



№32 (2640)
12/05/2021

ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ

РЕСПУБЛИКАНСКАЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА
ИЗДАЕТСЯ С 12 МАЯ 1931 ГОДА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИК КАЗАХСТАНА

Уважаемые сотрудники редакции!

Поздравляю вас с 90-летним юбилеем старейшего отраслевого печатного издания страны – газеты «Қазақстан теміржолшысы».

Все это время газета неизменно остается самым уважаемым и компетентным источником информации о жизни и развитии стальной магистрали Казахстана. Ваш творческий коллектив является примером профессионализма и мастерского владения словом. Каждая тема, освещаемая на страницах газеты, вызывает огромный интерес у многотысячного коллектива железнодорожников.

И мы особенно гордимся тем, что с начала текущего года «Қазақстан теміржолшысы» стала выходить под издательством АО «Қазақстанский отраслевой профсоюз работников железнодорожного, автомобильного, воздушного и водного транспорта». Спустя 90 лет судьба газеты по-прежнему неразрывно связана с судьбой дороги и отраслевого профсоюза.

Век информационных технологий ставит перед редакцией «Қазақстан теміржолшысы» новые глобальные задачи, и нет сомнений, что костяк профессионалов во главе с главным редактором Диной Муздобаевой успешно с ними справится. Желаем вам дальнейшего творческого роста, расширения читательской аудитории и процветания!

Оразгали АХМЕТБАЕВ,
председатель
ОО «КАЗПРОФТРАНС»

САНДАР СӨЙЛЕЙДІ

«ҚАЗАҚСТАН ТЕМІРЖОЛШЫСЫ»
ГАЗЕТИНІҢ РЕДАКЦИЯСЫНДА

29

АДАМ ЖҰМЫС ІСТЕЙДІ

САЛАЛЫҚ БАСЫЛЫМНЫҢ

14

ОБЛЫСТА ОРЫС-ҚАЗАҚ ТІЛДІ
МЕНШІКТІ ТІЛШІЛЕРІ БАР

ГАЗЕТ ТАРАЛЫМЫ

20 000

ДАНАНЫ ҚҰРАЙДЫ



Солидный юбилей

Корпоративная газета АО «НК «ҚТЖ» – «Қазақстан теміржолшысы» – отмечает 90-летний юбилей. Свою летопись старейшее отраслевое издание страны ведет с 12 мая 1931 года.

Первым редактором газеты, выходящей в то время под названием «Турксиб», был инженер-путеец Макай Жунусов. В течение нескольких лет она издавалась только на русском языке. В 1934 году увидел свет выпуск газеты на казахском языке.

В истории «Қазақстан теміржолшысы» немало ярких страниц. Газета всегда шла в ногу со временем и являлась главным источником оперативной и достоверной информации о трудовых буднях и важных событиях стальной магистрали.

За прошедшие десятилетия менялись названия, объем, дизайн и поколения журналистов, но главное оставалось неизменным: высокий профессионализм, принципиальность и объективность публикаций. Фундамент, заложенный талантливыми главными редакторами, журналистами и писателями, сотрудничавшими с газетой, позволяет отраслевому изданию на протяжении долгих лет удерживать высокую планку качества среди печатных СМИ страны и СНГ.

– Все эти годы «Қазақстан теміржолшысы» была в гуще железнодорожной жизни страны, завоевала любовь читателей, зарекомендовала себя как источник актуальной информации и серьезной аналитики. За всем этим стоит кропотливая работа

и высокая самоотдача сотрудников – талантливых, увлеченных людей, настоящих профессионалов своего дела, – считает председатель правления АО «НК «ҚТЖ» Нурлан Сауранбаев.

Сегодня над газетой работает штат корреспондентов в столице и регионах. Собственные корреспонденты освещают актуальные события из жизни стальной магистрали в 14 областях Казахстана. Коллектив редакции постоянно находится в поиске интересных тем и векторов развития газеты.

В 2018 году газета «Қазақстан теміржолшысы» победила в номинации «Лучший дизайн» 11-го Центрально-Азиатского конкурса корпоративных СМИ, в котором участвовало свыше 20 печатных и электронных корпоративных изданий.

По итогам первого квартала 2021 года «Қазақстан теміржолшысы» вошла в Топ-5 наиболее выпускаемых республиканских газет.

Газета «Қазақстан теміржолшысы» приобрела заслуженный авторитет ни у одного поколения читателей – сотрудников дороги, ветеранов железнодорожной отрасли, а также представителей других транспортных структур.

Редакция

Қадірлі газет ұжымы!

Сіздерді мерейлі мерекелеріңіз – «Қазақстан теміржолшысы» газетінің шыққанына 90 жыл толуымен шын жүректен құттықтаймын! Өзіндік өресі мен ұстанымы бар мерзімді басылымдардың бірі ретінде газет тарихы еліміздің тағдырымен және отандық теміржолдың дамуымен тығыз байланысты.

«Қазақстан теміржолшысы» 90 жылдан бері Қазақстан магистралінің жылынасын жүргізіп келеді. Басылым әрдайым теміржолда болып жататын оқиғалардың бет-бейнесін ашып көрсете білген айнасы да. Сондықтан да болар, әр разғезде, станцияда немесе алыс шалғайда жатқан шағын станциядағы оқырмандары сүйікті газеттерін асыға күтетіні.

Осы жылдар ішінде басылым темір жол өмірінің қайнаған ортасында жүрді, оқырмандар сүйіспеншілігіне бөленіп, өзін өзекті ақпарат пен байытты талдау көзі ретінде көрсете білді.

Әрине, бұның артында «Қазақстан теміржолшысы» қызметкерлерінің өз ісіне берілгендігі, адалдығы және кәсіби қажыр-қайраты тұр.

Оқырмандар жүрегіне жол салған газетіміздің қоғамда өзіндік орны бар және бай дәстүрге ие. Олай болса, «Қазақстан теміржолшысы» газеті алдағы уақытта да қарқынды дамып, оқырмандарын қызықты да мазмұнды мақалаларымен қуантып, жұмыстың жаңа форматтарын табытына сенімдімін.

Баршаңызға амандық, шығармашылық шабыт және толағай табыс тілеймін!

Нурлан САУРАНБАЕВ,
«ҚТЖ» ҰК» АҚ
Басқарма төрағасы

ТЕМІРЖОЛШЫ ТІЛШІЛЕР

Теміржолшылардың төл басылымы «Қазақстан теміржолшысы» газеті – сонау 1930 жылдары жарыққа шыққан «Турксиб» газетінің заңды мұрагері. Алматы теміржолының бай мұрағатынан сол отызыншы жылдары шыққан номерлердің сарғайған тігіндісін көруге болады.

Біртұтас Қазақ темір жолы құрылған 1958 жылдан 1977 жылға дейін «Теміржолшы» – «Железнодорожник» деген атпен шығып тұрған газет одан кейін бірнеше рет құрылымдық өзгерістерді бастан кешкенмен, атқаратын функциясы өзгерген жоқ. Ол – теміржолшыларға ақпараттық қызмет көрсету.

Қазақ темір жолы үш жол басқармасына бөлінген соң әр жолдың өз органы болды. Алматы темір жолында «Турксиб тынысы» – «Новь Турксиба», Тың темір жолында «Целинный магистраль» – «Тың магистралі» және Батыс темір жолында «Болат жол» – «Стальной магистраль» газеттері 1997 жылға дейін жарық көріп тұрды. Ал «Қазақстан темір жолы» мемлекеттік кәсіпорны құрылған соң жоғарыдағы үш жолдық газет базасында республикалық теміржолшылар органы – «Қазақстан теміржолшысы» дүниеге келді.

Теміржол газетінің журналисі болу – күрделі де жауапты міндет. Өйткені, еркін қалам тартатын қоғамдық саяси газеттер секілді емес, тақырып тек техникалық терминдермен байланысты теміржолға негізделген салада тер төгу үшін көп ізденіс, еңбектену қажет екені белгілі. Тақырыпты терең ашу үшін тек журналист болу жеткілісіз, теміржолшы да болып қалыптасу шарт дер едім. Сондықтан салалық газетке тілші дайындау – ұзақ процесс.

Теміржол газетінде отыз жылға жуық жұмыс істеп келе жатқан мен осы уақыт аралығында салалық тақырыпқа төселген талай мықты журналистермен әріптес болдым. Олар Татьяна Москвичева, Бақытжан



Тастүлеков, Татьяна Ширинова, Гүлнара Распаева, Тұрсынбай Жандәулетов, Нина Қазбаева, Ермек Қойшыбаев, Талғат Кирбетов (марқұм), Бекзаттар Дінәсілов секілді нағыз талантты теміржолшы-журналистер еді.

Газет Қазақстан темір жолымен бірге елордаға қоныс аударған соң газетке жаңа буын, жас журналистер легі келе бастады. Олардың арасында да күрделі тақырыпқа тез бейімделіп, теміржол тақырыбына төселген тілшілер аз болмады. Сұлугүл Бакесова, Райхан Рахметова, Халима Тәжіқұл, Ирина Бекетова (марқұм), Любовь Ровба, Эсель Шайхынова, аймақтардағы тілшілер арасынан Қосүйім Мұқашев, Қуаныш Қожаев, Сабырхан Нәдірбаев, Динара Балқыбекова, тағы басқа журналистер аға буын тілшілер жолын абыроймен жалғап, бірқатары әлі

күнге салалық газетте тер төгіп келеді. Газетке белгілі журналист Лилия Ержанова басылымға еткен жылдары аймақтағы тілшілер қосынын ашуға ықпал етті.

Бүгінгі күні ұзақ жылдар бойы газетке жанашыр болып, біздің тілшілерімізге қашан да қолдау көрсетіп, газет таралымына атсалысып келе жатқан теміржолшы әріптестерімізді де атап өтсек, артық болмасы анық. Олар: барлық Жүк тасымалы бөлімшелері мен Магистральдық желі бөлімшелерінің басшылары, кадр қызметкерлері, кәсіподақ ұйымының өкілдері және жер-жердегі штаттан тыс тілшілеріміз.

Төл газетіміздің 90 жылдық мерейтойы құтты болсын, қымбатты әріптестер!

Меруерт ЕСЕНБЕКҚЫЗЫ
Суретті түсірген Александр ЖАБЧУК

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!

Желаю вам и вашим читателям еще как минимум 90 лет безоблачного существования и интересной работы.

Железная дорога – это отдельный мир, и писать о нем – особое удовольствие. Мир этот, хотя и разделен государственными границами, все же сохраняет свою общность, и эта общность не только единая колея 1520, но еще и общий дух, общее мышление, отношение к работе и, будем справедливы, даже гордость за сопричастность к общему большому делу. И вот для того, чтобы гордость эта никуда не ушла, и нужны такие газеты, как наша и ваша. Где еще, как не в отраслевой газете, железнодорожник прочтет новости компании, узнает о своих возможностях обучения и карьерного роста, где еще ему понятно и доходчиво расскажут о стратегических планах развития отрасли и о том, какое место он занимает в этих планах. Словом, газета неотделима от дороги, а дорога от газеты. С днем рождения!

Алексей ХАРНАС,
главный редактор газеты «Гудок»

Өзімнің және «Кыргыз темір жолу» ұлттық компаниясы» мемлекеттік кәсіпорны ұжымы атынан «Қазақстан теміржолшысы» газетін 90 жылдық мерейтойымен шын жүректен құттықтаймын!

90 жыл – басылым бетінен шынайы және әділ бағасын ала отырып көрініс тапқан бүтін бір дәуір деуге болады. Осы сан алуан, тіпті кейде өте күрделі болып келген онжылдықтардың ішінде «Қазақстан теміржолшысы» газеті темір жол көлігі саласындағы басты және беделді басылым болып қала береді. «Қазақстан теміржолшысы» біздің қырғыз теміржолшыларына да жақсы таныс. Басылымның бай тарихы мен қоғамдық маңызы – шығармашылық топтың қажырлы еңбегінің арқасы. Газет бірнеше буын журналистерін тәрбиелеп шығарған үлкен мектепке айналды.

Сіздерге Қазақстан теміржолынан объективті және жүйелі ақпарат беріп, жалпы 1520 мм кеңістігінде болып жатқан жаңалықтар мен теміржолшылар өмірінен, саланың дамуынан құлағдар еткендеріңіз үшін рахмет айтамыз!

Газет редакциясына алдағы уақытта мықты шығармашылық табыс тілеп, оқырмандар аудиториясының кеңейіп түсуіне шын жүректен тілектестік білдіремін.

Адылбек АДРАНОВ,
«Кыргыз темір жолу» ҰК» ММ бас директоры

№32 (2640) 12/05/2021

Құттықтаймыз!

Теміржолшылар басылымы сонау Түркісіб теміржолының іргетасы қаланып жатқанда жарық көре бастады. Бастапқыда жай ғана ұнпарақ ретінде шыққан басылым ұлы құрылыстың барысы туралы мақалаларды жариялап, жаңалық жаршысы болды. Ал уақыт өте келе салалық газет салмақты басылымға айналды. Қазақ теміржолының тыныс-тірлігі, сала еңбеккерлерінің жетістіктері мен жасампаз еңбек-ерліктері газеттің бірінші бетінен бастап соңғы бетіне дейін жарияланып жатты. «Сын түзелмей, мін түзелмейді» демекші, салалық газет саланың кем-кетігін түзеуге де атсалысты. Басылым беттерінде жарияланған мақалалардағы әділетті сыни мәселелер ешқашан ескерусіз қалмай, дер кезінде оң шешімін тауып жатты. Газет журналистері де теміржолшылар сияқты күн-түн демей дала кезіп, қазақтың сайын даласына әрлі-берлі жолақтар салып өткен магистральдық желілерге шығып, құрылыс жүріп жатқан немесе оқыс оқиғалар орын алған «ыстық» нүктелерден табылып, барды бар, жоқты жоқ деп, әр мақаланың объективті сипатта болуына барын салды. Иә, қазір ескінің көзіне айналған «Қазақстан теміржолшысының» өткен ғасырдағы нөмірлерін кітапхана архивтерінен тауып, оқуға болады. Заман ағымына қарай газеттің стилі, дизайны, тіпті атаулары өзгеріп отырғанымен, мақсат-міндеті өзгерген емес. Ол – теміржол саласының және сала еңбеккерлеріне адал қызметі. Яғни, бірнеше мыңдаған халықты жұмыспен қамтып, ел игілігіне қызмет етіп отырған темір жол саласының тыныс-тірлігін жариялау, халықты тың жаңалықтардан хабардар ету, уақыт көшіне ұн қосу. Газет сонысымен де құнды, теміржолшылардың асыға күтіп, іздеп оқитын туындысы. Қазір сандық жүйенің үстемдік құрып тұрған заманы. Жаңа технологиялардың дендеп енуімен көп газеттер жабылып, олардың тек электрондық нұсқасы жасалып, таратылуда. Бірақ, бұл «Қазақстан теміржолшысы» газетіне келіңкіремейді. Неліктен десеңіз, интернеті, тіпті жарығы бірде бар, бірде жоқ шалғайдағы бекет-разъездерде тұратын теміржолшының Қазақстан темір жолында болып жатқан жаңалықтар, өзгерістерден хабардар болу үшін төл басылымын асыға күтетінін естен шығармау керек. Мен бұны сала ардагері, Құрметті теміржолшы, газеттің тұрақты оқырманы ретінде толық сеніммен айта аламын. Тіпті, үлкен қалада тұратын менің өзім газетті қолымға «тірідей» ұстап, иісін сезініп оқығанды ұнатамын. Бұл газетте менің тағдырыма айналған теміржолдың, теміржолшы әріптестерімнің өмір жолдары, еңбектері, жеткен жетістіктері, тағысын тағы ізтаңбалары сайрап жатыр.

«Қазақстан теміржолшысы» газетін 90 жылдық мерейтойымен құттықтап, Қазақ теміржолы сияқты өрісі кеңейіп, теміржолшылар деп соққан жүрегі тоқтамасын демекпін.

Қалтай СӘМБЕТОВ,
Құрметті теміржолшы, сала ардагері

Біздің сүйікті газетіміз «Қазақстан теміржолшысы» тоқсан жылдық мерейтойымен бүкіл Түркістан облысы теміржолшылары атынан құттықтаймыз!

Бұл басылым теміржолшылар, әсіресе, желілік қызметкерлер арасында сұранысқа ие. Газет теміржолдың барлық құрылымдық мекемелеріне қатысты мәселелерді, атап айтқанда, пойыздар қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету, еңбек және қоршаған ортаны қорғау тақырыптарын көтереді. Сонымен қатар жұмысшылар мен құрметті еңбек демалысында жүргендерге кепілдеме болатын салалық тарифтік келісімшарттың орындалуы бойынша да сұрақтарды қозғайды. Көлік қызметкерлерінің құқығын қорғау жайы жиі жазылады. Газет ұжымына осы қажырлы еңбегі үшін көп рәхмет айтамыз, басылымның алғашқы қарлығаштары оны қабылдастыруға орасан зор үлес қосты. Соның ішінде Шымкент теміржолшыларына көп көмек көрсеткен Меруерт Әмірзақованы ерекше атағым келеді. Сондай-ақ қазір зейнеткер, басылымның осы өңір бойынша ардагер тілшісі Бекзаттар Дінісқановті өте сауатты маман болды деп атап өнім. Сөз соңында газеттің бас редакторы Дина Муздыбаева бастаған бүкіл ұжымды маңызды мерекеміз құттықтап, бәріңізге мықты денсаулық, мол табыс тілеймін!

Майра БАҚБЕРГЕНОВА,
Құрметті теміржолшы, Шымкент ЖТ бөлімшесі Ардагерлер кеңесінің төрайымы

«Қазақстан теміржолшысы» газетінің шығармашылық ұжымымен 90 жылдық торқалы тойларымен шын жүректен құттықтаймыз! Еңбектеріңізге табыс, жаңа шығармашылық жетістіктер, отбасыларыңызға ырыс-береке тілейміз.

Ғасырға жуық уақыт ішінде газет теміржолшыларының ерен еңбегін дәріптеп, сала тынысынан хабардар ететін негізгі басылымға айналды. Темір жолдағы еңбек дүрсілі мен іске асып жатқан тың реформалардың басты хабаршысы бола білді. Салалық басылымдар ішінде ең көне ақпарат құралдарының бірі. Дәстүрлер жалғасын тауып, дәуірге басқан қадамдарыңыз құтты болсын.

Сіздердің қаламдарыңыздан шыққан әрбір мақала, репортаж, материалдар оқырмандарыңыздың ыстық ықыласына бөленсін. «Қазақстан темір жолы» акционерлік қоғамының үлкен еңбек ұжымы арасында алтын көпір, беделді басылым бола беріңіздер. Жемісті жылдар жалғасын тапсын!

Құрметпен,
«Минайлу текен» газетінің редакциясы

Сала баспасөзінің тоқсан жылдық тарихын саралағанда Алматы темір жолы басқармасының ресми органы болған «Түркісіб тынысы» – «Новь Турксиба» газетіне тоқталмай кете алмаймыз. 1958 жылдан 1977 жылға дейін өмір сүрген Қазақ теміржолы үш жол басқармасына бөлінген соң әрқайсысының өз газеті жарық көре бастағаны аян. Бүгінде Алматыда тұратын қарт журналист Тоқтарбек Қожанов естеліктерімен бөлісті.



САЛАЛЫҚ ГАЗЕТТІҢ САЛМАҒЫ БАСЫМ ЕДІ...

Меруерт ӨМІРЗАҚОВА,
Нұр-Сұлтан

– Мен «Түркісіб тынысы» – «Новь Турксиба» газетінің редакторы болған тоқсаныншы жылдары Алматы темір жолын Амангелді Омаров басқаратын. Теміржолшылар «жолдық газет» деп атайтын шағын форматтағы газет екі тілде бөлек жарық көріп тұрды, алғашында аударма көп болды, бас мақала міндетті түрде жол бастығы атпа сайын өткізетін өндірістік секторлық жиынның басты тақырыбына арналған. Ол сондықтан қайталанбайды және өткір – қазандықтар қысқа дайын ба, көктемгі немесе күзгі байқау қорытындысы, жолдаушы тасымалының проблемасы деген күрделі мәселелерден бастап мектеп-интернаттар жай-күйі, балабақшаларға көкөніс жеткізу, ауруханалар ауласын көгалдандыру секілді ұсақ-түйекке дейін бас мақалаға шығаратынбыз. Себебі, секторлық жиында осының бәрі сөз болатын. Ол кезде теміржол деген өз мектебі, балабақшасы, мәдениет үйі мен кітапханалары, стадион, спорт мектебі, ауруханасы, т.т. бар «мемлекет ішіндегі мемлекет» еді.

– Жол басқармасының ресми органы – газеттің салмағы қалай болды сол кезде?

– Өте салмақты. Жол бастығының өзі қадағалап отырды, менің барлық өндірістік жиындарға қатысуым міндетті болатын. Әлі күнге есімде, бірде менің бір тілшім «Шудан Сарышағанға дейін» деген мақала жазды іссапардан. Жол бойындағы станциялар, теміржолшы халықтың тұрмысы, арасында сын да бар көлемді мақала жарыққа шыққан соң келесі секторлық жиында жол бастығының өзі сол мақаланы сөз етіп, аты аталған бастылар мен қосшыларға қателікті тез арада жоюды тапсырды. Сондықтан, ол кезде тек Алматы жол басқармасына қарайтын алақандай аумаққа тарайтын газетіміздің беделі өте жоғары болды, біз теміржолшылардан бір де кем болмадық, олар пайдаланған барлық жеңілдіктер бізге де тиесілі болды, өзімізді нағыз теміржолшылардай сезіндік. Сондықтан бізде жауапкершілік те зор болды, жолсапарға жиі шығып, жаңалықты іздеп жүріп жазатынбыз, шын мәнінде, теміржолшылар өмірінің айнасы болды. Атақты

Машат көпірі салынған тұста біздің тілшілер құрылысты ұдайы бақылауда ұстап, жиі барып, репортаж беріп тұрдық.

– Тоқтарбек Рәпұлы, сол жылдары газетте істеген журналистер туралы айтып берсеңіз, отыз жыл өтсе де бұл тарих қой...

– Әрине, өткен күннің бәрі тарих. Сексенінші жылдардың соңы мен тоқсаныншы жылдардың басында газетте өте мықты кадрлар топтасқаны шындық. Татьяна Москвичева мен Татьяна Ширишова деген екі кәсіби журналист болды. Теміржолдың кез келген саласын терең меңгерген олар көптегі теміржолшылардай білімді еді. Ол екеуі менен де бұрын осы газетте шыңдалған, кезінде мықты редактор болған Шакирова деген кісінің мектебінен өткендер еді.

– Клара Мүслімқызы Шакирова ғой айтып отырғаныңыз. Теміржол газетінің тарихында «Құрметті теміржолшы» белгісін алған тұңғыш редактор.

– Иә, сол кісінің тәрбиелеген кадрлары бертіңге дейін осы газетте жұмыс істеді. Ирина Круч ұзақ жыл редактордың орынбасары болды, Володя Александров, Марат Назимовтар бертіңге дейін жұмыс істеді. Сүният Оспанов деген кәсіби фотограф болды. Үш жол

басқармасының газеті жабылып, біздің Алматы газетінің базасында бүгінгі «Қазақстан теміржолшысы» құрылғанда осы журналистердің біразы сонда ауысып, мен зейнетке кеттім.

– Сол жылдары газетке хат көп келетіні есімде, есіңізде қалған авторлар бар ма?

– Ол кезде бүгінгідей ақпарат көзі көп болмады, сондықтан газет – әсіресе, шалғайдағы теміржолшылар үшін бірден бір ақпарат көзі болды. Сондықтан хат көп келетін, олармен жұмыс істеудің өзі бір ғанибет болатын, жергілікті жаңалық, хабар-ошарды жеткізуші біздің ең сенімді көмекшілеріміз де сол штаттан тыс тілшілер еді. Түркістаннан Тасболат Мелдәбеков, Құрбанәлі Бектұрғанов, Шымкенттен Құлахмет Темірбеков, Өскеменнен Тихон Әліпқали, Анатолий Буяков, Семейден Амангелді Әпсәметов... көпін ұмытыпшып, баспасөз күнінде оларға алғыс хат жолдайтынбыз.

Қарап отырсам, сол теміржол газетінде жұмыс істеген жылдарымның менің өмірімдегі ең маңызды жылдар болған екен. Шығармашылығы мықты ортада жұмыс істедім, жаны таза, қарапайым теміржолшы деген мәрт халықпен етене араласып, олардың мұң-мұқтажымен бөлісіп, қуанышына ортақтастық. Әлі есімде, 95 жыл болу керек, Арыста ауыз су тапшы баяғыдан, бір керемет оқиға болып, Арысқа су келді деп сүйіншілеткенбіз. Ал Шу мен Отар аралығы электрлендіріліп, оған Елбасы қатысқаны нағыз сенсациялық оқиға болып, бір ай ұйқы-құлқиден айрылып, журналистеріміз мен барам деп таласқаны күні бүгінгідей көз алдымда...

– Рахмет, керемет естелік айттыңыз. Сала баспасөзінің тоқсан жылдығына орай бүгінгі әріптестеріңізге қандай тілек айтар едіңіз?

– Теміржол газетінде журналист болып қалыптасу асте де оңай емес, өндірістік саланың қиындығы да, қызығы да жетерлік, ең алдымен сауаттылық, техникалық білім қажет. Сондықтан, шығармашылық талмай ізденіс, теміржолға адалдық болса, бәрің жеңесіздер, жемісін де көресіздер деймін.

Қызығы да, қиыншылығы да мол тоқсаныншы жылдар еліміздің өмірінде аса күрделі кезең болуымен қатар, келелі істерді ұйымдастыру дәуірі де болды. Қазақстан экономикасы бұрынғы кеңестік жоспарлы экономикадан әлемдік тәжірибеге сай келетін нарықтық экономикаға көшіріліп жатты.



МЕРЕЙЛІ МАҚСАТ ЖОЛЫНДА

Бұрын Қазақстанның темір жолдары еліміздің шикізат байлығын Мәскеу басқарған орталыққа тасу үшін арналған болатын. Біздің елімізде өз бетінше әрекет ететін үш темір жол – Алматы, Батыс, Тың жолдары жұмыс істеп тұрды.

Теміржолшылардың алдында жаңа дәуірдің талаптарына сәйкес, тәуелсіздік алған еліміздің мүддесіне, оның экономикасына қызмет ететін, бір орталықтан басқарылатын темір жол басқармасын құру міндеті тұрды. Соған сәйкес үш темір жол біріктіріліп, «Қазақстан темір жолы» РМК құрылды. Және үш темір жолда шығып тұрған газеттер біріктіріліп, «Қазақстан терміржолшысы» деген атпен жаңа басылым шыға бастады. Бұл газетке белгілі журналист Бақытжан Тастүлеков бас редактор болып тағайындалды.

«Қазақстан терміржолшысы» газетіне, ол құрылған сәттен бастап, темір жолдың тыныс-тіршілігін жан-жақты сипаттау, оның жаңа саясатының басты бағыт-бағдарларын баяндап, көрсету, жетістіктері мен жаңашыл бастамаларын елге жеткізіп отыру, сондай-ақ жолдың жұмысындағы кемшіліктері мен жетіспей жатқан тұстарын да жасырмай жазу міндеті қойылды.

Кез келген істі жаңадан бастау қиын ғой – жаңа газетті ұйымдастыру жұмыстары да оңай болмады. Газетті қажетті дүниелермен қамтамасыз ету, баспаханалармен келісім-шарттар жасау, басылымға оқырмандар жинау, газеттің жаңа шыққан нөмірлерін бүкіл

темір жол бекеттеріне, ұжымдарына тарату, т. б. толып жатқан ұйымдастырушылық жұмыстары бір бөлек. Сонымен қатар, газеттің әрбір нөмірін оқырман теміржолшылар үшін қызықты етіп шығару, тың материалдар, тақырыптар таба білу, тілшілермен жұмыс істеу сияқты бітпейтін шаруалар да атқарылып жатты.

Бас редактордың орынбасары ретінде мен осы қызу жұмыстардың бел ортасында жүрдім. Бұл мен үшін аса қызықтылық, дегенмен қиын да күрделі жылдар болды. Біздің темір жол газетінің сол кездегі ұжымы барлық қиындық-кедергілерді жеңіп, тәуелсіз елдің темір жолының өсіп-өркендеуіне өз үлесін қосты деп есептеймін.

Қазір көріп отырғанымыздай, тәуелсіздік жылдары темір жолдың Қазақстанның мүддесіне қызмет етуі үшін орасан зор көлемдегі жұмыстар атқарылды. Өскемен – Шар, Алматы – Хромтау, Жезқазған – Бейнеу, Арқалық – Шұбаркөл, т.б. жолдар салынып, пайдалануға берілді. Жалпы алғанда, темір жол көлігі жүк және жолаушылар тасымалдау бойынша өз қызметін жылдан жылға жетілдіріп, абыроймен атқарып келеді. Осы жұмыстардың басы-қасында болып, жолдың тыныс-тіршілігін жан-жақты сипаттап, көптеген келелі проблемаларын көтеріп, ел игілігіне қызмет етіп жүрген темір жол газеті ұжымына осынау мерейлі мақсат жолында шығармашылық табыс тілеймін. Еңбектеріңіз жемісті болсын!
Тұрсынбай ЖАНДАУЛЕТ,
жазушы

БАТЫСТЫҢ «БОЛАТ ЖОЛЫ» БОЛДЫ

Батыс Қазақстан теміржолшыларының «Болат жолы» – «Стальная магистраль» газеті 4 мыңға жуық данамен 20 жыл бойы оқырман жүрегіне жол тапқан сүйікті басылымы болды.



Ардақ ЕРУБАЕВА,
Ақтөбе

Қазақ және орыс тілдерінде Ақтөбе қаласындағы Батыс Қазақстан теміржол басқармасының баспаханасында басылған газет 1977 жылдан 1997 жылға дейін жарық көрген. Осы уақыт аралығында теміржолшы-оқырмандарына болат магистральдің тыныс-тіршілігін жан-жақты баяндап, елеулі жаңалықтары мен маңызды оқиғалардан хабардар етіп отырған басылым батыс өңірінің теміржолшылары үшін ең басты ақпарат көзі болған деседі.

Бүгінде магистральдық желі бөлімінде еңбек етіп жүрген Сәнімгүл апай 20 жыл бойы газет редакциясында жұмыс істеген екен.

«1986 жылдан бастап редакцияда жұмыс істедім. Ол кезде «Болат жол» мен «Стальная магистраль» газеттерінің гүрлдеп тұрған кезі еді. Теміржолшылар әр апта сайын газеттің шыққанын асыға күтетін. Екі газеттің редакциясында отызға жуық адам еңбек еттік. Ол кезде техника басқа болатын. Бірінші материалдар теруге, одан кейін тексеріске, соңында басуға жіберіледі. Оқырмандары көп болды. Жұмысшыларға да барлық жағдай жасалды. Баспахана Ақтөбе жол басқармасының ішінде болатын. Кейін газет жабылғаннан кейін редакция қызметкерлері жан-жаққа шашырап кетті», – дейді Сәнімгүл апай.

Газет алғашында Ақтөбе облысының Алға ауданында басылып шыққан. Редакция ұжымы бұл кезде газет таратудың қиынға соққанын айтады. Кейін темір жол баспаханасы ұйымдастырылып, газет шығару ісі жолға қойылған. Құрылтайшылары жол басқармасы мен кәсіподақ комитеті барлық шығынын жауып отырған.

1997 жылғы 16 маусымда өткен ҚТЖ алқа мәжілісінде теміржолшылардың республикалық газетін шығару туралы мәселе қаралып, алқа «Қазақстан теміржолшысы» орталық салалық газетін ұйымдастырып, тиісінше «Новь Турксиба» – «Түркісіб тынысы», «Целинная магистраль» – «Тың магистраль», «Болат жол» – «Стальная магистраль» газеттерін жабу туралы қаулы шығарған.

Осыған орай, газет 1997 жылдың 1 тамызынан бастап жұмысын тоқтатқан. Редакция мұны республикадағы үш жолдың бірігіп, «Қазақстан теміржолшысы» газетінің жарыққа шығуымен байланысты екенін оқырмандарына түсіндіріп, соңғы номерде қош айтқандықтан. Соңғы редактор Жақсылық Лұқманов болды.



МЕЖДУ МОЛОТОМ И НАКОВАЛЬНОЙ НАХОДЯТСЯ ОТРАСЛЕВЫЕ ГАЗЕТЫ

Советская железнодорожная пресса, несмотря на то, что управлялась партийными комитетами, всегда была «ершистой», неудобной для многих функционеров железной дороги. Это объясняется ее близостью к грамотному, хорошо организованному рабочему классу, каковым всегда были простые работники отрасли.

Корреспонденты отраслевых газет не могли позволить себе извращения событий или подачи откровенно лживых корреспонденций. В следующий раз такого корреспондента просто не допустили бы на территорию железнодорожного предприятия. Поэтому публикации журналистов, работавших в железнодорожных газетах, в большинстве своем были правдивыми, и даже острыми, содержали принципиальную, обоснованную критику, вскрывавшую недостатки в работе. Высокую планку железнодорожной печати задали работавшие в свое время в «Гудке» Илья Ильф, Евгений Петров, Михаил Булгаков, Валентин Катаев, Юрий Олеша и другие известные журналисты и писатели. Эти традиции позднее передались казахстанской отраслевой печати и были присущи и трем железнодорожным газетам Казахстана,

преобразованным в августе 1997 года в одну – республиканскую отраслевую газету «Қазақстан теміржолшысы». Ее костяком стал коллектив редакции алмаатинской дорожной газеты «Турксиб тынысы» – «Новь Турксиба».

Перед редакцией стояла сложная задача разъяснения целей и задач, политики новой железнодорожной администрации. Железнодорожной дороге предстояло отделиться от статуса «государства в государстве», имевшего свои ведомственные больницы, школы, вуз, санатории, подсобные хозяйства, и сосредоточиться на деятельности, непосредственно связанной с перевозками пассажиров и грузов. Для большинства железнодорожников эти революционные, без преувеличения, преобразования были непонятны. Казалось, эти изменения под корень вырубали все нажитые за долгие десятилетия

достижения социальной политики железной дороги, да и приход новых управленцев, которые раньше знали железную дорогу только по вокалам и купе пассажирского поезда, к тому же возрастом не старше 40 лет, было шоком. Среди старшего и среднего звена руководителей, а затем и среди рабочих зрело недовольство. В этих условиях журналистам дорожной прессы больше всех приходилось выслушивать горькие слова, а то и злобные филиппики железнодорожников, которые они не могли открыто высказать начальству.

Мы считали своим гражданским долгом донести до руководства мнения работников отрасли. Много было напечатано статей на самые злободневные темы, критических корреспонденций. Часто практиковалось предоставление газетной трибуны специалистам, которые критиковали проводимые

реформы. Надо отдать должное руководству отрасли, в силу того, что оно состояло в большинстве своем из молодых людей, толерантных к свободным СМИ, нажима на редакцию не было. Корреспонденты свободно писали на любые острые темы. Лишь один раз, когда мы опубликовали на страницах газеты статью директора Департамента локомотивного хозяйства Аспана Кажигулова, в которой он открыто обвинил руководство «Қазақстан темір жолы» в развале отрасли, один из приближенных потребовал наконец призвать редакцию к порядку. На что получил ответ, что редакция своими публикациями поднимает крышку котла, который в случае излишнего нагрева может взорваться, поэтому пусть продолжают дискуссию, надо чтобы все выговорилось, выпустили пар. Конечно, выступления газеты без

внимания не остались, на поставленные вопросы отвечали соответствующие должностные лица. Время быстро показало необходимость и правильность реформ, так что и напряжение среди читателей газеты постепенно спало. Главным уроком того периода работы редакции стало осознание того, что газета может быть действенным проводником идей руководства отрасли в широкую массу ее сотрудников и прочной обратной связи персонала с администрацией.

Неравнодушное отношение корреспондентов газеты к судьбе отрасли, к судьбам отдельных людей, честное отражение происходящих событий и профессионализм в подаче материала помогли газете завоевать небывалую популярность среди железнодорожников. В лучшие годы ее тираж превышал 33 тысячи экземпляров.

Нынешняя редакция газеты достойно продолжает традиции «Қазақстан теміржолшысы» конца 90-х годов. Вместе с тем менталитет общества, отношение к информации, к журналисту как проводнику настроений людей сильно поменялись. Поэтому во многом журналистам стало еще труднее. Но я уверен, что они справятся, и мы увидим еще немало прекрасных выступлений железнодорожной печати.

Бахытжан ТАСТУЛЕКОВ,
первый главный редактор газеты
«Қазақстан теміржолшысы»

В юбилей газеты хочется отдать дань уважения тем, кто когда-то своим трудом укреплял престиж и авторитет отраслевых изданий. В их числе – Иса Галиаскаров, главный редактор газет «Тың магистралі» и «Целинная магистраль» в 1982-1993 годах.

ЭТО СЧАСТЬЕ – БЫТЬ НУЖНЫМ

Когда Галиаскарова пригласили возглавить редакцию газет, начальником Целинной железной дороги был Николай Овсянник. Позже Иса Жармагамбетович так рассказывал о первой встрече с ним: «В огромном кабинете за большим рабочим столом Николай Петрович показался мне маленьким, но когда вышел из-за стола, поздоровался за руку, жестом попросив сесть за приставной стол, то я увидел крупного, высокого роста мужчину. Железнодорожная генеральская форма очень шла ему. Он вращаясь рассказывал, что собой представляет дорога, что он не совсем доволен газетой. И в заключение сказал: «Я от тебя жду результативную работу. Ты всю жизнь находился в творческой среде, да и жизненного опыта достаточно, желаю успехов. Я буду помогать, двери мои открыты, приходи в любое время, если возникнут проблемы».

Да, профессионального и жизненного опыта у Исы Галиаскарова к тому времени было достаточно. В начале пятидесятых годов минувшего столетия он поступил в КазГУ. Тогда будущих журналистов обучали при филологических факультетах вузов. После окончания университета работал корреспондентом, заведующим отделом редакций областных газет, был заместителем председателя областного комитета по радиовещанию и телевидению.

С его приходом в железнодорожных газетах произошло много изменений. В то время Целинная железная дорога обслуживала огромный регион северного и центрального Казахстана. Среди 32 железных дорог бывшего Союза занимала третье место по отправке угля, руды, зерна, седьмое – по грузообороту. И газеты по содержанию, качеству оформления должны были соответствовать рангу мощной магистрали.

Как главный редактор, Галиаскаров был всегда против строгостности и оценки труда журналиста по количеству выданных материалов, поощрял проявление творческих способностей, по-отечески относился к молодым сотрудникам. Он активно отстаивал интересы коллектива редакции, если случались попытки диктовать условия или была необъективная оценка труда журналистов, в то же время прислушивался к мнению других о газете, которую железнодорожники тепло называли своей «Целинкой».

Редактор никогда не давал забывать, что за железной дорогой люди со своими проблемами и заботами, учил внимательно относиться к читательским письмам. Газета ежегодно получала до 2 тысяч писем. Помнится, мне, начинающему журналисту, Иса Жармагамбетович поручил разобраться с жалобой ветерана труда из Екибастуза. Пожилая женщина писала, что работники местной дистанции гражданских сооружений не хотят провести трубу в несколько метров, чтобы в ее доме была вода. После командировки был опубликован критический материал. Руководство дистанции прислало отписки, время шло, меры не принимались. Редакционных заданий было более чем достаточно, и я забыла о старой публикации. Но главный редактор каждый раз на планерке напоминал о ней. И приходилось звонить, обращаться в вышестоящие ин-



станции, готовить очередную заметку о злочастной трубе. Наконец из Екибастуза пришла телеграмма. Начальник дистанции сообщил, что работы выполнены, ветеран никаких претензий уже не предъявляла. Эта была наша маленькая победа. И таких «мелочей», свидетельствованных, что мы не зря трудимся, было множество.

А если говорить о «крупных» победах, то, к примеру, благодаря выступлению со страниц газеты начальника станции Айрин, которое вызвало широкий резонанс и активное обсуждение проблем малых станций и разъездов, руководство дороги официально утвердило День начальника станции. Этот день все руководители предприятий железнодорожного узла во главе с начальником станции посвящали решению социальных вопросов. Фактов, когда благодаря газете внесли коррективы в содержание кропотливой работы транспортной артерии, немало.

Особое отношение к газете, как к помощнику железнодорожников, было, когда Целинную дорогу возглавлял Нигматжан Исингарин. Он часто давал интервью журналистам, сам был автором многих актуальных статей, обращал внимание руководителей служб на критические материалы и требовал принятия мер по проблемам, устранения недостатков. Помнится, часто приходили к нам в редакцию за свежим номером газеты специалисты и при нас читали материал, на который с утра на аппаратном совещании обратил внимание начальник дороги.

Многие журналисты «Целинной магистрали» были благодарны таким руководителям дороги за поддержку, достойную оценку своего труда и, конечно же, Исе Галиаскарову за чуткий, внимательный подход, тактичность, объективность.

«Я считаю, что смог себя реализовать. Как профессиональный журналист, много работал, отстаивая справедливость. Когда ощущаешь, что своим трудом приносишь пользу людям, чувствуешь себя счастливым человеком. Есть несколько книг. А еще мой след на земле – это дети и внуки», – сказал Иса Галиаскаров в одной из бесед с коллегами уже будучи ветераном.

После его ухода на пенсию коллективом редакции успешно руководил Дабыл Кабыкенович Мукушев.

...За долгие годы менялись названия отраслевых изданий, сменяли друг друга главные редакторы, но одно оставалось неизменным – какие бы сложности ни были в судьбе газеты, она выходила в свет и продолжает быть нужной своим читателям.

Гульнарна РАСПАУВА

Интервью ВСЕГДА НА ПЕРЕДОВОЙ

Почти 20 лет события казахстанских железных дорог освещали три самостоятельные газеты – «Новь Турксиба», «Батыс жолы» и «Целинная магистраль». В 1997 году после образования РГП «ҚТЖ» они были объединены в центральную «Қазақстан теміржолшысы». Юбилей издания – хороший повод оглянуться назад и вспомнить тех, кто вносил весомый вклад в развитие отраслевой печати. Бывший редактор «Целинной магистрали» Дабыл МУКУШЕВ более 30 лет посвятил железнодорожному транспорту. В интервью нашей газете он поделился воспоминаниями о работе редакции, коллегах и развитии газеты.



Любовь РОББА,
Нур-Султан

– Мое знакомство с железной дорогой и отраслевым изданием произошло по воле случая. Я вырос в семье литераторов. Мой отец Кабыкен Мукушев – член Союза писателей Казахстана, автор свыше 15 поэтических сборников, в том числе поэм «Легенда об Аптаке» и «Схватка в степи», а также сказок и рассказов для детей. Мама была педагогом, филологом. Следуя их примеру, я поступил в Целиноградский педагогический институт на специальность «русский язык и литература». Получив диплом, работал в городском отделе культуры. В 1984 году на мероприятии, посвященном 90-летию Сакена Сейфуллина, я встретил главного редактора «Целинной магистрали» Ису Галиаскарова. Он и предложил мне попробовать себя в отраслевой журналистике, где как раз открылась вакансия переводчика-корреспондента. Немного подумав, я пришел на железную дорогу. Это решение стало поистине судьбоносным – я проработал в отрасли 32 года, вплоть до выхода на заслуженный отдых.

– Дабыл Кабыкенович, в газете «Целинная магистраль» вы прошли путь от переводчика до главного редактора. Расскажите, как в то время строилась работа редакции и взаимодействие с железнодорожниками? Какие темы были особенно актуальны?

– Газета, как и сейчас, выходила на русском и казахском языках. Три раза в неделю по 8 полос. В штате трудилось 22 человека, в том числе переводчики, корреспонденты, фотограф, привлекали и внештатных авторов. За качеством материалов следили два заместителя редактора, корректоры, ответственный секретарь. Статьи писали от руки, а затем отдавали наборщикам. План номера тоже сами рисовали на бумаге. А печать газеты была очень трудоемким

процессом, в типографии у верстальных станков нужно было находиться и нашим сотрудникам, следить за работой типографских машин. Что касается тем, в основном мы освещали рабочие будни железнодорожников, ремонт, комиссионные осмотры, писали о простых тружениках магистрали,

руководителей служб и председателя Дорпрофсожа. Возглавив коллектив, я ничего в отношениях с коллегами не менял. Мы всегда все делали сообща и продолжили работать в таком ключе.

Хочу отдельно остановиться на нашем творческом коллективе. Газета являлась

заслуга всего коллектива. Газета не стояла на месте, журналисты искали новые интересные темы, старались их доступно и увлекательно подать. Со своей стороны, я контролировал процесс, пытаясь его ускорить, чтобы корреспонденты сдавали материалы вовремя и в день верстки мы не задерживались в редакции допоздна. Командовать я не любил и сам всегда работал наравне с подчиненными. Поэтому мы выполняли свои обязанности дружно и в спокойной обстановке.

После подвоя ответственности состоялся распространения отраслевого издания через «Союзпечать» по доступной для читателей цене, и тогда тираж «Целинной магистрали» вырос до 22 тысяч экземпляров.

В 1997 году для нашей газеты наступил переломный момент, который совпал с созданием РГП «Қазақстан темір жолы», – объединение трех отраслевых газет в одну. Мы постарались сохранить за нашими сотрудниками рабочие места, некоторые из них перешли в редакцию «Қазақстан теміржолшысы», а большая часть коллектива «Целинной магистрали» была трудоустроена в системе железнодорожного транспорта. Сам я ушел в канцелярию ҚТЖ. На пенсию вышел с должности начальника отдела перевода и корректуры документов филиала АО «НК «ҚТЖ» – «Хозяйственное управление».

– В связи с празднованием 90-летнего юбилея отраслевой газеты «Қазақстан теміржолшысы» чего бы вы пожелали ее коллективу?

– Сегодня газета продолжает славные традиции отраслевой печати, оставаясь достоверной летописью железной дороги Казахстана. Коллектив редакции шагает в ногу со временем, используя современные способы подачи информации, и я желаю вам в постоянно растущем информационном потоке всегда оставаться на передовой.

Крепкого здоровья, творческих успехов и благополучия!

Фото из архива



актуальными были темы развития тяжеловесного движения, вождения длиннобазных поездов. Мы ездили в командировки на дальние разъезды и станции, вникали в тонкости производства, заглядывали в кабину машиниста, ремонтные цеха и достоверно и объективно описывали происходящее.

Несмотря на прочную связь с Целинной железной дорогой, руководство не вмешивалось в нашу работу, мы были абсолютно независимы в выборе тем и способах подачи материала. Газета всегда была для железнодорожников надежным источником информации о событиях на стальной магистрали. Они с уважением относились к журналистам отраслевого издания.

– Став главным редактором «Целинной магистрали», каких принципов управления коллективом вы придерживались?

– До этого момента я долгое время проработал бок о бок с коллективом и знал всю редакционную «кухню». Сначала был переводчиком, корреспондентом, затем заместителем редактора. В 1993 году перед назначением на должность главного редактора мне устроили экзамен с участием начальника до-

настоящей кузницы кадров. Многие наши журналисты позже нашли себя в других республиканских изданиях, пресс-службах, новых городах и даже странах. У нас работали заместитель редактора казахскоязычной газеты Абиляда Жакупов, корреспонденты Валентина Фиронова, Наталья Буравцева, Людмила Галага, Гульнара Распаева, Куралай Сахметова, фотографы Иван Грязнов, Шамиль Бурангулов, Сергей Волошин, корректор Зоя Фиронова и Раушан Исмагулова и другие.

Создание газеты – это тесная взаимосвязь всех звеньев одной цепи, стоит выпасть одному «винтику», и работа застопорится. Принимая это, я договорился с руководством Целинной железной дороги о поощрении к Дню печати всех, кто участвует в выпуске номера. Скажу откровенно, когда я был корреспондентом, я получал больше премиальных выплат, чем в бытность редактором. Потому что всегда принимал решение в пользу своих коллег.

– Дабыл Кабыкенович, под вашим руководством «Целинная магистраль» удерживала высокую планку качества. Поделитесь секретами успеха?

– Как я уже отмечал, это

Телеграммта в номер

Связующая нить

В эти дни ветерану казахстанской отраслевой прессы – газете «Қазақстан теміржолшысы» исполняется 90 лет. Она – неотъемлемое звено в многоотраслевом коллективе работников железнодорожного транспорта Казахстана. Благодаря журналистам газеты мы, железнодорожники всех профессий, узнаем о достижениях и недостатках в работе железной дороги во всех уголках нашей страны. Находясь на стройках новых инфраструктурных железнодорожных объектов или на испытаниях и внедрениях новых технологий, корреспонденты «Қазақстан теміржолшысы» всегда спешат сообщить самые свежие новости из первых рук.

За эти 90 лет газета освещала все масштабные события железной дороги, завоевала любовь читателей, зарекомендовала себя как источник актуальной информации и серьезной аналитики. Газета была и остается непосредственным участником внедрения передовых технологий, современных методов организации труда. Особая роль газеты – в обеспечении безопасности движения, поддержании славных традиций железнодорожников.

На протяжении десятков лет она является самым популярным и любимым изданием железнодорожников. Газета со столь богатой журналистской биографией давно обрела своих преданных и заинтересованных читателей.

Я постоянно с большим интересом читаю «Қазақстан теміржолшысы» и сердечно поздравляю редакцию газеты и многочисленных читателей с 90-летием! Радует, что и в наши дни газета продолжает пользоваться авторитетом и популярностью у читателей. У нее особенное место в информационном поле страны. «Қазақстан теміржолшысы» всегда отличалась актуальностью публикаций, постоянный диалог с читателем, умение соответствовать духу времени. Газета по праву завоевала себе особое место в отечественной журналистике. Ее всегда можно встретить даже на самых отдаленных станциях.

Как и тысячи других тружеников стальной магистрали страны, не представляю себе развитие железнодорожного транспорта без активной помощи нашего любимого издания. Все новое, передовое, что рождается в сложном хозяйстве железной дороги, с помощью «Қазақстан теміржолшысы» становится достоянием железнодорожников и способствует дальнейшему подъему работы магистрали. Убежден, что коллектив газеты, сохраняя славные традиции своих предшественников, будет идти в ногу со временем, внося свой вклад в развитие магистрали.

Желаю редакции больших тиражей, энергии и вдохновения, творческих успехов, благодарных и верных читателей!

Канат АЛЬМАГАМБЕТОВ,
первый заместитель председателя правления
АО «НК «Қазақстан темір жолы»

Дорогие коллеги!

От всего коллектива газеты «УМЗ-информ» с большой радостью поздравляю редакцию «Қазақстан теміржолшысы» с юбилеем! Сказать, что 90 лет – значимая дата, значит, не сказать ничего. Это целая эпоха, в которую уместилась трудовая жизнь нескольких поколений работников железной дороги – ваших читателей. Это долгий путь, который вы прошли бок о бок с отраслью, о которой рассказываете в каждом номере и частью которой стали с самых первых публикаций.

Вас читали и читают в самых отдаленных уголках нашей огромной страны, связанных железнодорожной магистралью. Вы – пример и ориентир для любого профессионального отраслевого издания! События и достижения, судьбы и трудные периоды, заслуженная слава и большие перемены – какой бы ни была и как бы не менялась жизнь казахстанской железной дороги, вы рассказывали о ней честно, своевременно и по-настоящему. Именно поэтому, как и много лет назад, вас любят, читают и ждут каждый номер!

«Қазақстан теміржолшысы» – больше чем корпоративное издание. Ваш ежедневный труд давно уже сложился в летопись железной дороги. По бесчисленному количеству написанных вами слов, заметок, статей можно учить историю КТЖ. Но что еще более важно, сегодня, когда своевременная и честная информация как никогда востребована, вы вместе с каждым работником транспортно-логистического холдинга АО «КТЖ» эту историю пишете!

От всей души желаю вам острого пера, новых высот и неподдельного интереса читателей! Мы на вас равняемся!

Алексей ПРОСКУРЯКОВ,
главный редактор «УМЗ-информ»

Примите самые искренние поздравления по случаю юбилейной даты – 90-летия газеты «Қазақстан теміржолшысы». Все прошедшие десятилетия ваше издание является главным источником информации о всех важных событиях, происходящих в железнодорожной отрасли страны.

Она востребована и пользуется доверием читателей. Радует, что «Қазақстан теміржолшысы», несмотря на солидный возраст, постоянно развивается, совершенствуется как печатное издание, стремится соответствовать запросам и потребностям современной читательской аудитории и по праву признается одним из самых успешных отраслевых изданий в Казахстане. В этот знаменательный день желаю коллективу газеты «Қазақстан теміржолшысы» интересных и ярких работ, запоминающихся журналистских материалов и неиссякаемой творческой энергии. Новых вам побед, удачи, понимания и поддержки читателей!

Канат АЛДАБАЕВ,
главный редактор корпоративного издания
«BOGATYR.kz»



Вот уже 90 лет республиканская газета «Қазақстан теміржолшысы» является надежным источником актуальной информации и серьезной аналитики о развитии стальной магистрали Казахстана. Все эти годы редакция издания была в эпицентре жизни отрасли, благодаря чему она смогла завоевать авторитет у руководства компании, отраслевого профсоюза и железнодорожников. За всем этим стоит кропотливая работа сотрудников редакционного цеха – талантливых, увлеченных людей, настоящих профессионалов своего дела.

ПО ВЕЛЕНИЮ ДУШИ



Руслан РАХМЕТОВ,
Нұр-Сұлтан

Республиканская газета «Қазақстан теміржолшысы» выходит каждые вторник и пятницу, тираж – 20 000 экземпляров. Коллектив – 29 человек. Перед началом рабочего процесса обязательно проводится уже онлайн-планировка, на которых обсуждаются будущие материалы. Главный редактор Дина Муздубаева предлагает темы журналистам и дает ценный совет: «Заголовок – это самое важное» и, как выяснилось, самое сложное. Ведь самая первостепенная задача не только не упустить ни одну новость, но и сохранить качество и стиль любимого железнодорожниками издания.

Поэтому у каждого сотрудника в редакции – свои обязанности. Так, столичные корреспонденты «Қазақстан теміржолшысы» Султугуль Бакесова, Райхан Рахметова, Любовь Ровба, Асель Шайхынова всегда отличались своими идеями и творческими замыслами, воплощая их в жизнь. Они готовы бок о бок с железнодорожниками убирать снежные заносы, искать с осмотрщиками вагонов дефекты колесных пар. Порой даже удивляешься их оперативности. Ведь они успевают в срок не только подготовить качественный материал, при этом обсудив написанное с железнодорожниками, у которых порой нет ни одной свободной минутки, учесть правки заместителя главного редактора Меруерт Умирзаковой, но и проследить за тем, чтобы их дети вовремя пообедали и сделали уроки. В каждом регионе есть свои собственные корреспонденты. На своих плечах они отрабатывают самые ответственные задания, несмотря ни на что, едут на любой призыв железнодорожников



из самых отдаленных станций, стараются своей статьей показать все сложности их работы, а порой даже решить жизненные проблемы людей. Елену Колдасбаеву, Ольгу Ушакову, Сабырхана Надирбаева, Косуми Мукашева, Анну Панищеву, Куаныша Кожаяева, Аслана Кудабаяева, Асхата Райқұла, Шахиду Жуман, Айдану Ертай, Ардак Ерубаяеву, Надежду Новицкую, Жансаю Сыдықбай хорошо знают не только в их родных регионах, их имена знакомы преданным читателям газеты из разных уголков Казахстана.

Чтобы сделать из газетной публикации маленькое литературное произведение, в процесс включается вся редакционная «семья». Мелочей в этом процессе нет – важна каждая запятая. Свою лепту вносят корректоры Наталия Зачка и Сандугаш Тилекова. В редакции они работают уже более десяти лет и всегда приходят на работу самыми первыми. Внимательно читают сверстанные полосы – на предмет

ошибок, используя при этом обыкновенную лупу. Стоит им лишь приложить лупу к тексту и прочитать несколько строк, как сразу понимаешь: мимо них не пройдет ни один «ляп» в газете.

Следующий этап выпуска газеты – верстка, над которой трудятся дизайнеры Айнагуль Абдрасимова и Алия Турмаханова. От их ювелирно тонкой работы порой зависит то, как воспримет читатель на газетных страницах тот или иной материал. Все должно быть сведено четко, ровно и без каких-либо недочетов. С компьютерными программами, с которыми работают девчата, они уже давно на «ты». Благодаря этому процесс соединения всех материалов занимает буквально пару часов, и как итог, мы получаем привычный для нас вид газеты «Қазақстан теміржолшысы». Ни один материал не обходится без качественной фотографии, как говорится, одна картинка стоит тысячи слов. И поэтому фото должно быть качественным – в большом разрешении и без пересвета. За это отвечает фотограф Александр Жабчук. От его профессионального взгляда и постоянно настроенного объектива не

ускользнет ни одна деталь. Он тщательно проводит подбор кадров к каждой статье в газету. Возвращаясь к процессу верстки, после того, как он подходит к завершению, PDF-версия газеты отправляется в типографию. И здесь в дело включается Ерболат Глеубергенов. Вместе с сотрудниками типографии он следит за работой машин и подбором цветов. Когда конвейер начинает выдавать результат, а это происходит почти в час ночи, именно Ерболат Серикович одним из первых знакомится с содержанием свежего выпуска газеты.

Сегодня редакция республиканской газеты «Қазақстан теміржолшысы» отмечает свое 90-летие. За эту почти вековую историю издание стало не только летописцем магистрали, но и важной связующей нитью между компанией и железнодорожниками. Сотрудники газеты, как и в прежние годы, продолжают выполнять свою важную роль – быть информационной «передовой».

Фото Александра ЖАБЧУКА

БОЛАШАҚҚА САПАР

Тәуелсіздіктің тамаша тартуы болған «Өзен – Түркіменстанмен мемлекеттік шекара» темір жол желісі салына бастағалы біздің газет тілшілеріне тыным болмады.

Райхан РАХМЕТОВА,
Нұр-Сұлтан

Сол жылдары газеттің Маңғыстаудағы меншікті тілшісі маған жаңа жол құрылысын күн құрғатпай жазып отыру бақыты бұйырған еді. Бірде Нәжімеден Ғұбашев басшылық ететін бөлімшеге астанадан әріптесім Любовь Ровба келіп, екеуіміз жаңа жолдың өң бойын аралап шығып, Өзеннен Болашаққа дейін барған сапарымыз есімдізге мәңгі сақталары анық. Тапсырма – газеттің айқара бетіне екі тілде көлемді мақала дайындау. Бұл Болашақ станциясының ашылуына екі апта қалған кез еді. Солтүстіктен келген Люба күннің ыстығын елең қылмады, екеуіміз Өзенге дейін дрезинамен жетіп, әрі қарай станцияға қатынап тұрған бір вагондық жұмысшы пойызына отырдық. Болашақта жолдың ашылу салтанаты өтетін арқа құрылысы аяқталуға жақын екен. Жолдың бәрі салынған, теміржолдар төселген. Станция бастығы Жарас Жоллаев бастаған теміржолшылар 2 күндік сапармен келгесін бізге станциядағы бос үйден қонақ бөлме жасап берді. Келесі күні енді ашылатын станциядағы құрылымдық мекемелерді



аралап, қарапайым теміржолшылардан кезекпен сұхбат алып, суретке түсіріп, мәз болдық...

– Маған бұл сапар жұмыс емес, демалыс сияқты әсер етті. Түбек деген мәдени ескерткіштерге бай өлке екен. Жолда Жетібайға дейін әлемдегі ең терең ойпат Қарақия үстінен өттік. Жол бойында жиі ұшырасатын түйелер де бұл өлкенің туристік реңкінен одан сайын ерекшелік туседі. Ал жергілікті халық, теміржолшылар бауырмал да ақжарқын әрі қонақжай еді, – деп еске алады Любовь.

Редакция тапсырмасы орындалды. Біз әдемі суреттермен айқара бет жасадық. Ал бірнеше апта өткесін 2013 жылдың 11 мамырында Елбасының өзі келіп, жаңа теміржол желісін ашты. Түркіменстанның Болашақ сияқты станциясы Серхетяқаға дейін барып, ҚР Тұңғыш Президентімен бірге түркімендер тіккен ақ шатырдың ішінде бар салтанатқа куә болған едік.



Бас редактор
Дина Муздубаева

Бас редактордың орынбасары
Меруерт Өмірзақова

Газет басылатын қалалар:
Нұр-Сұлтан, Сілеті 30
«Медиа-холдинг «ERNUR» ЖШС
Ақтөбе, Смағұл көш., 9/2.
«Хабар-Сервис» ЖШС
Шымкент, Әлімқұлов көш., 22.
«ERNUR Print» ЖШС

Басылымның таралымы 20 000

Газет сейсенбі,
жұма күндері шығады.

Газет шығару және тарату қызметімен
«Қазақстандық салалық теміржол,

автомобиль, әуе және су көлігі қызметкерлерінің кәсіби одағы» қоғамдық бірлестігі айналысады.
© «Қазақстан теміржолшысы» газетінде жарияланған материалдарды көшіріп немесе өңдеп басу үшін редакцияның жазбаша рұқсаты алынып, газетке сілтеме жасалуы міндетті.
Редакция авторлар мақаласы мен жарнама мазмұнына жауап бермейді.

Кезекті редакторлар:
Л. Ровба, Р. Рахметова

Меншікті тілшілер:
Алматы: Елена Колдасбаева 8-701-794-98-80
Атырау: Қосым Мұқашев 8-778-946-09-66
Шымкент: Жансаю Сыдықбай 8-707-390-17-18
Шығыс Қазақстан: Ольга Ушакова 8-777-203-51-87
Жамбыл: Асқат Райқұлов 8-700-330-01-53
Маңғыстау: Шахида Жұманова 8-707-886-72-45
Орал: Анна Панищев 8-707-910-74-17
Қызылорда: Сабырхан Надирбаев 8-778-409-78-59
Семей: Куаныш Қожаев 8-775-710-70-53
Қарағанды: Светлана Могай 8-777-893-66-76
Қостанай: Аслан Кудабаяев 8-705-267-44-00
Павлодар: Айдан Ертай 8-747-535-21-58
Ақтөбе: Ардақ Ерубаяев 8-702-843-27-97
Көкшетау: Надежда Новицкая 8-701-854-38-27

Редакцияның мекен-жайы:
Нұр-Сұлтан қ., Д.Қонаев көшесі 6.

Газетті тарату жөніндегі мемджер
Асель Распаева,
тел.: 8 775 198 15 61,
e-mail: raspayeva.assel@mail.ru

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