



НЕФФТЕ переработчик

Газета Акционерного общества
«Павлодарский
нефтехимический завод»

20 МАЯ
2010 ГОДА
№9 (800)

Год основания 1987

• производство • новости • события • факты • люди • достижения • комментарии •

• **СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:**

- 2** СОВЕЩАНИЯ
ПО БИТУМУ
- 3** УПРАВЛЯЕМ
ПРОИЗВОДСТВОМ
- 4** ПОМНИМ
И ГОРДИМСЯ

• **НОВОСТИ**

**Отменяется прямой поезд
Алматы - Павлодар.**

В связи с реконструкцией железнодорожного полотна отменяется ряд железнодорожных маршрутов из Павлодара, в том числе поезд сообщением «Павлодар – Алматы», передает корреспондент агентства со ссылкой на региональный филиал АО «Пассажирские перевозки».

Как сообщили на предприятии, с 30 мая перестают курсировать поезд №45 сообщением «Павлодар - Алматы», составы из прицепных вагонов, следующих до Москвы, Екатеринбург, Киева и Адлера.

Поезд сообщением «Павлодар – Алматы», следующий через Экибастуз, Астану, Караганду, Чу - единственный железнодорожный маршрут, связывающий Экибастуз и Алматы. Эту меру железнодорожники называют вынужденной. «Сейчас у нас программа «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) - увеличить скорость поездов, двупутная дорога, один путь будет реконструироваться... В связи с этим 45-й временно отменили», - сообщил начальник павлодарского участка «Северный» регионального филиала АО «Пассажирские перевозки» Нурлан Дюсембинов.

На предприятии добавили, что в связи с Азиатскими играми готовят скоростную дорогу Астана – Алматы. И для того чтобы в течение светового дня освободить окно для проведения ремонта, убирают некоторые направления, в том числе, сорок пятый поезд. Этот вопрос уже решен на уровне Минтранскома и КТЖ.

Перевозчики пока не могут сообщить, когда возобновится маршрут. Предположительно, как заявили в компании, это произойдет уже в сентябре. Сейчас уже предусмотрены меры, чтобы частично снять проблему перевозки пассажиров. «В зависимости от спроса будет увеличен состав поезда сообщением Павлодар - Семей - Алматы за счет высвободившихся вагонов 45-го поезда, до 16 - 18 вагонов», - пояснил начальник павлодарского участка «Северный» регионального филиала АО «Пассажирские перевозки» Нурлан Дюсембинов.

Также, по его данным, «в связи со вводом нового графика движения поездов на летний период» отменяются составы из прицепных вагонов, следующие из Павлодара до Москвы, Адлера, Екатеринбург и Киева. При этом Н. Дюсембинов подчеркнул, что сотрудники «Пассажирских перевозок» без работы не останутся.

ИА Kazakhstan Today

• **ГОСТЬ НОМЕРА**

Александр Павлович ЧЕХУНОВ, оператор технологических установок цеха №1:

Очень важно быть оптимистом

Так утверждает наш сегодняшний герой. Молодой. Энергичный. Целеустремленный. Знакомьтесь: оператор технологических установок Александр Чехунов.

- Александр Павлович, начнем наше интервью с Вашей биографии. Где Вы родились и каким было ваше детство?

- Родился я в Омске. Родители мои как молодые специалисты были приглашены на строительство и пуск нефтеперерабатывающего завода в Павлодаре. Отец сюда приехал первым. Здесь же наша семья получила жилье. В 1977 году переехали и мы с матерью. Мне тогда было 6 лет. Здесь, в Павлодаре, я пошел в школу. Очень любил русский язык и литературу.

- Расскажите о своем выборе профессии и о том, как оказались на нашем заводе.

- Моя «гражданская» специальность - монтажник. На монтаже я еще до армии успел поработать. А потом вернулся и на нефтезавод устроился. И дело даже не в том, что там работали мои родители, просто в начале 90-х это было самое стабильное предприятие.

- За что вы любите свою работу?

- За то, что она у меня очень интересная, и главное - нужная. Интересен сам технологический режим. Здесь все взаимосвязано. И если внес в режим небольшие изменения, то отразятся они на всем процессе. Интересно наблюдать за этим. Приятно ощущать, что все в твоих руках (смеется).

А еще у нас очень сплоченный и дружный коллектив. Хотелось бы сказать слово о своем наставнике, ныне покойном старшем операторе Владимире Семеновиче Потапенко. У него я научился очень многому. Я всегда с него брал пример.

- Теперь перейдем к личному фронту. Расскажите нам о своей семье.

- Моя семья - это жена Елена и два сына: Валерий и Вадим. Старшему 15 лет, младшему - 10. Вообще семейство у нас большое. Есть еще кошка и собака. Недавно привез домой из Омска щенка французского бульдога. Этакая смесь поросятка, летучей мыши и собаки. Вот... воспитываем все вместе (смеется).

- Расскажите о том, как проводите свободное время.

- Как и большинство: телевизор, компьютер, книга.

- А хобби у вас есть?

- Есть. Немного увлекаюсь компьютерами. Могу собрать, разобрать, установить любую программу. Для себя. Могу поменять там какую-нибудь железку, не прибегая к помощи специалистов компьютерных фирм. А еще с недавних пор я



автомобилем.

- В чем, по-вашему, смысл жизни?

- Главное для меня - семья. Дети как растения. Недостаточно просто семена бросить, им нужны внимание и забота. Воспитать сыновей - вот моя первоочередная задача. Я считаю, что живу не зря.

- Какой Ваш любимый цвет?

- У меня их два: черный и белый.

- Любите контраст?

- Да. Просто. Строго. И ко всему подходит.

- Любимое блюдо?

- Я всеядный. Можно просто жареной картошечки... с грибами, например, и с огурцами.

- Какой фильм у вас любимый?

- Как и все советские дети, люблю фильмы Гайдая, такие, как «Приключения Шурика». Их можно смотреть бесконечно.

- Какую музыку слушаете?

- Мне нравится рок. Из зарубежных: Metallica, Scorpions. Из отечественных: «ДДТ», «Алиса», «Ария».

- Вы оптимист по жизни?

- Вообще-то, да. По крайней мере, стараюсь им быть. В нашей жизни это нужно.

- Поделитесь секретом, как Вы преодолеваете трудности?

- Главное - все спланировать. План, как решить ту или иную трудность, создается в голове. Стараюсь четко ему следовать. Ищу какие-то пути, а потом начинаю приводить план в действие.

- Можно ли в таком случае о вас сказать, что все вы привыкли планировать?

- Наверное, да.

- И насколько долгосрочные у Вас планы? Как в советское время, на пятилетку?

- Нет, конечно. Вообще-то я стараюсь жить в кадре одного дня.

- Завтрашнего или сегодняшнего?

- Я живу сегодняшним днем. Но при этом его планирую.

- Если бы вы нашли миллион долларов, на что бы вы его потратили?

- Я бы с родственниками сначала поделился, а потом уже планировал. Скорее всего, купил бы хороший дом и машину.

- На ваш взгляд, что человеку нужно для успеха?

- Здоровье. Оптимизм. Это в первую очередь. И... однозначно, удача.

Беседовала
Светлана Винюкова



Совещания с последствиями

В конце апреля в Астане состоялось совместное совещание министерств нефти и газа, транспорта и коммуникаций и представителей нашего завода. Повесткой дня этого совещания стал вопрос производства битума на ПНХЗ. Это совещание стало отправной точкой важных для нашего предприятия событий: необходимой встречи дорожников области с заводчанами, получения долгожданного заключения о качестве нашего битума и решения об использовании его ответственными автодорожниками.



Неоспоримый факт, что качество казахстанских дорог – давняя проблема нашего государства. Для ее решения Правительство еще в 2005 году утвердило программу развития автодорожной отрасли на 2006-2012 годы. А для выполнения программы нужен достаточный объем качественного битума – важнейшего компонента состава асфальтобетонной смеси. И вот здесь, на стыке словосочетания «качественный битум», стоит задержаться подробнее.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ

Дело в том, что единой точки зрения на причины низкой долговечности дорожных покрытий и качества автодорог в целом до сих пор нет. В этой точке сталкиваются прямо противоположные мнения специалистов дорожно-строительных организаций и производителей битума. По мнению первых, причина неприглядных казахстанских дорог – в низком качестве битума (его плохая адгезия к минеральным материалам, особенно кислых пород, высокое содержание парафиновых углеводородов, относительно малый диапазон эластичности, склонность битумов к хрупкости при пониженных температурах и под воздействием возросшей интенсивности транспортного потока). С точки зрения производителей битума, претензии могут быть высказаны и к работе самих дорожников: недостаточно обоснованный подбор рецептур асфальтобетонных смесей, минеральных материалов, отступления от правил транспортировки битума, технологии подготовки и укладки дорожного полотна.

ПРОГНОЗЫ И ДЕФИЦИТ

Второй важный аспект «битумной» проблемы – дефицит в Казахстане темного нефтепродукта. По информации министерства транспорта и коммуникаций РК, потребность автодорожной отрасли в битуме только в 2008 составила 375 тыс. тонн. В 2009 году эта цифра возросла до 500 тыс. тонн.

Прогноз потребности битума для

туда ввозится более 300 тыс. тонн дорожного битума. А значит, большую часть битумов импортировали в 2009 году в Казахстан российские производители: Омский НПЗ, Салаватнефтеоргсинтез, Орскнефтеоргсинтез, Самарские НПЗ, ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез, Уфимские НПЗ и другие.

Сегодня перед автодорожной отраслью Казахстана остро стоит вопрос выпуска собственного битума, обладающего улучшенными показателями устойчивости как к высоким, так и к низким температурам, характерным для нашего климата, а также к старению в процессе эксплуатации.

БИТУМ С ПРЕТЕНЗИЕЙ

Для обсуждения проблем качества павлодарского битума после совещания с министерствами, увеличения объемов его выпуска и возможностей его бесперебойной поставки встретились технические руководители завода, представители коммерческой службы ПНХЗ и делегаты-автодорожники республики и области. Среди представителей автодорожной отрасли присутствовали директор Павлодарского областного комитета Автодорог МТК РК Амангельды Бекторов, директор ГУ «Павлодаржоллаборатория» Ардак Токкожин, директор ПОФ РГП «Казахавтодор» Александр Гульям, генеральный директор ТОО «Павлодаржолдары» Рустам Мазгугов, генеральный директор ТОО «Автодорсервис» Виталий Проценто и руководители городских предприятий автодорожной отрасли.

В первую очередь дорожники высказали представителям завода претензии, что качество павлодарского битума остается на низком уровне. При этом приглашенные, к сожалению, не смогли привести достоверных фактов несоответствия качества павлодарского битума. Дорожники не проводили необходимых исследований и не подтвердили свои доводы результатами анализов заводского битума. Однако по поводу замечаний строителей дорог заместитель технического директора завода Иван Дубинин уверенно заявил, что «за последние 5 лет со стороны дорожников не было ни одной официальной претензии в адрес завода по качеству битума». Далее специалисты завода привели



в пример убедительные результаты анализов заводской товарной лаборатории, аккредитованной в области проведения анализов битумов всех марок, о том, что павлодарский битум не только соответствует требованиям казахстанского гост, но и превосходит некоторые показатели битума российского производства из Орска, «Салаватнефтеоргсинтеза», «Газпромнефть-ОНПЗ», «Новола» (г. Уфа). Чтобы дорожники наглядно представляли, в каких условиях производится битум на ПНХЗ, как отбирают его пробы на анализ и каковы уровни анализа нашего битума, гостям продемонстрировали установку производства битума и товарную лабораторию с новейшим оборудованием для исследования темного нефтепродукта. А представители автодорожной промышленности убедились, что у завода есть веские причины заявлять о высоком качестве павлодарского битума.

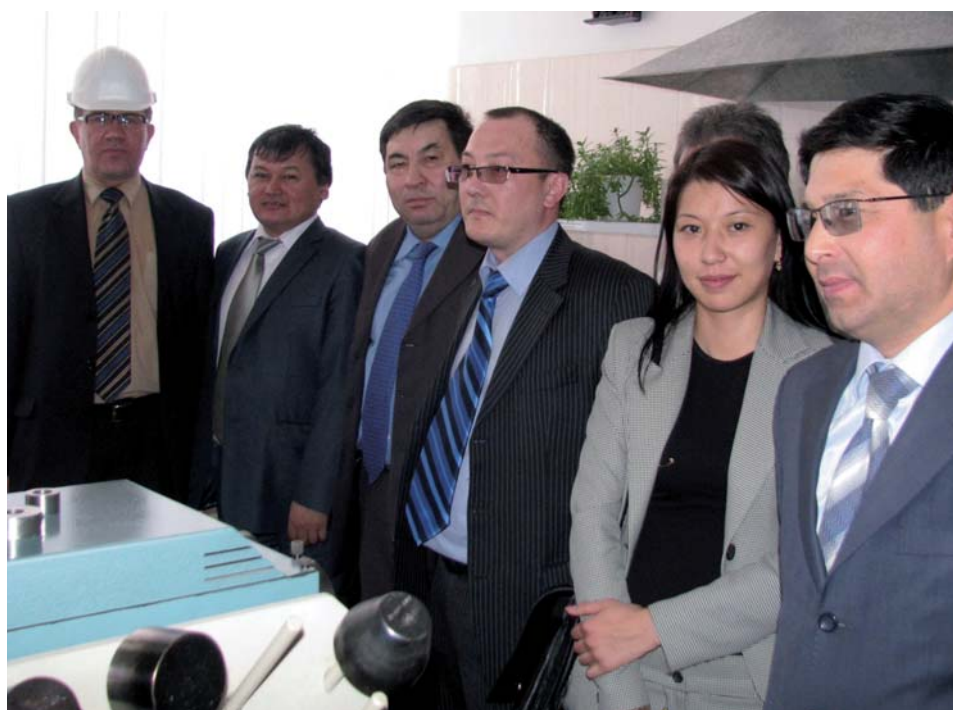
На встрече также разгорелась дискуссия о поставках темного нефтепродукта. Стороны договорились, что необходимо выработать более четкие схемы отгрузки битума потребителям. Представители завода подчеркнули, что самим потребителям следует быть более ответственными партнерами завода: им надо заранее планировать свою потребность в нефтепродукте и учитывать свои возможности своевременного вывоза определенных объемов битума.

ВЕРДИКТ «КазДорНИИ»

На этом же совещании присутствовала инженер отдела дорожно-строительных материалов республиканского АО «КазДорНИИ» Сахипжамал Бегалиева. Она прибыла на завод для отбора проб павлодарского битума. Заключение, полученное в мае от авторитетного республиканского НИИ, имеющего вес в министерстве транспорта и коммуникаций, гласит: «Согласно результатам испытаний битум соответствует требованиям СТ РК 1373 и стабилен по показателям... Павлодарский битум по свойствам не уступает окисленным битумам российских заводов, а по показателям устойчивости к старению... лучше широко применяемых в республике БНДМ 80/120 «Орскнефтеоргсинтез» и БНД 90/130 Омского НПЗ».

Как говорится, к заключению и добавить нечего. Можно надеяться, что после протокола испытаний республиканского НИИ многолетний спор дорожников о качестве павлодарского битума полностью исчерпан. А то, как пришли специалисты ПНХЗ к таким результатам и какие объемы битума завод имеет возможность выпускать для ответственных дорожно-строительных организаций, читайте в следующем номере.

Анна Гронская



• СОТРУДНИЧЕСТВО

Управляем производством

Как правильно управлять ремонтом? Как наиболее эффективно спланировать его бюджет, учитывая при этом материальные и человеческие ресурсы? На эти и многие другие вопросы попытались дать ответ представители компании Mincom во время презентации в цехе №21. Подробнее об этом рассказывает начальник отдела разработки ПО цеха АСУ Дмитрий Пименов.

Цех АСУ сейчас в поиске верных решений. Его специалисты рассматривают предложения разных поставщиков систем управления активами предприятия (EAM-систем - Enterprise Asset Management). Не так давно работники цеха №21 познакомились с крупнейшей в мире фирмой-поставщиком такого программного обеспечения (ПО). К нам на завод приезжал официальный представитель фирмы Mincom, менеджер по развитию бизнеса компании SystemGroup Kazakhstan Константин Демин.

- Австралийская компания Mincom создает программы для управления системами, которые должны работать без останки, - поясняет Дмитрий Владимирович. - Так, например, ПО фирмы Mincom управляет лондонским метрополитеном: обслуживает 4 тысячи поездов и планирует более миллиарда поездок в год. Решения этой фирмы используются в 18 из 20 известных во всем мире горнодобывающих компаниях. ПО Mincom обслуживает всю энергосистему Великобритании, а также государственные объекты Австралии и министерство обороны этой страны.

ПО, которое они предлагают нашему заводу, - это система управления активами и ремонтами. По словам представителей фирмы, она позволит сократить затраты на техническое обслуживание, ремонт и материально-техническое снабжение установок, а также свести к минимуму простой оборудования.

Это программное обеспечение полностью управляет техническим обслуживанием, ремонтами, материально-техническим снабжением, складскими запасами, затратами на покупку запчастей и материалов для ремонта. Кроме того, система координирует работу персонала, который задействован в ремонте и эксплуатации оборудования.

Так что же представляет собой такая система управления? На этот вопрос Дмитрий Пименов отвечает:

- Представьте себе, что мы внедряем эту систему у нас на заводе. Для начала необходимо составить классификатор имеющегося у нас оборудования. При этом до мелочей мы должны расписать, какая установка, из каких модулей, узлов и агрегатов состоит. Программа должна «знать» каждую составную часть оборудования, вплоть до гаек. И перед тем как внедрять ее на производстве, мы должны классифицировать все имеющееся у нас оборудование. Следующий шаг: описываем характеристики этого оборудования, вносим информацию о том, сколько раз и через какое время нужно проводить его осмотр, какие параметры нужно контролировать. Необходимо описать, в каких пределах должны находиться эти параметры, какие виды контроля нужно применить для этого оборудования. То есть ПО фирмы Mincom может полностью управлять надзором за оборудованием. Еще системе обязательно «знать» о том, какие виды расходных материалов требуются для работы этого оборудования (например, смазочные масла, топливо или охлаждающие жидкости). Кроме этого, мы вносим данные о том, какие требуются обслуживающие работы, специалист какой квалификации необходим для обслуживания или ремонта этого оборудования. Теперь, когда программа «знает» все, что мы ей «рассказали» о нашем оборудовании, она начинает планировать его обслуживание. Она уже может нам выдать информацию о том, какие действия (осмотры, плановые ремонты, предупредительные ремонты, замена расходных материалов) необходимо предпринять на тех или иных установках. Программа автоматически выдает задания на проведение обслуживающих работ, она «видит», какой требуется персонал по классификации и определяет: нужен работник с таким-то уровнем определенной квалификации. Если же для выполнения этого задания требуются какие-то материалы, система может сама сформировать заказ на выдачу этих материалов со склада. Программа также может отслеживать наличие необходимых запчастей на складах. И если запасы подходят к концу, она сама выдает заявку на закуп этих материалов. Нужно отметить, что система управления активами и ремонтами может затронуть многие подразделения завода. Основную информацию в базу данных должны вносить механики цехов. С ней также могут работать служба главного механика, ПКО, РМБ, плановый отдел и отдел снабжения.

На вопрос о перспективах сотрудничества завода с Mincomом Дмитрий Пименов отвечает:

- Пока мы еще присматриваемся к ПО этой компании. Ведь есть и другие поставщики EAM-систем. К примеру, недавно мы рассматривали похожее решение от фирмы 1-C. В каждом из них есть свои плюсы. Прежде чем принять решение, мы рассмотрим варианты и предложения разных фирм-поставщиков ПО. И только потом завод выберет оптимальную систему для нашего предприятия.

Светлана Винокова

• БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ

Когда от вас зависит жизнь

Статистика заводского здравпункта порой неутешительна. По последним данным, из 579 работников, состоящих на диспансерном учете, 124 страдают от гипертонии и 49 - от ишемической болезни сердца. 30% от общего числа диспансерных - больные с сердечно-сосудистыми заболеваниями. А это значит, что тема неотложной помощи на нашем предприятии, как нельзя актуальна. Об этом мы беседуем с заведующей здравпунктом Татьяной Кисляковой и врачом-реаниматологом Татьяной Бугай.

СЕРДЕЧНАЯ СТАТИСТИКА

- За последние три года, - отмечает Татьяна Кислякова, - показатели заболеваемости гипертонией и ишемической болезнью сердца значительно возросли. Статистика такова. В 2007 году 159 работников завода получили стационарное лечение, из них



в 16 случаях причиной госпитализации стали сердечно-сосудистые заболевания. В 2008 году сердечных больных стало уже 25 из 152 заводчан, получавших стационарное лечение. В прошлом году госпитализировано 164 работника, из них 16 - с заболеваниями сердечно-сосудистой системы. Уже в первом квартале 2010 года зарегистрировано 13 вызовов скорой помощи, в результате которых госпитализированы семь заводчан, четыре из них - сердечники.

По словам Татьяны Викторовны, на заводе в последнее время существенно увеличилась смертность от сердечно-сосудистых заболеваний.

КАК СПАСТИ ЖИЗНЬ?

Как отмечает заведующая здравпунктом, инфаркт миокарда и инсульт часто возникают внезапно, поэтому эффективность лечения зависит от того, насколько быстро оказана медицинская помощь. Сильные боли в грудной клетке, затруднение дыхания могут быть признаком серьезного заболевания, требующего немедленной медицинской помощи. Поэтому первое, что вы должны сделать, - это немедленно позвонить «03». Лечить инфаркт миокарда нужно только в стационаре. Госпитализировать больного должна только бригада «скорой».

Еще раз напомним, что нужно сделать для спасения жизни человека. Об этом рассказывает врач-реаниматолог заводского здравпункта Татьяна Бугай:

- Предположим, что вы увидели человека без признаков жизни. Что нужно делать? Причины потери сознания могут быть разными. Он мог просто идти и по дороге подавиться пирожком, мог споткнуться и удариться головой, упасть в обморок или потерять сознание от сердечного приступа. В любом случае, не нужно паниковать. Первым делом нужно звонить «03». Пока вы ожидаете помощь, необходимо постараться сделать все, чтобы пострадавший дожил до приезда врачей. Ваша главная задача - убедиться в том, что он может дышать самостоятельно. Если нет, то сделать все, чтобы человек задышал. Важнейшего нет ничего. Человеческий мозг нуждается в кислороде. Если в течение нескольких минут нет достаточного поступления кислорода, то даже при нормальной температуре тела может наступить серьезное повреждение

мозга или смерть. Такое может случиться, если человек перестанет дышать или дыхательные пути, по которым воздух попадает в легкие, окажутся заблокированы. Проверьте дыхание. Если все-таки человек не дышит, вы должны действовать очень быстро, чтобы восстановить поступление воздуха в легкие. Воздушные пути могут оказаться заблокированы положением головы. Меры при этом: нажать одной рукой на лоб, чтобы запрокинуть голову пострадавшего, а другой приподнять подбородок двумя пальцами. Это действие переместит запавший назад язык, который закупорил верхнюю часть дыхательных путей. Если дыхание до сих пор не восстановилось, немедленно начинайте делать искусственное дыхание. Если нет дыхания и нет пульса, незамедлительно начинайте искусственное дыхание и непрямой массаж сердца...

Поверните голову в одну сторону, выдвигая подбородок вперед и нажимая на верхнюю часть головы. Очистите рот изнутри, над языком, устранив двумя согнутыми пальцами инородные тела. Делать это нужно быстро, без промедления. Если дыхание до сих пор не восстановилось, немедленно начинайте делать искусственное дыхание. Если нет дыхания и нет пульса, незамедлительно начинайте искусственное дыхание и непрямой массаж сердца...

БУДЬТЕ ВНИМАТЕЛЬНЫ!

- Если несчастье случилось на рабочем месте, чем быстрее вы сообщите нам, тем больше шансов спасти человеку жизнь, - подчеркивает Татьяна Бугай. - Бригада реанимации здравпункта приезжает в любую точку завода максимум уже через две минуты. Наш реанимобиль специально оборудо-



ван для таких случаев. Здесь есть все: современный дефибриллятор, кардиограф, кислородно-дыхательный аппарат, пульсоксиметр, оборудование для искусственной вентиляции легких и все необходимые медикаменты.

- Самое главное, - уточняет Татьяна Владимировна, - быть внимательным к тем, кто рядом. У нас часто бывали такие случаи, когда уже после смерти своего коллеги, заводчане вспоминали: «Он, вообще-то уже целую неделю на сердце жаловался, но обращался в больницу только потому, что до отпуска совсем немного осталось. А в итоге получилось так, что до отпуска этого он и не дожил...» Представляете ли Вы, насколько важны своевременные визиты к врачу, медицинские осмотры и профилактика сердечно-сосудистых заболеваний? Проявите внимание к своему здоровью и здоровью своих близких и коллег, не запускайте свое состояние, и тогда не придется вызывать скорую!

Светлана Винокова

• К 65-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ

Мои боевые дедушка и бабушка

Война. Всем памятна ее суровые годы. Тысячи, миллионы советских людей встали на защиту Отечества. Вместе с отцами, мужьями и братьями плечом к плечу сражались и женщины.

Мои дедушка и бабушка - фронтовики, участники Великой Отечественной войны. Своего деда, Кармухана Бекбергенова, я не помню. Он умер в 1972 году еще до моего рождения. А вот бабушка, Кантай Елюбаева, до сих пор жива, сейчас ей 86 лет. Именно с ее слов, я знаю о той страшной войне.

Мой дед, уроженец Баянаулы, был призван в армию в 1939 году. Дедушка участвовал в финской войне. Его призвали на фронт с первых дней Великой Отечественной войны.



Дед защищал Ленинград. В 1941 году его отправили по «дороге жизни» в Москву на ускоренные командирские курсы. После их окончания мой дед вернулся в свою часть. Его назначили начальником химслужбы полка. Задачей подразделения, которым он командовал, было обеспечение полка химической защитой и устройство дымовых завес. По долгу службы он был на самом краю переднего фронта, когда наши войска наступали, а противник простреливал всю местность. Там дед получил тяжелое осколочное ранение в висок и долгое время лежал в госпитале. Война для него закончилась в Риге. Дедушка был демобилизован только в 1947 году. Мой дед награжден орденом «Красной Звезды» и «Знаком почета», медалями «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией» и другими памятливыми наградами.

В мирное время Кармухан Бекбергенов работал корреспондентом, а позже стал первым заместителем главного редактора областной газеты «Кызыл Ту» (ныне - «Сарыарка Самалы»).

А вот так сложилась судьба моей бабушки. Она рано осталась без родителей и воспитывалась сначала в детском доме, а потом в школе-интернате. Когда началась война, бабушка вместе с подружками по интернату не раз обращалась в Ленинский райвоенкомат г. Семипалатинска с просьбой отправить их на фронт добровольцами. Им долго отказывали, учитывая их юный возраст. Перед тем как попасть на фронт, девушки прошли всеобщее воинское обучение, а в свободное от занятий время работали медсестрами в Семипалатинском военном госпитале.

С 1942 года и до конца войны бабушка служила на Дальнем Востоке, в Хабаровске. Там она полгода училась в школе младшего авиасостава. После того как Кантай Елюбаева получила специальность техник-стрелок, ее зачислили в первую эскадрилью 18-го истребительного авиаполка 149-й дивизии, которая обеспечивала противовоздушную оборону границ с Японией. Обслуживающий персонал обеспечивал готовность самолета к вылетам. В основном, это были девушки. Много тяжелых перенесли они на своих хрупких плечах. К примеру, пулемет весил 16 кг, а пушка на самолете «Лаг» - 40 кг. Каждый раз после возвращения самолета с боевого задания надо было вытащить вооружение из кабины, разрядить, почистить, проверить, зарядить снова и поставить его на место. Сложнее всего было это делать при сорокаградусном морозе на ветру. И это при том, что работать надо было быстро.

Моя бабушка ушла на фронт в 17 лет, а демобилизовалась в 21 год. Кантай Елюбаева была награждена орденами: «Отечественной войны», «Курмет», медалями «За победу над Японией», «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны» и «За доблестный труд в ознаменовании 100-летия В.И.Ленина», знаком «Облыс алдында сиңірген еңбегі үшін», а также юбилейными медалями.

После войны с Дальнего Востока она сразу поехала в Алма-Ату, где ее без экзаменов приняли в Женский педагогический институт. Сорок шесть лет бабушка проработала в Павлодарском педагогическом училище. До выхода на пенсию была преподавателем, а после проработала 15 лет методистом начальных классов. Трудовой стаж бабушки отмечен наградами: знаками «Отличник просвещения КазССР», «Отличник просвещения СССР», а также медалью «Ветеран труда» и многими грамотами. Сейчас моя бабушка - персональный пенсионер Павлодарской области.

Аскар Бекбергенов, цех №3

• ДАТА

От Хингана до Павлодара

В преддверии Дня памяти жертв тоталитарного режима мне бы хотелось рассказать о судьбе своего соседа, отца Владимира Жукова, механика цеха №8. Более 23 лет я живу по соседству с Георгием Сергеевичем, или, как я его называю, - «дядя Жорой». Я с безграничным уважением отношусь к этому человеку. Хочется, чтобы о нем узнали и наши заводчане.

Отец Владимира, Георгий Сергеевич Жуков, родился 16 февраля 1912 года на территории Китая на железнодорожной станции Хинган. Дед нашего заводчанина, Сергей Семенович, оставшись сиротой, в 1900 году завербовался на строительство Китайской Восточной дороги в Маньчжурию. Здесь, на станции Хинган, в семье Жуковых родились дети - Евдокия, Михаил, Капитолина и Георгий.

Георгий стал студентом Харбинского политехнического института, но получить высшее образование ему не довелось. В 1932 году началась война между Китаем и Японией, и Япония забрала Маньчжурию. Россия и Япония заключили договор, и Китайская Восточная железная дорога была продана японцам. Семья Жуковых в 1935 году возвратилась в Россию и поселилась на станции Котельниково Сталинградской области. Георгию в то время было 23 года. Он устроился инженером в паровозное депо. Здесь он встретил свою первую любовь Ларису. Они поженились, но семейное счастье было недолгим. Не прошло и месяца после рождения дочери, как однажды ночью в общежитие явились люди из НКВД и увезли Георгия. В ту ночь арестовали еще 18 человек. Все, кто работал на строительстве Китайской Восточной дороги - тысячи ни в чем не повинных людей, стали врагами народа. Георгия Жукова и всех, кого арестовали в ту ночь, держали в Сталинградской тюрьме больше месяца и только потом вызвали к следователю.

- Ну вот, Жуков, ты изменник Родины, шпион, диверсант, - сказал следователь. - Арестован по статье 58 и приговорен к расстрелу! Ставь подпись под допросом.

Но Георгий, прежде чем поставить подпись, написал: «Я, Георгий Жуков, не признаю себя виновным». Так он оказался в камере смертников. Месяца через три всех смертников повели к фотографу и отправили мыться в баню. Все простились с жизнью, так и не пожив, молодые, патриоты своей Родины, верившие в справедливость. Их повели за город, за мост, загнали в большую металлическую клетку, сваренную из прутьев, заперли дверь на замок. Но случилось чудо: Георгий услышал крик стрелка, бежавшего по мосту: «Жуков Георгий, выходи!»

До сих пор Георгий Сергеевич не знает, какая неведомая сила отвела его тогда от смерти. Расстрел заменили на 10 лет лишения свободы.

К месту отбывания наказания отправляли этапами: Балашов-Мичуринск-Москва. Оттуда поездом на север, до станции Няньдома Архангельской области. Вербовщик, отобравший 200 человек, повел их в глубь тайги. По звериным тропам шли в лаптях три дня. Лапти истерлись, ноги были разодраны до крови. На четвертый день, дойдя до места, сопровождавший офицер дал команду: выкорчевывать лес по периметру 300 метров. Это и должен был быть лагерь. Через полтора года каторжных лесоповальных работ с 5 утра, впроголодь, построили бараки, пожарное депо, кухню. Кормить стали лучше, два раза в день, утром и вечером. Утром - вареная кашка, вечером - перловая сечка и два куса хлеба. Но за это время многие, не выдержав изнурительного труда, уже погибли.

Как-то однажды осужденного вызвал карательный:

- Жуков, иди к начальнику, там тебя жена ждет. Он не поверил: ведь никто из родных не знал, где он находится - Георгий был лишен права переписки. Но это была правда: в комедатуре его ждала жена. Преодолев множество преград, она нашла его в тайге. Свидание длилось два дня. От Ларисы он узнал, что их дочурка умерла. Когда прощались у дороги, чувствовали, что больше они не встретятся никогда...

Георгий продолжал отбывать наказание и в Великую Отечественную войну: тогда он был переведен в Челябинскую тюрьму. Здесь он работал на военном заводе, где изготавливали



запчасти для танков.

Уже окончилась война, началась мирная жизнь. За особые отличия в работе Георгию Жукову сократили срок отбывания наказания на один год, также он получил разрешение на переписку с родственниками. Только тогда он узнал, что пострадал не только сам, но и его близкие: отца, брата и зятя арестовали в 1937 году, а мать, как жену врага народа, сослали в Павлодар. А в 1946 году Жуков вышел на волю.

В Павлодаре, куда он приехал из мест заключения, они с матерью и сестрой долгое время надеялись, что отец, брат и зять живы, отбывая где-то срок. И лишь спустя многие годы, они получили известие, что их родные были расстреляны в Оренбурге.

Нужно было жить дальше. «Дядя Жора» очень хотел иметь семью, много детей. Его второй женой стала Анна Петровна. А в 1948 году он устроился на завод «Октябрь», где начал работать слесарем, а закончил карьеру главным конструктором завода. Оттуда ушел и на заслуженный отдых.

Георгий Сергеевич был реабилитирован только в 1957 году. Документ военного трибунала Северо-Кавказского военного округа о реабилитации получил лишь в сентябре 1992 года.

Сейчас, в свои 98 лет, Георгий Сергеевич сохранил оптимизм, не утратил чувства юмора, обладает потрясающей памятью, играет на гитаре и поет любимые песни.

Хотя репрессии 37 года преследуют эхом тяжелых воспоминаний всегда, он не озлобился на весь мир, не стал черствым.

- Знаете, какой я богатый, - с гордостью говорит Георгий Сергеевич, - у меня пять сыновей, пять снох, восемь внуков, одиннадцать правнуков. Старший сын, Валерий, летчик, живет в Москве. Володя работает на нефтеперерабатывающем заводе, Сергей - бизнесмен, Виктор - нефтяник, живет и работает в Тюмени. Александр окончил Академию гражданской авиации и более тридцати лет работает инженером-пилотом первого класса.

У Жукова много правительственных наград за честный, добросовестный труд: медали, Почетные грамоты. Лишь нет награды за его огромную внутреннюю силу, мужество и волю, за то, что не ожесточился, сохранив в душе добро и искренность.

Бахыт Ижанова, цех №11
(по материалам Людмилы Гуторовой)

НАША СПРАВКА: Последний день мая объявлен главой государства Днем памяти жертв тоталитарного режима. По официальным данным, в годы политических репрессий пострадали около 60-ти миллионов невинных людей. Из них 24 миллиона были расстреляны. Страшная трагедия прошлого века коснулась и Казахстана. С 1921 по 1954 годы здесь были репрессированы 103 тысячи человек и расстреляны свыше 25 тысяч. Многие в те жестокие 30-е годы 20 века были объявлены изменниками родины и обречены на непосильный труд в лагерях.

На сегодняшний день в Республике реабилитировано порядка 350 тысяч незаконно репрессированных, включая депортированных в Казахстан. Работа по изучению архивных материалов продолжается до сих пор...

Выражаю благодарность коллективу цеха №3 и цехному за моральную и материальную помощь в организации похорон моих отца и брата.

Оразбай Жунусов, цех №3

Искренне благодарю коллективы цехов №1, 3, 13 за моральную и материальную поддержку в организации похорон моего отца.

Александр Литвинец, цех №3