

4
О ТОМ,
КОМУ ОБЯЗАНЫ

Статья о
Косуме Пшенбаеве



12
ПЕРВАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
В ОБЛАСТИ

История Воскресенской
железной дороги



8
ПРАЗДНИК
ВСЕХ ГОРНЯКОВ

Шахтерская
слава



BOGATYR.kz

№06 (0006)
август 2019 г.

корпоративное издание



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Более ста лет насчитывает славная история угольной промышленности Казахстана, и в День шахтера мы чтим всех тех, кто каждый день тяжелым и почетным трудом вносит значимый вклад не только в благосостояние своей страны, но и всей энергетической отрасли!

Связав свой путь с одной из самых сложных и стратегически важных отраслей, вы дарите тепло и свет миллионам жителей России и Казахстана, обеспечиваете четкую и слаженную работу тысяч заводов, предприятий, детских садов, больниц, школ и многих других важнейших объектов. Прошлый год стал рекордным для предприятия - «Богатырь Комир» отгрузил потребителям 45 миллионов тонн угля – это лучший показатель за последние 10 лет! Такой впечатляющий результат был достигнут благодаря слаженной работе всего коллектива угольщиков и стратегически выверенному управлению. Не сомневаюсь, что и в 2019 году «богатырская» команда сможет выполнить все поставленные перед ней задачи.

От лица коллектива компании РУСАЛ и от себя лично поздравляю вас с праздником и желаю всем работникам и ветеранам отрасли новых профессиональных успехов, достижений, крепкого здоровья и благополучия!

Генеральный директор ОК «РУСАЛ»
Е.В. НИКИТИН



УВАЖАЕМЫЕ ГОРНЯКИ, КОЛЛЕГИ!

Профессия шахтера всегда пользовалась уважением в нашей стране. Это тяжелая и непростая работа, работа мужественных людей, преданных своей профессии, работа, которая требует максимальной концентрации и самоотверженности,

ответственности и выдержки.

Компания «Богатырь Комир» играет важную роль на рынке энергетического топлива страны.

Качество и объемы добытого нашими горняками сырья обеспечивают не только стабильную деятельность предприятий энергетического холдинга «Самрук-Энерго», но и в целом экономики страны.

С успешной работой вашего предприятия неразрывно связано прошлое и настоящее, а также перспективы экономического развития страны. Достигнутые высокие результаты в очередной раз подчеркивают имеющийся мощный потенциал ТОО «Богатырь Комир» и его многотысячного коллектива. Пусть эта трудовая

победа даст старт новым производственным успехам.

Дорогие горняки! Спасибо вам за ваш благородный труд, верность выбранному делу и приверженность славным шахтерским традициям. Желаю вам крепкого здоровья и семейного благополучия, успешной и безаварийной работы, новых трудовых достижений.

Председатель Правления АО «Самрук-Энерго»
Б.Т. ЖУЛАМАНОВ

ЭКИБАСТУЗСКОЕ УГОЛЬНОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ

ЭКИБАСТУЗСКИЙ УГОЛЬНЫЙ БАССЕЙН

крупнейшее угольное месторождение Казахстана, расположенное в Павлодарской области.

Приурочен к замкнутой котловине площадью 155 км² при длине 24 км и максимальной ширине 8,5 км.

Общие геологические запасы углей составляют около 12 млрд т.

Промышленное освоение началось 65 лет назад, в 1954 году. На сегодняшний день на разрезах «Богатырь» и «Северный» добыто 2 млрд. 810 млн. тонн угля. Балансовые запасы ТОО «Богатырь Комир» составляют 2 603 млн. тонн.

Экибастузский уголь является основным источником энергии и тепла для двух государств - Казахстана и России.



СКАНИРУЙТЕ QR-КОДЫ НА СТРАНИЦАХ НАШЕЙ ГАЗЕТЫ, ЧТОБЫ ПОЛУЧИТЬ ЕЩЕ БОЛЬШЕ ИНТЕРЕСНОЙ ИНФОРМАЦИИ

ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ РАЗВИТИЯ - ОГРОМНЫЙ

ЭКВАТОР ГОДА ПОЗАДИ, А ЗНАЧИТ, ПРИШЛО ВРЕМЯ ПОДВЕСТИ ПРОМЕЖУТОЧНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ КОМПАНИИ. О ТОМ, ЧТО УДАЛОСЬ РЕАЛИЗОВАТЬ И ПЛАНИРУЕТСЯ СДЕЛАТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ, РАССКАЗАЛ НАМ ГОСТЬ РЕДАКЦИИ - ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА-ДИРЕКТОР ПО ПРОИЗВОДСТВУ СЕРИК ЖУМАТАЕВИЧ МАКАРОВ.



ИНТЕРВЬЮ

- Серик Жуматаевич, с какими производственными показателями встречают свой профессиональный праздник горняки компании?

- В первом полугодии предприятие отгрузило потребителям 21 миллион тонн угля, показатель по вскрыши достиг порядка 13 миллионов кубометров, что соответствует уровню добычи угля. В целом, работа предприятия остается стабильной. Компания сохраняет свои позиции на рынке топлива. Круг потребителей нашего угля прежний - это экибастузские ГРЭС-1, ГРЭС-2, энергосистемы Нур-Султана, Алматы, Караганды, Павлодара и других городов Казахстана, а также Рефтинская ГРЭС.

- Известно, что главным проектом для компании является строительство ЦПТ. На какой стадии реализации находится этот проект?

- В настоящее время ведутся горные работы, готовится площадка для будущего строительства. Генеральный подрядчик проекта - компания «ThyssenKrupp» занимается оформлением договоров с субподрядными организациями, которые будут изготавливать оборудование по проекту. Первые поставки оборудования мы ожидаем в октябре-ноябре текущего года. Мы уже начали готовить площадки и склады временного хранения для

оборудования. Согласно графику, завершение работ и запуск ЦПТ намечены на апрель 2022 года. Причем руководством компании принято решение о запуске одновременно двух линий ЦПТ. Реализация проекта позволит увеличить производственную мощность разреза «Богатырь» до 42 млн. тонн угля в год.

- Развитие компании невозможно без инвестиций в действующее производство. Каков их общий объем на этот год? Что конкретно планируется сделать?

- В рамках инвестиционной программы планируется приобретение четырех самосвалов «БелАЗ», один из которых уже поступил и введен в эксплуатацию. Также запланировано приобретение двух гусеничных бульдозеров. Рассматривается возможность закупа колесного бульдозера. Если же говорить об инвестициях непосредственно в производство, то тут наряду с ЦПТ, реализуются еще ряд проектов. Полным ходом идет строительство новой станции «Воскресенская» на вскрышном комплексе, запуск которой намечен на сентябрь. Ведется реконструкция станции «Молодежная». Продолжается модернизация станций «Ударная» и «Трудовая». В связи с возросшими объемами производства появилась потребность в расширении

площадей ремонтной базы. Для решения этой задачи ремонт тяговых агрегатов с базы «ДПС-2» переводится в «ДПС-4». Там же организуется пункт технического осмотра. В целом, общий объем запланированных инвестиций на этот год составляет 30 млрд. тенге.

- Будут ли приобретаться новые тяговые агрегаты, учитывая предстоящий переход на циклично-поточную технологию?

- Мы сейчас тщательно просчитываем, каким парком тяговых агрегатов будем располагать на момент окончания строительства ЦПТ. На первый взгляд может показаться, что раз мы отходим от железнодорожного транспорта при вывозе угля на разрезе «Богатырь», то у нас должен возникнуть его переизбыток. Но это не совсем так. Располагаемый парк тяговой техники достаточно старый, некоторые машины выработали свой ресурс, поэтому здесь все не так очевидно. Исходя из этого, мы очень внимательно изучаем этот вопрос. Я думаю, что 2020 - 2021 годы станут для железнодорожного транспорта определяющими. Вместе с тем должен сказать - мы четко понимаем, чего хотим, и знаем куда двигаться. Нам надо лишь уточнить некоторые детали.

- Не так давно компания приобрела новый экскаватор «ЭКГ-20». Планируется ли закупка еще каких-то экскаваторов?

- Сейчас мы рассматриваем различные варианты расширения экскаваторного парка. Один из них – приобретение гидравлического экскаватора для добычи угля на разрезе «Северный».

Второй вариант – запуск находящегося на консервации экскаватора «Liebherr» с емкостью ковша 21 куб. Но для того чтобы его ввести в строй, необходимо приобрести двигатель. Переговоры о возможности и сроках поставки двигателя уже идут.

- Насколько перспективным является проект строительства комплекса сухого обогащения угля на разрезе «Северный»?

- Проект перспективный и актуальный для развития разреза «Северный» так как здесь имеется большой запас углей третьего пласта с высоким содержанием зольности. Из-за чего мы испытываем определенные трудности с его сбытом. Суть проекта в том, чтобы снизить уровень зольности углей третьего пласта до 43%, что позволит увеличить объемы его промышленного использования. В настоящее время мы внимательно изучаем предлагаемые разными поставщиками технологии и оборудование. Для нас важен качественный состав концентрата, полученного после переработки. На начальном этапе нами планируется вовлечь в процесс обогащения 2 000 000 тонн угля. Вместе с тем технология обогащения предусматривает использование модульного оборудования, а, значит, в случае необходимости мы всегда сможем ввести дополнительные мощности без изменения технологической схемы работы.

- Какие еще проекты компания намерена реализовать в ближайшее время?

- В настоящее время рассматривается возможность открытия собственного производства по изготовлению взрывчатого вещества для нужд разреза. На сегодня компания покупает промышленную взрывчатку у сторонних поставщиков. Наши специалисты побывали на нескольких заводах России и ознакомились с их работой. Мы уже выбрали соответствующее место для строительства такого завода. Проведена большая подготовительная работа, составлены расчеты,

определены необходимые мощности. Думаю, что в ближайшие два-три месяца строительство завода будет начато. Считаю, что данное решение оправдано и позволит избежать в будущем риски, связанные с введением санкций на поставку промышленной продукции и материалов. Таким образом, компания станет полностью самодостаточной в этом вопросе. Кроме оборудования завода будут приобретены и специализированные зарядные машины для перевозки взрывчатки, что является обязательным условием при открытии подобного производства. По-другому нельзя, безопасность превыше всего.

- Серик Жуматаевич, в этом году отмечается 65 лет освоению Экибастузского угольного месторождения. Уголь стал для Экибастуза источником жизни. А какое лично для Вас имеет значение слово «уголь»?

- Лично для меня уголь – это моя работа. Вся моя трудовая биография связана с углем. У меня в трудовой книжке всего две записи: одна была сделана, когда я после школы проработал год слесарем, вторая – после окончания Рудненского индустриального института в 1984 году, в момент поступления на работу в разрез. 22 августа исполнится 35 лет, как я здесь работаю. Именно поэтому уголь для меня имеет одно значение – моя работа. И она мне нравится, иначе я бы не смог, наверное, столько лет проработать здесь. Когда-то Станислав Павлович Куржей образно и точно назвал нашу работу «горной симфонией», и я с ним в этом полностью согласен.

- Что бы Вы хотели пожелать коллективу предприятия в преддверии Дня шахтера?

- Прежде всего, хочется пожелать всем горнякам, их родным и близким крепкого здоровья. Когда человек здоров, он способен творить и решать любые задачи. Остальное все у нас для этого есть. Предприятие развивается и обязательно будет развиваться. У него огромный потенциал, реализовать который предстоит еще нашим детям, внукам и правнукам.

Канат АЛДАБАЕВ
Фото Геннадия ДРОБЦА.

УГОЛЬ КАМЕННЫЙ



• был известен ещё
• в древнем мире.
• Первое упоминание о нём
• связывают с

Аристотелем

• (IV век до н. э.). Несколькими
• десятилетиями позже
• его ученик Теофраст Эресский
• в «Трактате о камне» писал:
• «... Носят эти ископаемые
• вещества название антрацита
• (или угля), они вспыхивают
• и горят подобно
• древесному углю...»

• Древние римляне добывали
• каменный уголь для отопления
• на территории нынешней
• Великобритании.

• В I веке до н. э. в китайской
• провинции Юньнань
• уголь нагревали
• без доступа воздуха
• и получали кокс.



О ТОМ, КОМУ ОБЯЗАНЫ...

ОТКРЫТИЕ ПОДЗЕМНЫХ СОКРОВИЩ ЭКИБАСТУЗА НЕРАЗРЫВНО СВЯЗАНО С ИМЕНЕМ КОСЫМА ПШЕНБАЕВА. ГЕОЛОГ-САМОУЧКА ИЗ БАЯНАУЛА, ОН НАШЕЛ КЛЮЧ К ТАЙНАМ ОКРЕСТНЫХ НЕДР И ПРЕОБРАЗИЛ НЕКОГДА МАЛОЛЮДНЫЙ КРАЙ.



В те далекие годы слова «геолог» еще не было в ходу. Тех, кто искал полезные ископаемые, уважительно называли «рудознателями». В числе этих людей был и широко известный не только в пределах нынешней Павлодарской области, но и в России, и даже во Франции и Англии, Косым Пшенбаев. В нынешнем году отмечается 175 лет со дня его рождения.

Геологические открытия этого человека обросли легендами. Да и сам он для Экибастуза личность легендарная. Родился Косым в 1844 году в одном из урочищ Баянаула. Как свидетельствовал экибастузский журналист и краевед Павел Оноприенко, который занимался исследованиями деятельности К. Пшенбаева, тот специально не учился искать руды. Но наставник в этом деле у него был. Сохранились сведения, что таким учителем стал народный рудознатец-самоучка старшего поколения Бухарбай, тоже уроженец Баянаула, открывший несколько месторождений руд. Сегодня существует две версии происхождения названия Экибастуз и обе они связаны с именем Косыма Пшенбаева. Одна из легенд гласит, что, заночевав в степи, Косым развел костер и обложил его двумя черными камнями, лежавшими неподалеку на поверхности земли. Когда они неожиданно загорелись, он понял, что это – уголь. Утром Пшенбаев сходил на соседнее соленое озеро, принес два больших куса соли к вчерашнему костру, тем самым обозначил место находки. Отсюда и произошло название Экибастуз – две головы соли.

Другие краеведы утверждают, что все было не так. По их версии название «Экибастуз» происходит от имени известного в этих краях бая Екибаса, а уголь Косым нашел благодаря своей наблюдательности и аналитическим способностям. По рассказу П. Оноприенко, Косым знал, что ищет. Он заметил выброшенную из норы корсака черную землю и потом убедился, что это уголь. В связи с этим кстати будет привести запись его рассказа о самой технологии поисков. "В годы суровой зимы, – говорил он (Пшенбаев), – степные звери роют свои норы глубоко. Наружу они выбрасывают земляные камни. Где выходит из норы белый камень, там ищу золото, а где черный

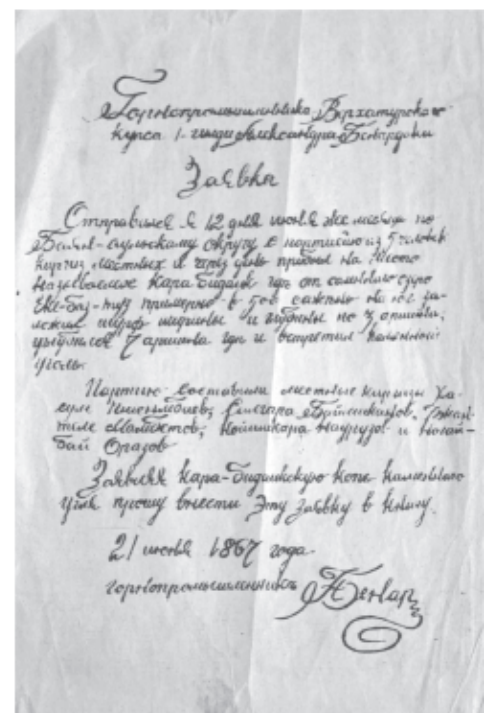
– там бывает свинец или горючий камень – уголь. В желтой-прежелтой голой холмистой земле с травяной стебелью с синим цветком ищу медную руду".

В любом случае, какая бы из этих версий не оказалось верной, одно не подлежит сомнению - первооткрывателем Экибастузского угольного месторождения является Косым Пшенбаев.

Что подтверждают и архивные данные, согласно которым в заявке промышленника А. Бенардаки, составленной 21 июня 1867 года, есть ссылка на то, что именно Косым открыл уголь в районе Экибастуза. В том же году близ озера Карабидаик был пробит первый шурф, достигший угольного пласта. С именем Пшенбаева также связано открытие целого ряда месторождений полезных ископаемых Павлодарской области. Например, золота в Майкаине, медной руды на Бозшакале. Уголь на Шоптыкуле и в Майкубене в Баянаульском районе тоже стал известным благодаря ему. Эти находки рудознатца, к слову, подтверждает и знаменитый академик Алькей Маргулан, который много занимался выяснением фактов из жизни рудознатца.

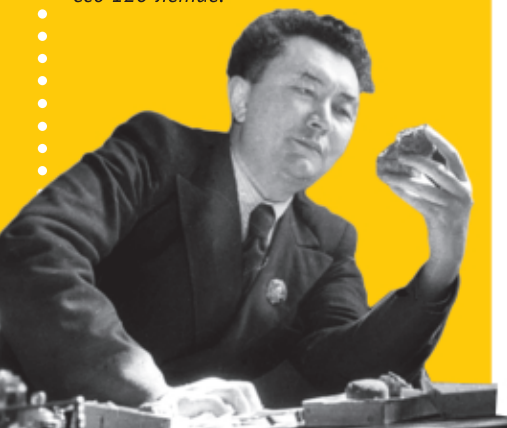
Канат АЛДАБАЕВ

Фото из открытых интернет-источников.



КАНЫШ САТПАЕВ -

еще один великий геолог Павлодарской области. Советский академик, организатор науки и общественный деятель. Один из основателей советской металлогенической науки, основоположник казахстанской школы металлогении, первый президент Академии наук Казахской ССР. В нынешнем году Казахстан отметил его 120-летие.





ОКРЫЛЕН И РАСЧЕТЛИВ

В НАШЕЙ КОМПАНИИ РАБОТАЮТ 15 МАРКШЕЙДЕРОВ. ОДНАКО ЕСТЬ И ЕЩЕ ОДИН, О КОТОРОМ, ВОЗМОЖНО, НЕ ВСЕ ЗНАЮТ. ОСОБЕННЫЙ, НЕ ПОХОЖИЙ НА ВСЕХ, НАДЕЖНЫЙ ПОМОЩНИК. У НЕГО ОТЛИЧНОЕ «ЗРЕНИЕ», ПРОСТРАНСТВЕННОЕ «МЫШЛЕНИЕ» И ОН...УМЕЕТ ЛЕТАТЬ.

Зовут его «Геоскан-201».

Он - автоматический аэрофотосъемочный комплекс. Своего рода электронный маркшейдер, который может производить аэрофотосъемку разрезов «Богатырь», «Северный» и отвалов для дальнейшего планирования горных работ на высоте от ста двадцати метров до трех километров. На работу в зависимости от производственной необходимости он выходит от трех до шести раз в месяц. Одна «небесная смена» «Геоскан-201» длится до трех часов. В свободное от работы время он, как и любой другой работник предприятия, отдыхает в специально отведенном для этого месте. Для этого у него даже есть свой кабинет. Здесь информацию с беспилотника

обрабатывают с помощью компьютерной программы для дальнейшего использования в работе технической дирекции. Главный маркшейдер маркшейдерского отдела Сакен Шакинов в работе «Геоскана» отмечает лишь положительные моменты для компании: - Использование современного оборудования, в частности, беспилотного летательного аппарата для создания топографического плана местности позволяет за минимальное время выполнить съемку и последующую камеральную обработку материалов, что, в свою очередь, существенно повышает производительность работ.

Марина ПОНКРАТОВА.

МАРКШЕЙДЕР -

нем. Markscheider [маркшайдер];
от Mark - «отметка»,
«граница» + Scheider- «отделитель».
Аналогом наземного беспилотника
являются глаза и внимание
маркшейдера и прибор тахеометр,
который предназначен для
определения горизонтальных
и вертикальных углов
при топографических съемках,
геодезических и маркшейдерских
работах, в строительстве и т. п.



ЧУДЕСА ИНОЙ РАЗ НАХОДЯТСЯ ПОД НАШИМИ НОГАМИ. ГЕОЛОГИ КОМПАНИИ «БОГАТЫРЬ КОМИР» МОГУТ РАССКАЗАТЬ ОБ ЭТОМ МНОГО ИНТЕРЕСНОГО. ЗАСТУПАЯ НА СМЕНУ, ОНИ ЗАЧАСТУЮ ОТЫСКИВАЮТ В РАЗРЕЗАХ И НА ОТВАЛАХ ТАКИЕ ВЕЩИ, КОТОРЫЕ МОГУТ КАРДИНАЛЬНО ИЗМЕНИТЬ НАШЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О ПРИВЫЧНОМ И ОДНООБРАЗНОМ МИРЕ.

ЛЕПИДОДЕНДРОН

(лат. *Lepidodendron*) –

род вымерших древоподобных плауновидных растений, существовавший в каменноугольном периоде и составлявший часть флоры угольных лесов. Высота растения, по данным палеобиологии, составляла от 10 до 35 м, диаметр ствола – до 1 м.



ГАННОИДНЫЕ РЫБЫ

(лат. *Ganoidomorpha*) –

надотряд лучепёрых рыб. Многочисленная в прошлом группа, расцвет которой приходится на девон. Длина тела от 3–5 см (ископаемые формы) до 9 м.



Сложно представить, что на территории степного Экибастузского региона однажды шумело море, благоухала зелень, а деревья-исполины макушками уходили ввысь и скрывали небо. Звучит как фантастика, но на самом деле, как говорят нам неоспоримые научные факты, скорее всего так оно и было. Литература по палеонтологии повествует, что 360 млн. лет назад Экибастузский регион



располагался в прибрежной части моря. После отступления моря около 340 млн. лет назад в озерно-болотных условиях начался процесс формирования торфяников. На территории месторождения начала бурно произрастать растительность – настоящие непроходимые джунгли. Этот период времени получил название нижнего карбона каменноугольного периода.

Исходным материалом для образования углей являлись высшие растения – деревья, папоротники и др. Болотная растительность с господством плауновидных сохранялась, вероятно, на протяжении всего времени формирования торфяников, которые под воздействием давления и высокой температуры превратились в бурый уголь, а затем в результате метаморфизации – в каменный.

По грубым подсчетам для образования угля такой мощности понадобилось около 5 км торфа. Изложенные заключения доказывают многочисленные окаменелые ископаемые, найденные геологами предприятия на территории разрезов. В их кабинете есть целая коллекция ценных находок. Тот, кому когда-либо приходилось держать окаменелости в руках, согласится с тем, что эти «приветы» из прошлого напоминают сувениры. Все они имеют причудливое исполнение, несущее в себе тайну мироздания. Особенно красиво смотрятся отпечатки растений, навеки застывшие в камнях, и древние обитатели моря – ракушки.

– В угленосных отложениях нам приходилось находить многочисленные отливы обугленных стволов древних деревьев – липидодендронов до 15-20 см в диаметре – с отпечатками ромбовидной коры, – рассказывает главный геолог Мирас Амирханов. Помимо этого в коллекции можно увидеть отливы и отпечатки стволиков, колосков спороношений, семена дерева птеридосперма, похожие на грецкие орехи, и семена папоротников. То, что здесь было море и более мелкие водоемы, доказывают находки, охарактеризованные морской фауной. Это окаменелости с отпечатками ракушек и двустворчатых моллюсков, ракообразных, чешуя и отпечатки ганноидных рыб подкласса хрящекостных, к которому относятся осетровые рыбы осетр, стерлядь и др., а также многочисленные макроскопические растительные остатки и миоспоры. Найденные экземпляры геологи идентифицируют с помощью научной литературы и интернета.

Беседовала
Марина ПОНКРАТОВА.

ИСТИНА ПОД НОГАМИ



ТРУДОМ ДОБЫВАЕТСЯ СЛАВА

ПОЧТИ 40 ЛЕТ ТРУДИТСЯ НА УГОЛЬНОМ РАЗРЕЗЕ «БОГАТЫРЬ»
ГАЛИМЖАН АБУТАЛИПОВИЧ ОРМАНОВ - СТАРШИЙ МАШИНИСТ
РОТОРНОГО ЭКСКАВАТОРА SRS (K)-2000, ОБЛАДАТЕЛЬ ДВУХ СТЕПЕНЕЙ ЗНАКА
«ШАХТЕРСКАЯ СЛАВА». ПРИЕХАВ В ДАЛЕКОМ 1981 ГОДУ ИЗ ШЫМКЕНТА,
ОН И ПРЕДСТАВИТЬ НЕ МОГ, КАКИМ РОДНЫМ ГОРОДОМ ДЛЯ НЕГО СТАНЕТ ЭКИБАСТУЗ.

- В Экибастуз я приехал по совету хозяйки квартиры, где проживал, когда работал на шинном заводе в Шымкенте, – рассказывает предысторию своего переезда в город горняков Галимжан Абуталипович. – Здесь у нее жили дочь Валентина с зятем Игорем, которые приняли меня как родного, когда я все-таки решил приехать сюда. Эти люди стали частью моей семьи на всю жизнь. Игорь Жалбырович Омаров – ныне известный и уважаемый горняк – и привел меня в первый раз на разрез устраиваться на работу. С его легкой руки я узнал, что такое роторный экскаватор, и кто управляет этой «чудо-машиной», познакомился со многими замечательными людьми и настоящими мастерами горняцкого дела. Можно сказать, он мне дал путевку в жизнь.

Принимали на работу молодого Галимжана начальник добычного участка Владимир Петрович Кривуля и директора разреза Вячеслав Валерианович Каландаришвили. Как вспоминает Галимжан Абуталипович, последнего он сильно рассмешил своей настойчивой просьбой взять его на экскаватор под названием «Богатырь». Но еще больше поразила Галимжана даже не новость о том, что «Богатырь» – это название всего угольного разреза, а масштаб роторного экскаватора. До этого дня он видел только ковшовый экскаватор, а тут такая машина. Но для того, чтобы попасть в экипаж такой горной машины, Галимжану предстояло еще набраться опыта, поэтому его направили на участок внедрения новой техники (ВНТ),

проще говоря, на монтажную площадку. Здесь ему выпало поучаствовать в монтаже двух роторных экскаваторов. Из задействованных в монтаже людей формировалась бригада роторных машин.

- Хорошо помню день запуска нашего экскаватора, он совпал с Днем шахтера, – говорит Галимжан Абуталипович. – Костяк бригады нашего экскаватора составляли опытные машинисты: Виктор Георгиевич Пинчук, Александр Иванович Гусев, Анатолий Николаевич Калегов, Виталий Иванович Иванов. С Александром Ивановичем Гусевым мне выпала честь работать в одной смене, с первого дня и до ухода его на заслуженный отдых. Его я считаю своим наставником. От года к году вместе с опытом росло и профессиональное мастерство Галимжана Абуталиповича. Спустя какое-то время, его назначили машинистом-электриком. В этом качестве он проработал 25 лет до момента назначения старшим машинистом ротора, кем он и является до сих пор вот уже около 10 лет.

Сегодня в одной бригаде с ним трудится его сын Тимур, продолжая семейную династию Ормановых.

- Уголь – это хлеб для производства – завода и фабрик, – говорит Галимжан Абуталипович. – А лично для меня уголь – это источник нашей жизни. Он дает нам работу, возможность хорошо жить.



ЭКСКАВАТОР -

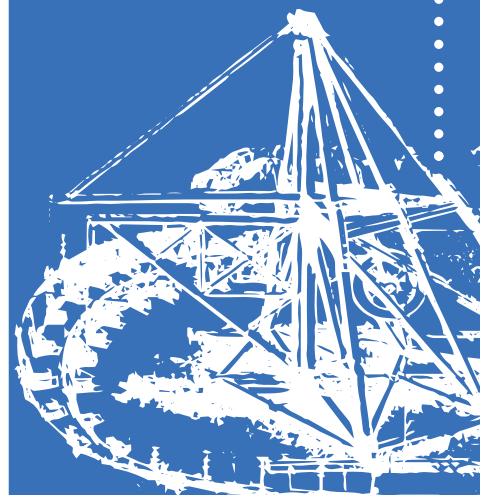
от латинского «excavo» – выкапывать или выдалбливать.

Первые землеройные машины были придуманы в Италии в 1420 году для расширения гаваней, а также увеличения глубины каналов.

Первые чертежи машин, которые напоминали экскаватор, принадлежат Леонардо да Винчи и относятся к началу 16 века.

В 1839 году американцем Вильямом С. Отисом была запатентована первая механизированная землеройная техника.

Первые землеройные машины именовались «паровыми лопатами».



Канат АЛДАБАЕВ
Фото Геннадия ДРОБЦА.

ОТ КОПЫТ ДО КОЛЕСА



С НАЧАЛА ОСВОЕНИЯ ЭКИБАСТУЗСКОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ УГЛЯ ПРОШЛО ПОЧТИ ПОЛТОРА ВЕКА. ЗА ЭТОТ ПЕРИОД ВРЕМЕНИ ПРОИЗОШЛИ ГЛОБАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В СПОСОБАХ ДОБЫЧИ И ТРАНСПОРТИРОВКИ УГЛЯ. ВАЖНОЙ ВЕХОЙ ДЛЯ «БОГАТЫРСКОГО» ПРЕДПРИЯТИЯ В ДЕЛЕ ТРАНСПОРТИРОВКИ УГЛЯ СТАЛ 1979 ГОД. В СВЯЗИ С РОСТОМ ДОБЫЧИ «ЧЕРНОГО ЗОЛОТА» И ЕГО ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ПРИКАЗОМ МИНИСТРА УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР БЫЛО СОЗДАНО БОГАТЫРСКОЕ ПОГРУЗОЧНО-ТРАНСПОРТНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПО «ЭКИБАСТУЗУГОЛЬ».

На территории современного Экибастузского угольного бассейна в 19 веке находилось несколько шахт: «Старо-Владимирская», «Ольгинская», «Косумовская», «Воскресенская», «Маринская», и «Косумовский» карьер. Добычные работы в то время осуществлялись вручную с помощью первого шахтерского оборудования - кайла. Добытый уголь из забоев к шурфам транспортировался на тачках, затем его перемещали в бады, которые поднимались на поверхность конным воротом.

В послевоенные годы до потребителей уголь перевозился подводами. В упряжке были быки и верблюды. Из Карашахты (район-поселок Старого Экибастуза) до стекольного завода, который находился в соседнем поселке Экибастуз, такие тихоходы могли передвигаться целый день.

С начала промышленной

эксплуатации месторождения в этих местах появились другие помощники - локомотивы.

Молодой разрез «Богатырь» обслуживало около пятнадцати тепловозов магистрального типа ТЭ-3 производства луганского и ворошилоградского заводов. Однако для эффективной работы в стесненных карьерных условиях эта техника не подходила. Поэтому предприятие в 1974-76 годах приобрело пробную партию дизель-электровозов «EL-10» германского производства. Комфортабельные кабины с кожаной обивкой, красивый рабочий инструмент... На них, как говорят те, кто тогда работал, было любо-дорого посмотреть. Но вот достаточной мощностью «немцы» увы, не обладали. Это поспособствовало появлению в наших краях первых советских «ОПЭшек» из Новочеркасска, специально

разработанных ВЭлНИИ для нужд экибастузского угольного бассейна. С двумя тысячами «под капотом», они стали той самой незаменимой тяговой силой, транспортирующей уголь, которая используется до сих пор. Позже появились ПЭ2М и ПЭ2У. С 2005 года для перевозки угля компания начала использовать гидравлические самосвалы «Liebherr» и «Caterpillar». Сначала - на разрезе «Северный», годом позже - на «Богатыре». Затем к ним присоединились «Komatsu» и «БелАЗы». В настоящее время «угольных лошадок» на разрезах «Богатырь» и «Северный» заменяют порядка 30 локомотивов и более 30 большегрузных самосвалов.

Марина ПОНКРАТОВА
Фото из архива городского краеведческого музея и архива компании «Богатырь Комир».

БЕСПРЕЦЕДЕНТНУЮ АКЦИЮ

в 80-х годах для освоения разреза провели майкубеньские горняки, доставив железнодорожный подвижной состав в собранном состоянии не по рельсам, а по снежному целику, на расстояние 50 км с помощью бульдозеров и двадцатипятиметровых саней, изготовленных на РГТО.



ВОДИТЕЛЬ

– КАК ПРИЗВАНИЕ ВСЕЙ ЖИЗНИ



СЕРГЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ КРЕМПОВСКИЙ – ОДИН ИЗ САМЫХ ОПЫТНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ КОМПАНИИ, ИМЕЮЩИЙ ПОЧТИ ТРИДЦАТЬ ЛЕТ БЕЗУПРЕЧНОЙ РАБОТЫ. И ХОТЯ РОДОМ ОН ИЗ ПАВЛОДАРА, ПО-НАСТОЯЩЕМУ РОДНЫМ ГОРОДОМ ДЛЯ СЕБЯ СЧИТАЕТ УГОЛЬНЫЙ ЭКИБАСТУЗ. ЗДЕСЬ ОН СОСТОЯЛСЯ КАК СПЕЦИАЛИСТ, ЗАСЛУЖИЛ УВАЖЕНИЕ И ПРИЗНАНИЕ КОЛЛЕГ, УДОСТОИЛСЯ ДВУХ ЗНАКОВ «ШАХТЕРСКАЯ СЛАВА».

А начиналась его трудовая биография просто. Получив профильное образованию «техник-механик» в Щербактинском сельскохозяйственном техникуме, Сергей после службы в армии вернулся на родину – в Павлодар, устроился водителем в передвижную механизированную колонну (ПМК). Предприятие занималось ремонтом систем водоснабжения в селах и деревнях области. Первый грузовик, который доверили Сергею, стал «ГАЗ-52». То как молодой водитель следил за состоянием автомашины и относился к работе, не осталось незамеченным руководством автоколонны. Ему вручили машину классом выше – «Зил-130». Проработав пять лет, Сергей решил перебраться с семьей в Экибастуз. Одной из причин, подтолкнувшей к переезду, стало отсутствие собственного жилья. А в городе горняков в это время как раз был бум жилищного строительства – приехавшую со всех уголков страны на большую комсомольскую стройку молодежь нужно было обеспечить жильем. В Экибастузе Сергей устроился в автобазу №1 комбината «Шахтострой» и сразу сел за руль многотонного «БелАЗа». В начале 90-х предприятие прекратило свое существование, и он

вынужден был искать работу. Поработал в нескольких фирмах. Будучи дальнбойщиком, исколесил на «КамАЗе» полстраны. Пока в 2000 году не поступил на работу в ТОО «Богатырь Комир». Сел за руль уже привычного «БелАЗа». И здесь профессионализм Сергея получил заслуженную оценку. Через какое-то время он оказался в числе первых, кому доверили осваивать новые самосвалы марки «Caterpillar 777 D» с грузоподъемностью 90 тонн. Проработав тринадцать лет, Сергей пересел за руль более мощного 130-тонника «БелАЗа-75131», на котором трудится и сейчас. Любовь к технике Сергей перенял от отца – также по профессии механика.

– У меня еще ноги до педали даже не доставали, когда он в первый раз посадил меня подержать руль, – с улыбкой вспоминает Сергей Владимирович. – Ему я и обязан призванием всей жизни. Вы спрашиваете – что для меня значит уголь? Для меня, водителя большегрузного самосвала, уголь – это прежде, всего топливо, которое нужно доставить людям, чтобы принести свет и тепло в их дома.

Канат АЛДАБАЕВ
Фото Геннадия ДРОБЦА.

ПЕРВЫЙ В МИРЕ КАРЬЕРНЫЙ САМОСВАЛ

грузоподъемностью 8 тонн разработали и собрали братья Армингтон – жители американского Кливленда – в 1930 году. Кузов первого самосвала был непривычной для того времени ковшовой формы с задней разгрузкой, кабина не имела дверей. На территории бывшего Советского Союза первые самосвалы начали производить в 1935 году на Ярославском автозаводе. Эта модель могла перевозить 3,5 тонны, имея снаряженную массу 3640 кг, и передвигаться со скоростью до 40 км/ч. Кузов был деревянный, обшитый металлическим листом объемом 5 кубометров.



ПЕРВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ОБЛАСТИ



ОТКРЫТЫЕ КОСЫМОМ ПШЕНБАЕВЫМ НЕСМЕТНЫЕ ЗАЛЕЖИ УГЛЯ НЕВОЗМОЖНО БЫЛО РАЗРАБОТАТЬ БЕЗ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. ПОСТРОЕНА ОНА БЫЛА В 1899 ГОДУ НА ДЕНЬГИ ПАВЛОДАРСКОГО КУПЦА А.И.ДЕРОВА И НАЗЫВАЛАСЬ ВОСКРЕСЕНСКОЙ. ЭТА БЫЛА ПЕРВАЯ В НАШЕЙ ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.



В день открытия Воскресенской железной дороги

Строительство дороги началось в апреле 1899 года от месторождения к Иртышу, и завершилось в октябре того же года. Место для пристани было выбрано на левом берегу Иртыша. Дорога была однопутной, ширококолейной и проложена по ровной степи, что удешевило ее строительство, так как не надо было строить мостов и высоких насыпей. Общая длина железнодорожного пути составила 116,5 км. и 6,2 км. станционных разъездных путей.

Вся ее линия была разбита на три перегона, в конечных пунктах которых были оборудованы станции: первый перегон от Воскресенской пристани до

ст. Константиновской (позднее, в 1917 г. стала называться Джол-Кудук и находится

примерно в районе Калкаманских озер) – 42,7 км, второй – до станции Ольгинской (позднее, Чийли, находилось за озером Кудайколь) – 39,5 км и третий – до Владимирской шахты (в пос. Экибастуз) – 34,3 км. Между этими станциями были построены разъезды.

На станциях, кроме станционных зданий и служебных помещений, сооружались водосборные колодцы, водокачки, вокзалы, депо, мастерские, амбары, магазины и прочие объекты. На перегоне железной дороги для рабочих ремонтной службы было построено 11 казарм.

Рельсы и крепления для строительства железной дороги поставлялись из Богословских (ныне г.Карпинск) и Нижне-Тагильских заводов, стрелки и переводы изготавливались Усть-Катаевскими заводами. Всего было уложено 5855 т. рельсов и 552 т. скреплений.

Необходимый лесной материал доставлялся из соснового бора Шалдая Павлодарского уезда, находившегося в 128 км. от Воскресенской пристани, и Долонского соснового бора, отстоящего на 320 км. от той же пристани. Распилка бревен производилась первое время в Шалдайском боре, а затем на Воскресенской пристани. Камень заготавливался вблизи Экибастуза, а для приготовления кирпича на пристани были построены две обжигальные печи и все сооружения, необходимые для кирпичного производства.

Подвижной состав Воскресенской железной дороги состоял из 3-х шестиколесных локомотивов американского завода «Baldwin» со сцепной массой по 35 т. (сборка производилась в Ревеле (Таллинн),

114 вагонов (производства Мальцевских заводов Калужской губернии), из них 5 крытых товарных вагонов, 8 платформ, 100 открытых угольных коробок (вагонов) грузоподъемностью 12 т. каждая и одного пассажирского вагона.

Производная способность дороги рассчитана была на 320 тыс. т. грузов в год. Пассажирское движение осуществлялось один раз в сутки. Земли для Воскресенской пристани арендовали у Сибирского казачьего войска на 99 лет, она занимала площадь в 7,4 кв. км. и протянулась вдоль Иртыша на 1,5 км. и была доступной для причала барж и пароходов. Вдоль берега была устроена деревянная эстакада для приема судов, а также надземное сооружение мостового типа для пропуска грузов с железной дороги на речной транспорт. Длина эстакады составляла 150 метров, ширина – 7,5 метров, на нее заходило до 20 платформ – вагонов, уголь из которых высыпался прямо в баржу. Постройка Воскресенской железной дороги и Воскресенской пристани на реке Иртыш со всем их оборудованием обошлось Воскресенскому горно-промышленному акционерному обществу в более 1 500 000 рублей.

Все четыре станции по линии железной дороги соединились телефонной связью системы Эриксона, а Воскресенская пристань в свою очередь соединена телеграфом с г. Павлодаром. Это была первая телефонная линия в нашей области, построенная более ста лет тому назад.

Канат АЛДАБАЕВ

Фото из архива городского краеведческого музея.

САМЫЙ ДЛИННЫЙ ГРУЗОВОЙ ПОЕЗД

был длиной 6,5 км, состоял из 440 вагонов и регулярно перевозил 42 000 тонн угля из Экибастуза на Урал еще во времена СССР.





ДВИГАЯСЬ ЗА МЕЧТОЙ

СТАТЬ МАШИНИСТОМ ЛОКОМОТИВА

ВЛАДИМИР БОРИСОВИЧ ДУБРОВИН МЕЧТАЛ С САМОГО ДЕТСТВА. ВО МНОГОМ НА ЭТО ПОВЛИЯЛО ТО, ЧТО РАБОТА ЕГО РОДИТЕЛЕЙ БЫЛА СВЯЗАНА НЕПОСРЕДСТВЕННО С ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ.

Отец работал диспетчером на разрезе «Южный», мама на «Северном» дежурной по станции. Очень часто отец брал сына с собой на работу, где он катался на электровозах. И настолько затянула Володю эта романтика стальных дорог, что после окончания восьмого класса он вместе со своим товарищем пошел учиться на машиниста тягового агрегата в ПТУ №163 (ныне ЭГТК им. К. Пшенбаева). Узнать выбранную профессию лучше ему помогла производственная практика.

- В депо станции «Степная» мы участвовали в ремонте и техническом обслуживании дизеля, – вспоминает Владимир Борисович. – Работа, скажем прямо – для тех, кто не боится мазута. Это не отбило у меня желание стать машинистом. На третьем курсе была уже более основательная преддипломная практика. Хотя управлять машиной нам, конечно, еще не доверяли, мы просто находились рядом с машинистом и наблюдали за его работой. Да еще помощнику помогали с разгрузкой думпкаров. По большому счету нас учили тому, что мы должны были бы делать, придя завтра в качестве помощников машинистов. И в этом смысле практика сильно помогла. Поработать после окончания училища

помощником машиниста на станции «Ковыльная» Владимиру довелось всего пару месяцев. Призвали в армию. Отслужив два года в погранвойсках, он вернулся на родное предприятие – в Богатырское ПТУ. Устроился в ДПС «Эксплуатация», где трудится и сегодня.

- Начинать я здесь помощником машиниста на тяговом агрегате №203. Чуть позже перешел на 246-ую машину. В то время действовали комсомольско-молодежные бригады, в одну из них мне и посчастливилось попасть. Бригадиром у нас был Борис Евгеньевич Грехов. Машинистом смены – Николай Николаевич Яичников. У него я научился всем премудростям работы. Спустя какое-то время оказался в смене Владимира Лыбы. Ему я благодарен за то, что убедил меня пойти на курсы машинистов и начать самостоятельный путь в профессии. Машинистом тягового агрегата №221 Владимир Борисович трудится вот уже 26 лет. За эти годы он сам стал наставником для многих молодых специалистов.

- Что для меня значит слово «уголь»? Во-первых, уголь – это основа всей промышленности, а лично для меня уголь – это наша работа, – говорит Владимир Борисович. – Не будет угля, не будет

ПЕРВЫЕ РЕЛЬСЫ появились в Англии.

Само слово «рельс» тоже английское и в переводе означает «брус» или «колея».

В свое время английские шахтеры заметили, что дорожки, проложенные колесами вагонеток с углем, сами направляют их движение. Появилась идея проложить деревянные балки, по которым вагонеткам было бы легче двигаться. А уже потом рельсы стали делать металлическими со специальным профилем.



у нас и работы, а, значит, благополучной и комфортной жизни. Да и город перестанет существовать. Те же ГРЭСы не смогут производить электроэнергию. Что мне придает силы? Опять же моя работа. Отличный и дружный коллектив, который всегда поможет и поддержит.

Канат АЛДАБАЕВ
Фото Геннадия ДРОБЦА.



ЖҰМЫСҚА ДЕГЕН ҚЫЗЫҒУШЫЛЫҚПЕН



**«БОГАТЫРЬ КӨМІР»
КОМПАНИЯСЫНДА
ЖҰМЫС ІСТЕЙТІН БІЛІКТІ
ЖАСТАРДЫҢ БІРІ
ЕРМЕК АМИРОВ
ИНЖЕНЕР МАМАНДЫҒЫНА
ИЕ БОЛЫП, КЕЙІНГІ
ӨМІРІН КӨМІРЛІ
ШАҒАРМЕН
БАЙЛАНЫСТЫРАДЫ.**

Еңбек жолы Баянауыл ауданына қарасты «Майкубен» көмірлі кенішінен басталды. Осында 10 жыл еңбек етіп, механик, тау кен-көліктік учаскесінде аға механик, жөндеу жөніндегі инженер лауазымдарын атқарды. Ал 2017 жылдың жаз айында тағдыр оны әлемдегі ең ірі көмір алыптарының бірі «Богатырь» кенішіне алып келді. «Майкубеннен» алып «Богатырь» кенішіне ауысқанда өндіріс көлемі, автомобильді парк көлемі таң қалдырғанын жасырмады. Бүгінгі күні Ермек «Богатырь Көмір» ЖШС технологиялық көлік Басқармасының технологиялық автокөлік учаскесін басқарады. Өндіріс саласында 12 жылдан аса жұмыс істеп келеді. Жұмысында ұстанатын негізгі қағидасы: - «Әріптестеріңмен оңай тіл табыссаң, жұмысында жеңіл жүреді». Жұмысымыз күрделі техникалармен байланысты болғандықтан, қиындықтарда туып тұрады. Онсыз болмайды. Ең бастысы, қандай жағдайда болмасын адамдармен ортақ тіл тауып, мәселені бірге шешуге тырысу керек. Менің ойымша, ең бастысы, адам өз жұмысына қызығушылық таныту керек. Бізде автогрейдер машинисі, тиегіш жүргізушілері, БелАЗ және CATERPILLAR көлік жүргізушілері (белазистер) жұмыс істейді. Жұмысшылардың көп бөлігі автогрейдер машинистерінен құралған. Ұжым өте тату, ұйымшыл. Жұмысшылар ұжымынан болсын, басшылық жағынан болсын, бар жағынан қолдау сезінетінін қуантады. Демалыс күндері қалада кездесіп, жұмыстан тыс жағдайда тәжірибелерімізбен алмасып, тимбилдинг ұйымдастырамыз. Жастар да, көп жыл еңбек етіп келе жатқандарда бар. Жұмыс өтілімі бір екі жыл ғана болса да, үлкен жүк көтергіш техникада өзін жақсы қырынан көрсеткен жастарда бар. Жас құрамды үлкен жүк көтергіш самосвалда жұмыс істеуге үйретеміз. Көп жыл еңбек өтілімі бар тәжірибелі жұмысшылардың ішінде: Виктор Княжев, Арман Кайдаров, Айдар Капезов, Берсенев Евгений, Алмурат Аубакиров тағы басқалар бар. Жеке құрамның өз біліктіліктерін арттыруға

айрықша көңіл бөлеміз. «Богатырь Көмір» Серіктестігі жанындағы Оқыту – курстық комбинаты жұмысшыларды оқыту арқылы біліктілігін арттыруға, қосымша мамандық алуға зор үлестерін қосуда. Жұмысшылар тобы өндірісте қажет мамандыққа оқып, өзара ауысып отырады. Слесарлік жұмыстарды да істейді. Оларда артық, бос уақыт деген жоқ. Барлығы үнемі маңызды жұмыстармен айналысу үстінде. Міне, Ермек басқаратын ұжым осындай. 2015 жылы Белорусия еліне Белорусь автомобильді зауытына баруын ұмытылмас естелік болып қалды. Бұл танысу сапары болатын. 503 тоннаға өсіп, рекорд жасаған 450 тонналы БелАЗ самосвалына мініп, кабинасына кіру мүмкіндігіне ие болдым. БелАЗ секілді алып техника тізгінін ұстаған адам екі қабатты үйді басқарғандай болады. Мұндай техника әлем бойынша тек екеу ғана. Самосвалдардың қалай құрастырып шығарылатынын бақылай алдым. Ұсақ жүк көтергіш машиналарын өндіріске енгізу мүмкіндіктерін қарастырдық. Сондай-ақ, Кузбасс көмір алыбындағы «Талды алаңы», «Сиреул кеніші» секілді кеніштерді араладым. Қазіргі таңда Компаниямызда оң өзгеріс көп. 2018 жылы 7 самосвал, оның ішінде 4 көмір тасушы самосвалдары пайдалануға берілді. «Богатырь Көмір» Серіктестігі алғаш рет жүк көтергіштігі 40 тонналы қытай өндірісінен шыққан 5 машина сатып алды. Бұл машиналар қазіргі таңда сәтті пайдаланылуда, олардың бірі ұсақтас карьерінде, ал қалғандары осында «Богатырьда» тау кен массасын тасымалдауда. «Богатырь» өміріндегі жаңа оқиғалар қасында болу, жаңа техниканы енгізу, оның жаңартылуын байқау секілді көптеген жаңашыл оқиғалардың куәгері болу бақыты бұйырды. - дейді өз әсерімен бөліскен Ермек. Өмірімнің көп сәттері жұмыста өтеді. Сондықтан отбасы құндылығын бағалаймын. Демалысымды отбасымен бірге табиғат аясында өткізгенді ұнатамын.

М. ЕРБОТИНА
Фотосурет Г. ДРОБЕЦ.

 **Mechta.kz**

Вы - сотрудник
ТОО «Богатырь Комир»?
Предъявите свой рабочий
пропуск и получите

СКИДКУ

Подробная информация у продавцов-консультантов



ПОЧЕМУ ВЫБИРАЮТ НАС:

Кондитерская

- Торты ТОЛЬКО из натуральных ингредиентов
- Всегда в наличии свежая горячая выпечка
- Огромный ассортимент сладостей

Кофейня

- Разнообразное меню для взрослых и детей
- Вкуснейшие коктейли
- Невероятно вкусный кофе

Доставка

- Самая сытная пицца
- Большой ассортимент роллов и сетов

Выездное обслуживание

- Шикарное профессиональное обслуживание (кейтеринг) по случаю вашего торжества

Наши подарки и бонусы:

- Бесплатная доставка
- Мобильное приложение
- Система накопления посредством кэшбека



кофейня
кондитерская

Машхур Жусупа, 52 Б, ТДЦ «City Mall»
26 44 44 / 26 44 45 / 8 777 933 9128 / 8 705 540 7070
© krendelcity

Каждому сотруднику
ТОО «Богатырь Комир»
при предоставлении рабочего пропуска –
накопительная дисконтная карта в подарок



Халық Денсаулығы общественный фонд

тенге
2000
ежемесячный
взнос

Лечение у стоматолога по льготной цене добавлено в перечень медицинских услуг, оказываемых работникам ТОО «Богатырь Комир» через общественный фонд «Халық Денсаулығы».

Взнос удерживается из заработной платы работника, состоящего в фонде. Для получения стоматологической услуги достаточно подать заявление в фонд.

Подробная информация по телефону: 22-34-96



TEZ
tour
www.tez-tour.com



СКИДКИ сотрудникам ТОО «Богатырь Комир» при предъявлении рабочего пропуска

- Индивидуальные и групповые туры в любую точку мира
- Визовая поддержка
- Продажа авиабилетов по всем направлениям
- Медицинское страхование
- 14 лет опыта
- Множество наград, в частности, «The best seller 2019»
- «Топ лучших агентств Tez Tour 2018/2019»

г. Экибастуз, ул. Беркимбаева, 95/1 оф.3
Тел./факс: 8 (7187) 37 15 44, 8 (7187) 37 08 73
8 701 781 82 97, 8 701 321 60 53
grandtourkz@mail.ru
@ grandtourkz_
© Grandtour13
www.tez-tour.com
ekibastuz.tez-tour.com

Свидетельство о регистрации в Едином реестре турагентств РК №S120205

Биоматериалы в виде крови, мочи, слюны, фекалий, диспансеризация, скрининг-анализы.
В стоимость не входит забор биоматериала. Данные услуги осуществляются с диспансеризацией и скринингом.



- Лямблиоз IgM, IgG, IgA
- Описиорхоз IgM, IgG
- Трихинеллез IgG
- Аскаридоз IgG
- Эхинококкоз IgG
- Токсокароз IgG

**ПАРАЗИТОЗДАР
ПАРАЗИТОЗЫ**

Профил | Профиль

Б. Момышулы көшесі, 68-үй (бұрынғы Строительный көшесі) мекенжайындағы ЕМДЕУ БӨЛМЕСІНДЕ ҒАНА «Богатырь Көмір» қызметкерлері үшін қан алу тегін

Для сотрудников ТОО «Богатырь Комир» забор крови бесплатно
ТОЛЬКО В ПРОЦЕДУРНОМ КАБИНЕТЕ
по адресу: ул. Б. Момышулы, д. 68, (бывшая ул. Строительная)

🕒 1.08 - 31.08



📞 59-79-69 🌐 www.kdl.kz 📱 kdlolymp

~~11 620 ₸~~
8 720 ₸



ПРАЗДНИК ВСЕХ ГОРНЯКОВ

ДЕНЬ ШАХТЕРА – ДЛЯ ГОРНЯКОВ ДАТА ОСОБЕННАЯ. ВЕДЬ ЭТОТ ПРАЗДНИК, ОБЪЕДИНЯЕТ ЛЮДЕЙ МНОГИХ ПРОФЕССИЙ, СВЯЗАВШИХ СВОЮ ЖИЗНЬ С ДОБЫЧЕЙ «ЧЕРНОГО ЗОЛОТА» В РАЗРЕЗАХ И ШАХТАХ. В НЫНЕШНЕМ ГОДУ ДЛЯ ЭКИБАСТУЗСКОГО УГОЛЬНОГО МЕСТОРОЖДЕНИЯ ДЕНЬ ШАХТЕРА ПЕРЕКЛИКАЕТСЯ С ЕЩЕ ОДНИМ ВАЖНЫМ СОБЫТИЕМ – 65-ЛЕТНИМ ЮБИЛЕЕМ С НАЧАЛА ЕГО ПРОМЫШЛЕННОГО ОСВОЕНИЯ.

БОЛЬШОЙ ПУТЬ



Для Почетного работника угольной промышленности, кавалера знака «Шахтерская слава» Игоря Георгиевича Бауэра годы работы на угольном предприятии не просто рядовая запись в трудовой книжке, а что-то гораздо большее. Здесь он состоялся как специалист и руководитель. Угольный Экибастуз стал для него началом большого пути. Выпускник Павлодарского индустриального института он в далеком уже 1974 году приехал в быстро растущий город горняков и энергетиков. Проработав два года в автобазе Минавтотранса, Игорь Георгиевич перешел в автобазу

комбината «Экибастузшахтострой» Министерства угольной промышленности СССР. С этого момента его жизнь навсегда связана с угольной отраслью. Начав простым механиком, он прошел все ступени карьерного роста – был начальником производства, заместителем директора по эксплуатации, директором автобазы. В кипучей работе пролетели 22 года, из которых 15 лет он руководил автобазой комбината «Экибастузшахтострой», при участии которого строилось подавляющее большинство объектов города и объединения «Экибастузуголь». Так весь грузовой

транспорт автобазы был задействован в строительстве пятой и шестой очередей разреза «Богатырь». Грузовиками перевозился щебень, бетон и другие строительные материалы, необходимые для скорейшего запуска дополнительных производственных мощностей разреза.

Опытного производственника и умелого организатора Игоря Георгиевича пригласили в 1999 году на разрез «Северный» на должность начальника автоцеха, который вскоре вошел в состав ТОО «Богатырь Комир». Чуть позже он

стал главным инженером только что созданной автобазы компании, а после образования в 2006 году управления технологического транспорта ему доверили возглавить новое подразделение. В ведении УТТ находились большегрузные самосвалы «Caterpillar 777», «Komatsu», «БелАЗы», обслуживавшие сердце угольного производства – разрезы. На этом ответственном участке Игорь Георгиевич работал до 2009 года, пока ему не предложили перейти на должность директора автобазы, где он и проработал вплоть до выхода на заслуженный отдых в 2016 году.

О ГОРНЯЦКОМ ТРУДЕ И НЕ ТОЛЬКО

- Горняцкий труд – это тяжелая работа, требующая много физических и моральных сил, – говорит Игорь Георгиевич. – Чтобы работать на разрезе, нужна выдержка, потому что ситуация бывает разная, все-таки работа сопряжена с опасностями производства. И тут надо уметь выходить из этих ситуаций победителем. Словом, работа для сильных духом людей. Особое отношение у Игоря Георгиевича и к одному из главных символов трудовой доблести горняков - знаку «Шахтерская слава»:

- Для меня каждый из трех моих знаков – это взятый когда-то рубеж. К примеру, за разрез «Восточный» я получил третью степень, за «Майкубенский» - вторую, и уже за

работу в системе «Богатырь Комир» - первую.

Для меня лично эти награды имеют важное значение, ведь с их вручением давалась оценка моему труду. В этот момент ты понимаешь - насколько важна твоя работа. Особенно мне дорог самый первый знак, за участие в строительстве разреза «Восточный». Удостоверение за подписью министра угольной промышленности СССР Щадова. Это было начало. Вообще когда увидишь на торжествах, посвященных Дню шахтера, награжденных знаком «Шахтерская слава» невольно охватывает чувство гордости за нашу общую горняцкую профессию.

Беседовала Канат АЛДАБАЕВ
Фото Геннадия ДРОБЦА и из архива
компании «Богатырь Комир».



ШАХТЕРСКИЕ

ПРИМЕТЫ И ОБЫЧАИ:

- Нельзя желать шахтеру удачи, когда он идет на работу. Вместо этого следует сказать: «С Богом!»
 - Шахтер ни за что не вернется домой с полдороги, даже если забыл что-то важное, например, тормозок с едой.
 - Лучше он весь день проработает голодным.
 - Не стоит выходить на смену в новой спецодежде – это к аварии. Чтобы ничего не случилось, следует перед сменой макнуть одежду в канавку.
 - В книге нарядов нельзя расписываться красными чернилами.
 - Современные шахтеры никогда не говорят: «последняя смена» - только «крайняя». Иначе смена и впрямь может оказаться последней в жизни.
 - Считается, что нельзя спускаться в шахту накануне отпуска. Поэтому, если даже у шахтера в этот день смена, он на нее не выходит. Об этой традиции знают все.
 - Если шахтер пережил три профессиональные травмы, ему следует перейти на другую работу или совсем уволиться.
- По поверью, четвертого раза никому не пережить.

НАГРУДНЫЙ ЗНАК

«ШАХТЁРСКАЯ СЛАВА» – ведомственная награда, учреждённая в 1956 году по инициативе министра угольной промышленности СССР Александра Засядько. Знаком «Шахтёрская слава» награждаются работники угольной (сланцевой) промышленности и шахтного строительства за безупречную работу и выслугу лет.



1954

Госкомиссия подписала акт о вводе в эксплуатацию первой очереди Иртышского угольного разреза №1 мощностью 1,5 миллиона тонн угля в год.

Машинист экскаватора

НИКОЛАЙ КОЛОТЕВ
ЗАГРУЗИЛ УГЛЕМ ПЕРВЫЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ СОСТАВ

1971

Иртышские угольные разрезы получили новые названия:

разрез №1 – «**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ**»

разрез №2 – «**ЗАПАДНЫЙ**»

Северный вскрышной – «**СЕВЕРНЫЙ**»

Южный вскрышной – «**ЮЖНЫЙ**»

1976

ПО «Экибастузуголь» вышло на

ПЕРВОЕ МЕСТО

по объему добычи угля среди производственных объединений СССР. Экибастузский угольный бассейн признан 4-й Всесоюзной угольной кочегаркой

1

МИЛЛИОННУЮ
тонну энергетического топлива добыли горняки в Экибастузском угольном бассейне в **1955 году**

1

МИЛЛИАРДНАЯ
тонна экибастузского угля была добыта и отгружена потребителям в **1985 году**

3

МИЛЛИАРДНАЯ
тонна экибастузского угля отправлена потребителям в **2016 году**

6

очередей Иртышских разрезов сданы в строй

1954-1964

4

очередей разрезов «Восточный» запущены

1985-1988

9

очередей разрезов «Богатырь» поэтапно введены в эксплуатацию

1970-1979

ВЕХИ ИСТОРИИ

Корпоративное издание: Bogatyr.kz. Выпускается ежемесячно.
Свидетельство о постановке на учет средства массовой информации № 17632-Г от 27 марта 2019 года выдано Министерством культуры, информации и общественного согласия Республики Казахстан.
Собственник: ТОО «Богатырь Комир»
Адрес редакции: 141200, г. Экибастуз, ул. Бауыржан Момышулы, 25, офис 211.

Тел.: 8 (7187) 22-30-13, 22-37-57.
Главный редактор: К. Алдабаев.
Фото: Г. Дробец
Мы в социальных сетях:
Instagram, Facebook, Twitter, VK,
Одноклассники, Телеграмм канал, You Tube – **Богатырь Комир.**
www.bogatyr.kz