову. Первыми своими успехами я обязана ей. Внимательная, требовательная, добрая, чуткая, она всегда готова прийти на помощь. Своими доброжелательными и мудрыми советами она делится щедро. Ефросинья Александровна помогает мне в подготовке к урокам, подборе наглядных пособий, оформлении документации. Часто я бываю на ее уроках. У нее есть чему поучиться. Главное в ее работе — продуманная система. Каждую минуту на уроке она использует целесообразно, работает творчески. Ефросинья Александровна — доброй души человек.

В нашем коллективе работает Н.И. Зайцева. И то, что она выбрала профессию педагога, вполне закономерно. Ведь ее мама — Л.Г. Хажметова — учитель начальных классов, член нашего коллектива. Любовь Григорьевна — скромный, чуткий, отзывчивый человек, готовый в любую минуту прийти на помощь. Это опытный учитель, всеми уважаемый в коллективе человек.

Нельзя не сказать и о М.П. Каливиной — эмоциональном, живом, энергичном, творчески работающем, умело совмещающем учебную и общественную работу учителя. Ее труд по праву отмечен высокой наградой — орденом Трудового Красного Знамени. Добросовестная, исполнительная, чуткая, самокритичная Марина Петровна пользуется заслуженным авторитетом среди учащихся, родителей, коллег.

С каждым годом рос вверх и вверх, хорошоел Экибастуз. Вместе с ним росли и люди, а впереди шли педагогические кадры. Это они во многом готовили будущих строителей энергограда. Что ни школа, то

молодой педагогический коллектив с ядром из опытных учителей. Построили, открыли школу, не проходит и нескольких лет, а слава о ней уже распространяется по всему городу. Возьмем, к примеру, девятую. Не одному поколению школьников за свои 30 лет педагогической деятельности дали путевку в жизнь учителя этой школы К.Д. Зайцева и Т.П. Леонова. Каждый год, как в первый раз, они с большим волнением переступают порог школы. Стаж работы большой, опыт накоплен немалый, а волнение осталось. Не бывает легкого учебного года, ибо труд учителя связан с постоянным поиском. Современный учитель обязан быть в курсе новой методики преподавания, быть эрудированным во всех вопросах. Все это присуще отличникам просвещения Казахской ССР Клавдии Дмитриевне Зайцевой и Тамаре Петровне Леоновой.

Любят ученики и молодого учителя З.И. Лещенко. Класс ее на хорошем счету. Уроки З.И. Лещенко всегда интересны, проводятся на высоком педагогическом уровне. Она любит ребят, ей нравится эта работа, в этом секрет ее успехов.

А вот что говорила о своих коллегах учитель средней школы № 3 — одной из старейших в городе — Н. Чабан: «У нас сложился стабильный работоспособный коллектив, треть учителей работает свыше десяти лет. Ветераны Л.Ф. Головина, А.Д. Крестинина, И.Ф. Толкачев, Л.Д. Коваленко, В.О. Кузнецова, В.М. Баясникова и другие проработали более двадцати лет. Это подлинные мастера своего дела. Их воспитанники обладают прочными и глубокими знаниями, хорошо учатся и добросовестно трудятся на производстве».

О самой Нине Антоновне Чабан говорит завуч этой же школы Н.Авраменко: «В современных условиях, когда объем необходимых человеку знаний быстро возрастает, нельзя ориентироваться только на усвоение в школе пусть даже и значительного объема научной информации. Учитель призван формировать у своих воспитанников стойкую потребность самостоятельно добывать знания, умение разбираться в огромном потоке информации. Это посылить лишь педагогу, способному влиять не только на интеллектуальную сферу ученика, но и располагающему средствами личного воздействия на его личность. Таким педагогом в полной мере можно считать Н.А. Чабан. Пятнадцать лет преподает физику Нина Антоновна в средней школе № 3. Ее ученики, как правило, обладают прочными знаниями, умеют применять их на практике. Успеху способствует, прежде всего, оборудованный и оснащенный необходимыми наглядными демонстрационными и лабораторными приборами. Нет такого урока, на котором не было бы демонстраций и опытов. Нина Антоновна считает, что в физике ученики должны все потрогать своими руками.

Другой особенностью преподавания Нины Антоновны является его практическая направленность. Всякий изучаемый материал она обязательно связывает с практикой, жизнью, с будущими профессиями своих учеников, перспективами развития техники. На уроках физики ученики живут не только настоящим, но и будущим.

Особое внимание Н.А. Чабан уделяет самостоятельной работе по изучению материала, развитию индивидуальных способностей своих учеников. В своей работе она широко применяет самостоятельные работы по вариантам разной сложности. Каждый ученик получает карточку с заданием и работает в меру своих сил и возможностей. Если он быстро справился с заданием, то ему предлагается другой, более сложный вариант.

На уроках и на внеурочной работе учителем широко используется научно-популярная и фантастическая литература.

Нина Антоновна постоянно следит за новинками литературы и рекомендует что можно и нужно прочитать по той или иной теме. Обладая широкой эрудицией, Н.А. Чабан не оставит без ответа ни один вопрос, поставленный учеником, даже если он и не имеет прямого отношения к физике.

Своим опытом работы Нина Антоновна щедро делится с коллегами. Ее опыт обобщен методическим кабинетом школы».

Под стать Нине Антоновне Чабан и Камиля Мансуровна Аубакирова. Ее педагогическая деятельность началась в самый пик развития ЭТЭКа. Закончив в Павлодаре физико-математический факультет и приехав в наш город, она получила направление в среднюю школу № 8. С первых дней своей работы молодая учительница привлекла внимание ребят своей энергией, умением найти в каждом ученике хорошее, доброе. Конечно, трудно было начинать, делать первые шаги в педагогической работе, оставаться наедине с классом, когда нет присутствующего на уроке вузовского преподавателя-методиста. Были минуты разочарования и уныния, но они скоро исчезли. Любовь к детям, к избранной профессии взяли верх.

Трудная наука — математика. И, чтобы сделать строгие логичные выводы, формулы доступными и легко усвояемыми, Камиля Мансуровна прилагает все усилия, применяет разнообразные методические приемы. Молодой преподаватель ведет систематическую индивидуальную работу с учащимися, старается вести уроки математики интересно, добиваясь того, чтобы не было на уроках скучающих и отсутствующих. Как классный руководитель Аубакирова много времени отдает сплочению ученического коллектива. В игре «Зарница» ее ребята получили достойные награды. А летом Камиля Мансуровна вместе с ребята-

ми работала в лагере труда и отдыха в совхозе имени Гагарина. За это время они еще больше сдружились, ближе узнали друг друга. Надолго останутся в памяти ребят и классного руководителя впечатления о трудовом лете. Камиля Мансуровна за короткий срок сумела завоевать авторитет среди коллег, учащихся, родителей.

«Жизнь прожить — не поле перейти», — говорит народная мудрость. А если жизнь твоя, поступки и слова ежедневно, ежеминутно получают оценку самых справедливых людей на земле — детей, то станет ясно, каким нужно быть человеком, чтобы завоевать всеобщую любовь и уважение.

Раису Яковлевну Нуралину знают почти все экибастузцы. Трудное детство в крестьянской семье, которая лишилась кормильца, затем — новое испытание — Великая Отечественная война. Все невзгоды, выпавшие на долю Сталинграда, Раиса Яковлевна разделила с дорогим ее сердцу городом. В эти суровые годы девушка заканчивала среднюю школу и заодно работала воспитателем в детском саду станции Сарепта. После окончания факультета естествознания Семипалатинского педагогического института в 1952 году Раиса Яковлевна со своим мужем Казбеком Олжабаевичем переехала в Экибастуз и преподавала биологию в школах.

В 1957 году молодая учительница была назначена директором средней школы № 4. Сейчас, когда собираются ветераны школы, понимаешь, что жили они трудно, но не унывали. Молодой задор, энтузиазм, творческий подход к делу сплотили коллектив школы, позволили добиться больших успехов в воспитании детей. Все новое немедленно внедрялось в практику таких учителей как Ю.П. Колодуб, М.И. Трофимова, Н.А. Топтун, Е.А. Перова, П.К. Мушинская. Узнав о новом, Раиса Яковлевна на свою зарплату поехала в Горловку, что в Донецкой области, чтобы набраться там передового опыта и передать его педагогам своей школы и города.

Везде и во всем ей оказывали высокое доверие. Раиса Яковлевна работала секретарем горкома партии, заведующей ГорОНО, но осталась верна своему педагогическому призванию и в 1974 году вернулась в свою родную четвертую школу. Беспокойная душа не давала сидеть на месте. За годы своей деятельности Раиса Яковлевна побывала в школах Москвы, Ленинграда, Волгограда, Донецка, Павлодара, Рудного, Кустаная — да разве все перечтешь. В 1978 году ее педагогический коллектив первым в Экибастузе перешел к методу работы по воспитанию своих учеников в группах продленного дня.

Раиса Яковлевна — человек, всей душой преданный своему делу. Все неудачи и радости коллектива она воспринимала как свои личные, от-

давала работе с детьми все свои силы, знания, опыт, душевную щедрость. Она многому научила молодых коллег, помогла им сделать первые самостоятельные шаги.

Наверное, нет той девчонки, которая не мечтала бы стать учительницей. И не просто учительницей, а самой-самой... Чтобы все ученики тебя слушали и любили. С годами меняются склонности и увлечения. Не все становятся педагогами. Но возвышенное отношение к учителю остается на всю жизнь.

Увидев на улице Бахытжан Косжановну Мусрепову, сразу скажешь: учительница. Именно такая: серьезная, строгая, подтянутая, с книгами в руках. Смотришь на эту миловидную женщину и видишь свою первую учительницу. Ведь во всех учителях есть что-то общее: почему-то перед ними всегда чувствуешь себя учеником.

Бахытжан Косжановна закончила Алма-Атинский педагогический институт и стала работать учителем казахского языка и литературы в средней школе № 2. Ветераны школы помнят, что новенькая не боялась трудностей, бралась за любое дело. Знания у нее были, но она не стеснялась спрашивать совета у старых учителей, присматривалась к их работе, училась находить с детьми общий язык. С годами пришел опыт.

Бахытжан Косжановна пользуется большим авторитетом. Ее называют в ряду лучших педагогов школы и города. К ней идут товарищи за советом и помощью.

Любит она свою школу, а свой предмет считает самым лучшим. Ведь как это важно — учить детей родному языку. Богат и красив казахский язык. И Бахытжан Косжановна стремится передать его яркость, показать глубину и его истоки. Уже много лет она входит в свой класс и все же немножко волнуется: ведь каждый урок не похож на другой. С каждым годом дети становятся более начитанными, любознательными, они смотрят кино и телевизор, бывают на экскурсиях, поэтому сегодняшнему учителю нужно все время быть на высоте, постоянно учиться самому. Поэтому не случайно ее доклад «Профориентационная работа на уроках казахского языка и литературы в старших классах» был выдвинут на областные педагогические чтения.

Как невозможно объять необъятное, утверждал один из мудрецов, так же невозможно в небольшой главе этой книги рассказать обо всех тех педагогах, кого мы знаем и любим. Да простят нас те, о ком мы расскажем в двух-трех строках или не обмолвимся и одним словом: не их в этом вина. И все же попытаемся назвать как можно больше славных имен наших педагогов, работающих нынче за чисто символическую плату и, тем не менее, не бросающих свое дело.

...Школа № 109 — одна из старейших в городе. В ней 31 класс, занимаются 1025 учащихся. В коллективе работают сорок педагогов, директор школы Виктор Михайлович Утков, завуч Надежда Федоровна Маркина, педагоги Александра Антоновна Терелова, Светлана Васильевна Шевченко, Зинаида Петровна Лошакова носят высокое звание «Отличник просвещения Казахской ССР». Школа пополняется и хорошими молодыми педагогическими кадрами. Это Лидия Викторовна Мальцева, Наталья Викторовна Кравченко, Светлана Петровна Ковтун, Светлана Анатольевна Сулиева. Со временем они станут прекрасными педагогами.

...Школа № 5 — одна из лучших в городе. В различных конкурсах, соревнованиях коллектив школы неизменно занимает призовые места. Здесь работает дружный педагогический коллектив, который возглавляет Г.П. Офицера. Ее незаменимыми помощниками являются В.С. Смыслова и М.И. Косых. Любят ребята свою школу. Здесь их каждый день ожидает тысяча интересных дел...

...До недавнего времени средняя школа № 9 считалась самой молодой в городе. В день открытия школы ее порог переступили 840 учащихся и 25 педагогов. Через пять лет в школе обучалось уже 2573 ученика, а педагогический коллектив вырос до 90 человек. Много труда, сил, энергии отдают завуч Н.Ф. Зайковская, директор К.Б. Садыков, преподаватели Т.А. Гетманова, Г.М. Найдина и многие другие.

...Тем, кто давно работает в школе № 3, очень трудно представить ее без Ии Федоровны Толкачевой. Она всегда спокойная, уверенная, выдержанная — настоящий математик. На ее уроки следует ходить всем начинающим учителям. Никакой суеты, никакой спешки, спокойствие и тишина — все заняты своим делом. А когда она начинает объяснять урок, в классе царствует само внимание. Ия Федоровна просто и доходчиво объясняет сложнейшие вопросы математики. Много раз она обращает внимание ребят на то, что является трудным. И так изо дня в день...

...Одним из основных факторов повышения массовости занятий физической культурой и спортом является совершенствование учебного процесса. В его эффективности как в фокусе сходятся все составляющие школьной физической культуры. В школах города работает ряд преподавателей, которые проводят уроки физической культуры на высоком уровне. Это А.И. Алехин, Г.В. Литвиненко, Г.Н. Мосунов, И.В. Новикова, В.П. Литвиненко. Их успех обуславливает высокий профессионализм, выработанный годами практической деятельности, серьезная работа по совершенствованию педагогического мастерства, методики обучения и воспитания школьников, а самое главное — любовь к своей профессии и к детям. Лучше всего эта работа поставлена в первой, четвертой, пятой и седьмой школах.

...Детско-юношеские спортивные школы ведут свою работу от массовости к мастерству. Хороших успехов добились тренеры В. Сазонов, В. Насенко, Ю. Шадрин из ДЮСШ-2, А. Байкин, А. Нестулев — ДЮСШ-1. Их ученики вошли в состав сборной команды области и республики...

...В народном сознании учитель живет не только как человек, преподающий основы наук, но и как духовный наставник детей и молодежи, друг и советчик для родителей. Частицу себя, своего сердца отдают учителя средней школы № 6 А. В. Беленко, В. В. Саженина, А. И. Иванченко, О. А. Матвеева, И. К. Ваккер, Р. Н. Михальцова, Р. Н. Малашина, В. П. Полосина, В. М. Шестопалова и многие другие. Пример подает отличник народного просвещения Казахской ССР Лидия Андреевна Семенистая. Одна из учениц этой школы написала в сочинении: «Быть человеком — это значит быть маленьким солнцем для людей. Чтобы везде, где бы ты ни был, стало людям теплее и светлее от того, что ты живешь». Эти слова можно полностью отнести к Лидии Андреевне Семенистой...

...Екатерина Александровна Панченко преподает биологию в четвертой школе. Ее кабинет один из лучших среди школ города. Воспитанники Екатерины Александровны постоянно участвуют в городских олимпиадах, выставках. Их работы неизменно занимают призовые места. И хотя Панченко стала завучем и работы прибавилось, Екатерина Александровна по-прежнему с увлечением занимается биологией...

...Только за первые 30 лет работы городская музыкальная школа выпустила свыше 800 учащихся. Многие из них избрали своей профессией музыку и приобщение к ней детей. Свое умение, душу и сердце отдают детям А. О. Гарипова, Е. Г. Чепурных, Т. М. Солодкова, Т. И. Бирюкова, Л. Е. Бельденинова, Н. Г. Троян и другие. У истоков становления коллектива педагогов музыкальной школы стояли Н. С. Желонкин и Н. А. Кох. Преподаватели делают все, чтобы как можно лучше работать — творчески, инициативно, давать детям глубокие знания, приобщать их к прекрасному...

...Прозвенел звонок, и в класс к Тамаре Михайловне Ковтун вошли Валентина Васильевна Жабина, Вера Алексеевна Чехлова, Надежда Андреевна Харецкая, Валентина Павловна Полищук, Галина Тимофеевна Брюшкова. Они поздравили Тамару Михайловну с наступающим праздником — Днем учителя и вручили ей цветы. Ученики смотрели на поздравляющих и не могли представить, что и они, их учителя, были когда-то тоже девятиклассниками. Любовь к своей профессии воспитала в них Ковтун на всю жизнь. Педагогами стали Надежда Федоровна Зайковская, Вера Михайловна Юшук, Татьяна Михайловна Солодкова, Екатерина Алексеевна Панченко, Ольга Ильинична Мушинская. В 109-ой школе работает Тамара Дмитриевна Ефименко, в детской комнате ми-

лиции — Вера Константиновна Григорьева, Надежда Андреевна Харецкая, Валентина Павловна Полишук и другие. Так что Тамару Михайловну Ковтун можно смело назвать кузницей педагогических кадров...

...«Мы очень хотим быть похожими на нашу учительницу Т.А. Шошину», — писали студенты педагогического училища после практики. «Я очень многому научилась у Людмилы Федоровны Головиной», — говорила о своей наставнице Г.Е. Кудабаяева. Эти слова — лучшая награда для учителей. На городском слете педагогов с приветственным словом к собравшимся обратилась заведующая ГорОНО Н.Н. Филимонова, с докладом выступила председатель горкома профсоюза работников просвещения Г.Т. Брюшкова. Она отметила, что не одно поколение молодых учителей прошло школу овладения мастерством у заслуженных учителей республики Х.Г. Хакимзяновой, Е.С. Черкашиной, Р.Г. Черепановой. Богата и содержательна трудовая биография ветеранов педагогического труда Р.Я. Нуралиной, Л.М. Машковского, Ш.А. Темиргалиевой, М.И. Косых. Опыт работы с молодежью поделилась отличник народного просвещения Казахской ССР В.И. Алексеева. Более десяти бывших воспитанников В.И. Алексеевой работают нынче в школах города учителями русского языка и литературы. О своей работе, о наставниках рассказали молодые учителя В.Г. Коровлев и А.П. Дудкин. (Через несколько лет А.П. Дудкин примет вновь построенную пятнадцатую школу и возглавит ее педагогический коллектив.) Участники слета приняли обращение ко всем педагогам города...

...В канун нового учебного года в Доме культуры горняков были вручены награды лучшим педагогам. Почетными грамотами Министерства просвещения СССР награждены учителя средних школ № 7 и № 5 Мария Корнеевна Симонова и Вера Сергеевна Смыслова. За долголетний труд грамотами облисполкома награждены Николай Павлович Нечаев и Анна Дмитриевна Крестинина. За большую работу по воспитанию подрастающего поколения грамоты ЦК ВЛКСМ вручены заведующему городским отделом народного образования Казбеку Балкаевичу Садыкову и исполняющей обязанности директора первой школы Людмиле Николаевне Игумновой.

Звания «Отличник народного просвещения Казахской ССР» удостоены Лидия Александровна Малашина, Владимир Ильич Демченко, Надежда Федоровна Зайковская, Виталий Андреевич Дроздов, Галина Сергеевна Виноградова. По итогам аттестации звание старшего учителя присвоено Верё Леонидовне Деменевой и Лидии Романовне Легковской. Коллектив средней школы № 6 награжден Дипломом за оформление кабинета начальной военной подготовки и организацию военно-патриотического воспитания учащихся...

...Каждый год мы отмечаем свой профессиональный праздник и ждем его с большим волнением. Минувший год для нас был удачным. Первая школа стала лицеем. Шестнадцатая – в Солнечном – гимназией, школа № 24 и женская гимназия – экспериментальной площадкой научно-исследовательского института имени И.Алтынсарина. Наши директора З.К. Кулышарипова, Л.С. Сарамбетова пишут кандидатские диссертации.

Мы открыли казахскую среднюю школу в Солнечном, детскую спортивную, а 30 сентября национальная школа открывается в совхозе «60 лет Октября»...

В этом учебном году у нас работают две гимназии, два лицея, ребята 21 школ углубленно изучают отдельные предметы. Особенно радует, что 70 процентов выпускников стали студентами. Особенно высокие показатели в школе-лицее № 6, где 85 процентов выпускников поступают в вузы. Хорошие успехи у ребят школ №№ 1, 10, 26.

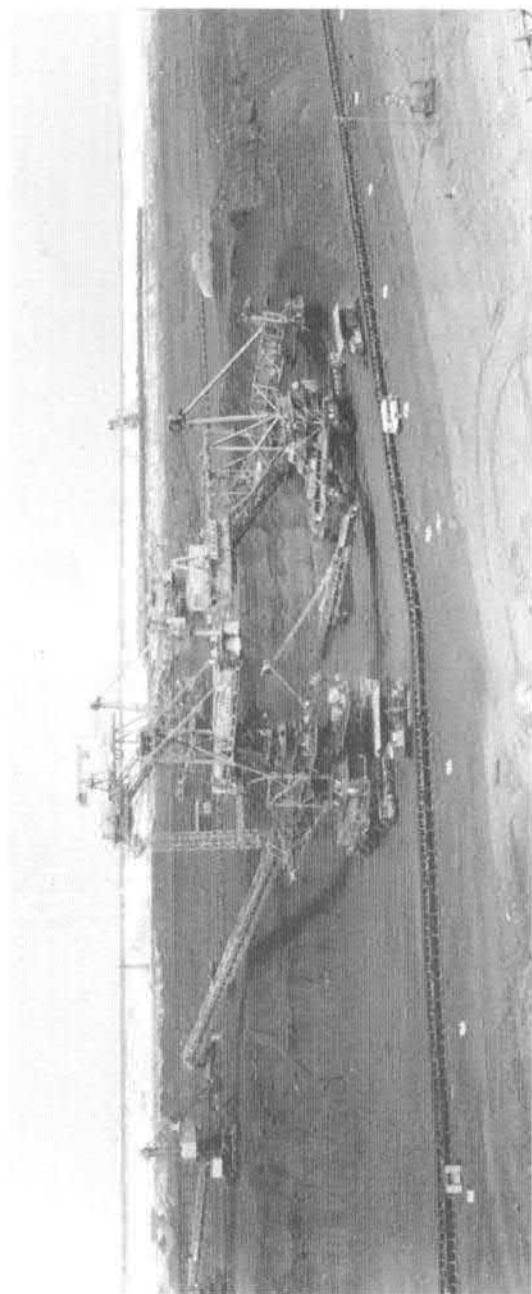
Педагогические коллективы ищут новые идеи, направления. Казахская женская гимназия участвовала в конкурсе «Панорама воспитательных идей» и заняла первое место в области. Директор выезжает в столицу защищать свою программу.

Работа директоров – новая концепция общеобразовательной школы – заняла призовое место в области, пропустив работы коллективов пединститута и института повышения квалификации. В республиканскую концепцию вошло много положений из нашей работы...

Трудно, очень трудно в небольшой статье рассказать обо всех педагогах Экибастуза. И те, о ком мы не упомянули, поймут и простят нас. Кого-то, о ком мы рассказывали здесь, уже нет среди нас. Но мы их помним живыми, и сохраним память о них, ведь их дела живут среди нас, помогают нам. Кто-то уже вышел на заслуженный отдых, но сердце по-прежнему остается в школе. Мы рассказали о тех, кто ковал педагогику Экибастуза, кто стоял у истоков ее успехов.

Каждый из нас имел в своей жизни учителя, память о котором сохранил навсегда. Учитель помог познать радость овладения знаниями, выбрать профессию, усвоить твердые жизненные принципы. Вот почему мы говорим, что учитель – профессия особенная, что труд его благородный. Поэтому велико наше доверие и уважение к человеку, который носит звание учителя.





Панорама разреза "Восточный"



Экибастузский аэропорт



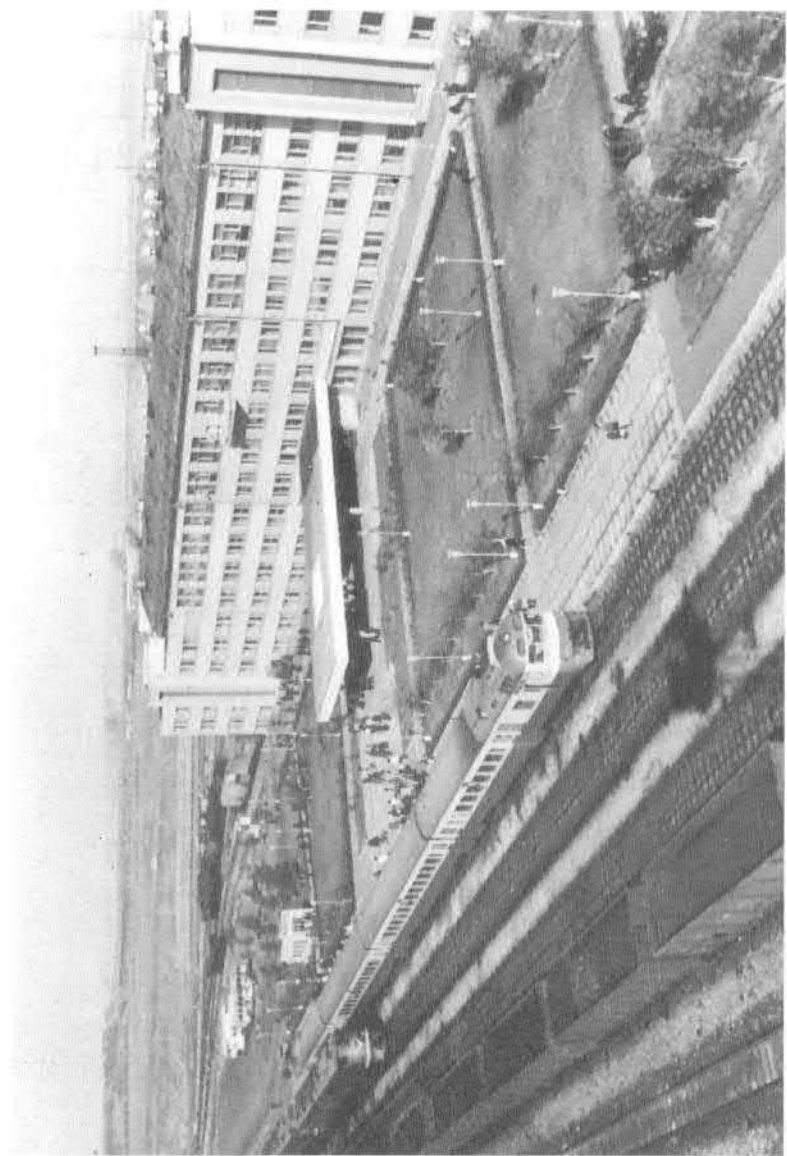
Дворец культуры энергетиков



Железнодорожный вокзал



Спортивный комплекс "Жасыбай"



Административно-бытовой комбинат разреза "Богатырь"

*Каламбаева К. Е.,
начальник управления
внутренней политики,
культуры и спорта
при акиме г. Экибастуза*

Город юности – ЭКИБАСТУЗ

*"Учить трудиться, думать смело,
Шагать. Дороги хороши...
Нет в мире радостнее дела,
Чем воспитание души".*

По историческим меркам, 45 лет для города – возраст юный. Он действительно молод – наш Экибастуз. Совсем недавно средний возраст жителей составлял 28 лет. За последние годы он заметно повзрослел и возмужал, но тем не менее проблемы молодежи здесь всегда считались актуальными. И не только уникальными угольными разрезами и исполтинскими ГРЭС славится Экибастуз, а прежде всего заботливым отношением к молодому поколению, к вопросам его образования и воспитания, духовного и физического совершенства, культурного досуга. Мы гордимся, что наш город – не только стержень топливной энергетики, но еще и центр, где пульсирует активная культурная и спортивная жизнь.

В теперешних условиях нелегко содержать социально-культурную сферу на должном уровне, заботиться о сохранении объектов культурно-массового и спортивно-зрелищного назначения, изыскивать средства для их функционирования и дальнейшего развития.

К счастью, руководители всех рангов, работающие в Экибастузе, в большинстве своем люди, понимающие важность этой стороны жизни, думающие о духовном и физическом здоровье горожан. Под пристальным вниманием работников акимата города и депутатов маслихата создаются оптимальные условия и благоприятный микроклимат, способствующие интенсивному росту творческого и спортивного мастерства молодых экибастузцев. А сколько приходится проявлять природного такта, душевной щедрости, чуткости и отзывчивости в каждодневной своей работе заместителям акима города, управлениям и отделам, занимающимся развитием культуры и спорта.

В городе проводится множество всевозможных конкурсов, фестивалей, научно-практических конференций, спортивных состязаний, не только городского и областного значения, но и региональные, республиканские, международные. Они помогают юным талантам Экибастуза громко заявить о себе, о творческих возможностях нашего города.

Красота, искусство, культура — это те незыблемые ценности, без которых не может существовать ни одно общество. Поэтому так важно зародить интерес к культурным ценностям в молодых сердцах. Это понимали в Экибастузе с самого основания. Для достоверности обратимся к истории.

...Далекий 1961 год. Монотонный перестук колес мчащегося на восток поезда. В неуютном, тряском вагоне едет маленькая хрупкая девушка Валя Шишкина, по призыву комсомола и велению сердца покинувшая «ридну Украину» и отправившаяся в далекий неизведанный Казахстан поднимать культуру целинного края. Волею судьбы стала В.Шишкина первым хореографом молодого Экибастуза. Ее приезд всколыхнул жизнь провинциального городка. С огромным желанием потянулась молодежь в танцевальный кружок при Доме культуры горняков, и так велик был энтузиазм и желание обучиться танцам, что рабочих со смены привозили в ДК и отсюда же увозили на работу. Невозможно по достоинству оценить тот огромный труд, что вложила Валентина Ивановна в развитие хореографического искусства в нашем городе. И в том, что танцевальные коллективы Экибастуза считаются и сейчас лучшими в области, немалая ее заслуга. Ее ученицы Анна Тарасова, Наталья Лунева, Ирина Ленкевич — руководители замечательных хореографических ансамблей.

Преемницей В.И. Шишкиной считает себя и Светлана Ивановна Дьяченко, руководитель образцового танцевального коллектива «Улыбка» ДК горняков. 26 лет отдала она своему ансамблю, воспитав не одно поколение юных танцоров. Невозможно забыть прекрасные танцы в исполнении «Улыбки»: озорную «Хохлому», эмоциональную «Польку», плавный, нежный, неторопливый «Гжельский сувенир». Около 30 лет трудится рядом с ней на культурном поприще ее супруг Г.А. Дьяченко, замечательный музыкант, концертмейстер фольклорного ансамбля «Барыни-сударыни». Их дочь Ульяна, следуя примеру родителей, стала служить той же музе. Она учит детей танцам, открывая им волшебную красоту движений, восхитительный мир музыки и ритма.

В городе Экибастузе, отмечающем в этом году свое 45-летие, очень много творческих коллективов художественной самодеятельности, в которых с удовольствием принимает участие экибастузская молодежь. Но как здорово, что рядом с ними, заражая своим оптимизмом, жизнелюбием, неподдающимся возрасту энергией и задором, ветераны города создали свой хор «Родник». Они увлеклись художественной самодеятельностью еще на заре своей юности и остались верны своему увлечению до сих пор. И хотя большинство из них уже на заслуженном отдыхе, любовь к музыке, хорошей песне, заставляет забыть о преклонном возрасте, о болезнях и невзгодах.

Шли годы. Город быстро рос и развивался. Росла тяга людей к культуре. ДК горняков уже не мог вместить всех желающих в дни праздничных торжеств и на концертах приезжих звезд. А их в те годы приезжало в Экибастуз немало. Нужен был новый очаг культуры. Им стал Дворец культуры энергетиков, построенный в 1985 году. По своему проекту это уникальное архитектурное сооружение занимает второе место в Казахстане, после Дворца Республики в Алматы. В новый ДК хлынул поток желающих участвовать в самодеятельности. Стали создаваться коллективы. Одним из первых родился здесь фольклорный ансамбль «Жас толкын» под руководством выпускницы Алматинского ЖенПИ Мадины Борановой, объединивший и сплотивший молодежь, любящую песни и увлекающуюся игрой на национальных музыкальных инструментах. Многие известные сейчас в городе и за его пределами творческие люди считают себя учениками и последователями Мадины Борановой. Это акыны Сабыржан Ахметов и Серик Кусанбаев, певцы Жанибек Маликов, Ибрагим Туртулов, Кульзипа Нургожаева, термеші Оразбек Нуров, руководитель детских вокально-инструментальных ансамблей «Арман» и «Ника» Маргуль Гумарова. Кстати сказать, вокально-инструментальные ансамбли «Арман» и «Ника» очень популярны и любимы в нашем городе. Они — участники и дипломанты Международного фестиваля детского творчества «Айналайын».

Хорошо известен в Павлодарском Прииртышье прекрасный творческий коллектив — народный ансамбль русской песни «Росиночка» под руководством Галины Ивановны Шейда, каждое выступление которого превращается в незабываемый праздник, интересный увлекательный спектакль, передающий самобытный колорит русской жизни и ее неотъемлемую связь с народным песенным творчеством. То широкие напевные, то быстрые задорные мелодии, шутки-прибаутки, девичьи гадания, озорные частушки, рождественские колядки, задорные пляски и веселые хороводы, игра в снежки и катание снеговика на сцене, радостная кутерьма парней и девчат увлекает зрителей, восхищая ярким, сочным, эмоционально-красочным действием. Возрождая народное творчество, «Росиночка» связывает неразрывной нитью современную молодежь с их далекими предками, которые так любили раздольные песни и лихие пляски.

Неукротимая энергия, присущая юности, требует выхода. Так где же еще можно выплеснуть ее с такой отдачей, как не в танце. Наверное, поэтому необычно популярны танцевальные коллективы Дома культуры энергетиков «Соловушка» (руководитель А. Тарасова) и «Сюрприз» (руководитель Т. Гузенко). Каждый из них имеет свой характер, свой стиль, свою интерпретацию, свои особенности. Если для примера срав-

ним два танца под одинаковым названием “Акку”, то увидим насколько ярко выражено это отличие. В исполнении “Соловушки” этот танец приобретает тревожные краски. Здесь больше драматизма, динамизма, а в исполнении “Сюрприза” столько чистоты, нежности, спокойствия. Анна Тарасова уделяет больше внимания постановкам народных танцев: красивые, колоритны, эмоциональны корейский, украинский, “Русская тройка”.

А сколько разножанровых, разнохарактерных танцев в репертуаре хореографического коллектива “Сюрприз”. Народные и эстрадные, сюжетные и шуточные, зажигательно-искрометные и плавно-неторопливые. Красивая, стройная, элегантная Татьяна Грузенко будто создана для танцев. И ее воспитанников отличает изящество, легкость, отточенность движений, грациозность и возвышенность в манере исполнения, какое-то внутреннее благородство. Доказательством высочайшего мастерства и профессионализма является участие ансамбля “Сюрприз” в Международном фестивале детского творчества “Айналайын” в г. Алматы и Региональном конкурсе хореографических коллективов на приз Департамента культуры России и редакции газеты “Труд” в г. Кемерово, где они стали дипломантами. “Блестяще, изумительно, неподражаемо, восхитительно!” — вот лишь малая толика восторженных эпитетов, которыми награждают их благодарные зрители. Есть в репертуаре пользующиеся неизменным успехом сюжетные танцы: “Сороконожка”, “Дрессировщица”, “Веселые мартышки”.

Наши юные танцоры, наверное, с удивлением смотрят на людей зрелого возраста, которые тоже посещают Дом культуры. Но когда повзрослеют, они, конечно, поймут тех, кто выступает в хоре ветеранов “Красная гвоздика” (руководитель Мурзина Н.П.) и, может быть, их пример послужит для них уроком на всю жизнь.

Особой любовью экибастузцев пользуется оркестр народных инструментов “Шалкыма”. Руководит им человек одаренный и творческий, посвятивший культуре всю свою жизнь, дирижер и композитор Шакен Ракишев. Десятки песен, кюев написаны им. Разные по тематике и темпераменту, они пронизаны большой любовью автора к родной земле, гордостью за людей-тружеников. Запоминает внимание слушателей раздольная, широкая, напевная мелодия кюя “Табиғат сазы”, хорошо принимают зрители кюи “Шертер”, “Кеншілер”, но особенно волнует, затрагивая затаенные струны сердца, светлая, шемящая, пронизывающая душу мелодия кюя “Қайран Ахан”, посвященная памяти Ахмета Жубанова. Композитор Шакен Ракишев — личность творческая, отличающаяся многообразием талантов. Он прекрасный мастер по изготовлению народных музыкальных инструментов, дипломант, серебряный призер Республиканского конкурса “Үкілі домбыра”.

Основной состав оркестра “Шалкыма” — молодежь. Трудно совмещать работу, учебу, личные интересы с репетициями, выступлениями, концертами. Поэтому некоторые не выдерживают такого ритма и уходят. Остаются только те, кто действительно всем сердцем любит музыку, песни, не представляет иной жизни. Соприкосновение с этим чудесным миром доставляет им истинное наслаждение. К ним можно отнести М.Елюбаева, Ж.Рахимбекову, солисток сестер Бахытгуль и Замзагуль Булатовых, прекрасный дуэт которых не может оставить равнодушными ценителей казахской песни. Под руководством Ш.Ракишева работает в последнее время и фольклорно-этнографический ансамбль бабушек “Қамажай”. Участникам этого удивительного коллектива от 50 до 70 лет, но вечно молодой остается их душа, влюбленная в песню. Начиная ансамбль свою творческую деятельность под руководством Корлан Усеновой. В качестве почетных гостей и участников концерта побывали они на торжествах по случаю 100-летия С. Торайгырова, 325-летия Бухар Жырау, на Всемирном курултае в г.Алматы в 1992 году. Не перестаешь удивляться жизненной энергии, разнообразным талантам наших бабушек. Вот где настоящий образец для подражания молодым. Они не только поют и танцуют, но и стараются извлечь из глубин своей памяти народные обычаи и традиции, ритуалы и обряды, научить юное поколение тому, что умеют сами. Есть среди них мастерицы высочайшего класса. Кайныш Оразбекова одна из них. Что только не умеют золотые руки Кайныш-апа. Профессиональная закройщица и швея, она может сшить любую национальную одежду, воплотить в реальность самую буйную фантазию. А какие чудесные изделия народно-прикладного искусства делает она своими руками: сырмаки и тускизы, битпесы и корпе, коржыны и множество других вещей, необходимых в быту. Но в чем достигла истинного совершенства и получила всеобщее признание — это в ковроткачестве, очень редком в наши дни виде творчества. На Региональной выставке в г. Акмоле в 1981 году за свой ковер получила Кайныш-апа первую премию — автомобиль “Москвич”. На праздновании 300-летия Богенбай-батыра, 100-летия С.Торайгырова юрты, оформленные К.Оразбековой, занимали призовые места. Участвовала она и в областном конкурсе бабушек “Әжелер сыны”, где получила 3-е место. Сейчас мастерица обучает молодежь своему искусству в Астане.

Не менее известна народная умелица Злиха Тулегенова. Яркие, сочные, затейливые узоры национального орнамента, филигранное исполнение снискали славу рукодельнице не только в нашей республике, но и за ее пределами. Гостивший в Экибастузе писатель с мировым именем Роллан Сейсенбаев преподнес ее изделия в Лондоне принцу Чарльзу, принявшему этот дар с искренним восхищением. Настенные ковры Зли-

хи-апа радуют глаз не только искусно выполненным, исконно традиционным орнаментом, но и элементами растительного мира, фигурами диких птиц, являющихся плодом ее воображения. На праздновании 150-летнего юбилея великого Абая в п. Караул Семипалатинской области тысячи людей приходили в юрту, оформленную изделиями Злихи-апа, чтобы полюбоваться ее искусством. Накануне прошел дождь, и я видела, как выступали на ее глазах слезы, когда кто-то грязным ботинком наступал на узорчатый сырмак, изготовленный с такой любовью из белоснежной кошмы. Как истинный художник, она беззаветно любит свои творения и в то же время безвозмездно и щедро раздаривает их. Она от души радуется возможности обучать молодежь своему умению. Ведь самое заветное желание каждого мастера оставить после себя учеников, которые не дадут угаснуть любимому делу.

Мастерице Сакен Куспековой уже 77 лет. Все труднее заниматься рукоделием. Но Сакен-апа может гордиться тем, что ее изделия находятся во многих музеях республики. Работы С.Куспековой демонстрировались на выставках в Москве и Алматы. Но самым своим высоким достижением считает она оформление первого в Казахстане Казахского Национально-культурного Центра "Атамур", что в переводе означает "Наследие предков". Весь свой богатый опыт, фантазию, мастерство и талант, всю свою душу вложила в эту работу. Посетивший центр "Атамур" посол Франции Бетрар де Фуко выразил искреннее восхищение творениями народной умелицы, пожелав приобрести ее изделия для своей коллекции.

Множество почетных гостей посетили этот культурный центр, и никого не оставили равнодушным великолепные работы Сакен Куспековой. Иногда приезжие гости спрашивают: "А для чего нужно было в Казахстане создавать Казахский центр?" Это связано с особенностями нашего города. Ведь в период строительства ЭТЭК сюда приезжали люди со всех концов бывшего Союза. Процент представителей коренной национальности был очень незначительным, да и те мало что знали о своей истории и культуре, стали забывать родной язык. В соответствии с политической ситуацией и идеологией того периода язык и культура коренной нации остались невостребованными. С приобретением независимости усилился интерес народов к своим национальным корням, возникло горячее желание возродить утерянное и забытое. Это и послужило основанием для создания такого центра. Человеком, воплотившим идею в реальность, стал Тусупхан Касымжанов, первый директор Центра, почетный гражданин города, ветеран труда с 40-летним стажем, 14 из которых он проработал первым секретарем Экибастузского горкома партии, председателем горисполкома.

Интерьер и оформление НКЦ “Атамұра” соответствуют своему назначению. Здесь — все атрибуты казахского быта, национальная символика, портреты великих людей земли казахской и их жизнеописание.

НКЦ “Атамұра” является объединяющим и консолидирующим для других культурных центров. Тут проводятся лекции и беседы, диспуты и конференции по проблемам языка, истории и литературы, фестивали Дружбы, молодежные вечера. В кафе на первом этаже можно отведать традиционные национальные блюда.

Плодотворно и целенаправленно работает в Экибастузе немецкое культурно-просветительское общество “Возрождение”. Оно поддерживает тесную связь с Германией, получая оттуда моральную и материальную поддержку. Созданы группы по изучению немецкого языка, действует детская воскресная школа, проводятся традиционные национальные праздники. Художественная самодеятельность НКПО “Возрождение” принимает активное участие во всех культурно-массовых мероприятиях и областных фестивалях. Под руководством председателя немецкого общества В.Л. Шауберта ведется большая работа по реабилитации репрессированных.

Весомый вклад в культурную жизнь города вносит татаро-башкирский общественный центр, в работе которого ярко выражена преемственность поколений, тесная духовная связь между людьми пожилыми и молодежью. Неоценима заслуга председателя общества Н.А. Миковой, наладившей работу не считаясь с физическими, моральными, материальными затратами. Руководителю татаро-башкирского ансамбля “Шатлык” обаятельной Лилие Искаковой восторженно аплодировали на Республиканском сабантуе, Международном конгрессе татар в г.Шымкенте летом 1996 года.

Все культурные центры города считают своей основной задачей укрепление дружбы, единства, согласия между народами, возрождение и сохранение культурных ценностей и языка, которые как бесценный клад необходимо передать своим потомкам. Этой цели следуют азербайджанское общество “Казахстан-Азербайджан”, чечено-ингушский “Вайнах”, славянское “Братство”. Сама жизнь подтверждает, что межнациональное согласие и стабильный мир — гарантия успешного развития культур всех национальностей.

В наше многотрудное время особенно важно подпитывать душу культурным наследием, будь то песня, танец, великолепное художественное слово или произведение изобразительного искусства. В Экибастузе хорошо понимают это, уделяя внимание эстетическому воспитанию подрастающего поколения. Для удовлетворения духовных запросов юных экибастузцев действуют музыкальная и художественные школы, Дет-