

Мұхтар ӘЛИЕВ

Нұрлан ЖАЙНАҚБАЕВ

Игорь ШУВАЕВ

Кенжебек ШАЙСҰЛТАНОВ

Өтеген ӘБДІРАМАН

**ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІРЖОЛДАРЫ
МЕДИЦИНАСЫНЫҢ
ТАРИХЫ**

**История железнодорожной
медицины Казахстана**

ТОМ I

**Орынбор — Ташкент
теміржолы бойындағы
мединалық мекемелер**



**Медицинские учреждения по
Оренбургско — Ташкентской
железной дороге**

Алматы 2006

Ә 44 Қазақстан теміржолдары медицинасының тарихы.
М. Әлиев, Н. Жайнақбаев, И. Шуваев, К. Шайсұлтанов,
Ө. Әбдіраман. – Алматы, 2006. – 400 бет.

ISBN 9965-27-232-8

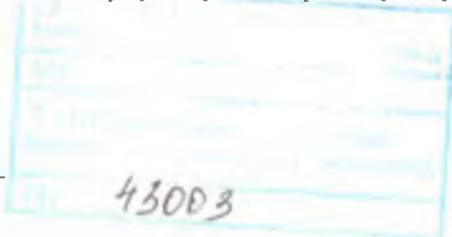
Еліміздің кең байтақ өлкесінің шығысы мен батысын, оңтүстігі мен солтүстігін жалғап жатқан шойын жолдары тарихының 100-жылдық мерей тойы Қазақстан үкіметі тарапынан кең түрде аталып отырған кезеңде жарық көргелі отырған “**Қазақстан теміржолдары медицинасының тарихы,**” атты бұл жинақ қазақ даласына теміржолмен бірге енген тұрақты (стационарлық) емдеу мекемелерінің тарихына арналған.

Теміржолшылардың және олардың жанұяларының денсаулығын түзету ісінде ақ халатты абзал жандар медицина қызметкерлері тірлігін баяндайтын тарихи медициналық жинақ үш тараудан тұрады.

Орынбор мен Ташкентті, Түркістан мен Сібірді, Қазақстанның тың өлкелерін түйістіріп, Батыс Қазақстанға созылған теміржол бойындағы емдеу-сауықтыру мекемелерінің мұрағат қойнауларында іркіліп қалған деректерін қайта тірілтеді.

Кітап жалпы оқырман қауымға, медицина тарихын зерттеушілерге, медициналық оқу орындарының студенттеріне арналған.

4102000000
00(05)-06



ББК 5 Г

© Әлиев М., Жайнақбаев Н.,
Шуваев И., Шайсұлтанов К.,
Әбдіраман Ө., 2006.

ISBN 9965-00-970-8

**Редакциялық кеңес төрағасы
Председатель редакционного Совета**

Мұхтар ӘЛИЕВ

Редакциялық алқа:

Редакционная коллегия:

Кеңес мүшелері:

Члены Совета:

Нұрлан Жайнақбаев

Игорь Шуваев

Кенжебек Шайсұлтанов

Қырымбек Көшербаев

Қайрат Сатыбалды

Мұрат Айтқазин

Владимир Вьюшков

Аймырза Ахметов

Сейіл Темірбаев

Қабылахмет Атаханов

Аманжол Адаев

Әлайдар Абдуайтов

Төлебай Рақыпбеков

Гүлжан Салықбаева

**Құрастырған
Составитель**

Өтеген Әбдіраман

Пікір жазғандар:

Рецензенты:

Есенғос Мамбеталин, медицина
ғылымдарының докторы, профессор
Орманбек Сақбаев, медицина
ғылымдарының кандидаты, доцент

Тарихи медициналық жинақ Орынбор-Ташкент теміржолы құрылысының толық аяқталғанына —100 жыл.

(1 қаңтар 1906 ж.)

және

Түркістан-Сібір (Турксиб) теміржолы құрылысының пайдалануға берілгеніне — 75 жыл толуына арналады.

(2 қараша 1931 ж.)

Историко-медицинский сборник посвящается к 100-летию Оренбург-Ташкентской железной дороги.

(Полное окончание 1 января 1906 г.)

и

к 75 летию ведения в эксплуатацию Туркестанско-Сибирской железной дороги.

(2 ноября 1931 г.)

Тәркехтік білілеті, онкеленгі,
кәсіптік жағдайы білу,
келешекті болжау келік.
Әл-Фараби

ҒАСЫРҒА СОЗЫЛҒАН ҰЗАҚ ЖОЛ

1986 жылы Мәскеуден шығатын баспасөз беттерінде Ресейде алғашқы теміржолдардың тартылғанына 150 жыл толғаны жайлы мақалалар жарияланып жатты. Сол жылы республикалық баспасөз беттерінде Түркістан-Сібір теміржолы құрылысының басталғанына 60-жыл толғаны жайлы деректер беріле бастады.

Мен ол жылдары Қазақстан медицина және денсаулық сақтау тарихы музейінің ғылыми қызметкері болатынмын. Кезекті "Музей кенесінде" Түркісіб теміржолы бойындағы медициналық мекемелер мен санаторийлері жайлы деректерге мән беріп жүргенімнен музей қызметкерлерін хабардар еттім. Музей директоры қарт зейнеткер, өзге ұлттың өкілі болатын. Шағын хабарламамнан кейін қатулана: "Сізге қаншама рет айтуға болады, музейдің жоспарына кірмеген мәселелермен шұғылданбаңыз деп. Орынбор – Ташкент теміржолына қарасты медициналық мекемелер Денсаулық сақтау министрлігіне бағынбайды. Ол мәселелермен айналысу Түркісібтің өз музейі қызметкерлерінің міндеті" деген ескерту алдым. Директордың әлгіндей қарсылығына қарамай, зерттеу жұмысын өз бетімше жалғастыра бердім. Республикалық "Здравоохранения Казахстана" журналына, "Қазақстан теміржолшысы", "Железнодорожник Казахстана", Мәскеуден шығатын "Гудок" атты басылымдарға "Медицина қызметкерлері алып құрылыста", "Медики на строительстве Турксиба" атты мақалалар жарияланып кетті. Директорым: "Музей кеңесінің талқылауынан өтпеген

мақаланы неге рұқсатсыз, келісімсіз жарияладыңдар?" деп аталған басылымдардың редакцияларына хат жолдап, мақалада келтірілген әрбір фактіні дәлелдеуімді талап етіп, әлекке түсті.

Сол жылдардан бері жиған-терген деректерімді бір жүйеге түсіріп, академик Мұхтар Әлиевке алып кірдім. Мұхтанмен бұл мәселе жөнінде кеңесуімнің себебі, ол кісінің көп жылдар бойы № 1 теміржол ауруханасы базасында орналасқан Алматы медицина институтының "факультеттік хирургия" кафедрасында сабақ бергені, кафедра меңгерушісі профессор А.Б. Райздың қарамағында еңбек ете жүріп, кандидаттық диссертация қорғағаны. Ұзақ жылдардан бері Қазақстан теміржолдарының ауруханаларында күрделі операциялар жасап, теміржол ауруханаларында еңбек етіп жүрген хирургтарға ұстаздық жасағаны. Хирург мамандар дайындау ісіне сіңірген еңбегі үшін 2004 жылы "Қазақстанның құрметті теміржолшысы" деген атаққа ие болғандығынан хабардар едім.

Халық қаһарманы қазақ даласында алғаш пайда болған стационарлық (тұрақты) медициналық мекемелер мен теміржолшылар үшін кезінде ашылған Біршоғыр, Ауыл, Жаңақорған, Түркісіб т.б. санаторийлері жайлы тарихи деректерге ерекше мән бере отырып танысып шықты.

Мен атағы әлемге белгілі ғалымның назарынан өткен әрбір деректер мен фотосуреттерді қалтаға тоғытып отырғанымды байқап қалып: «Сен өзі бәрін араластырып жібердің ғой! Енді қалай ажыратып аласың?» — деді.

Ол кісі ойлы көзімен, өңменіңнен өткізе қарайтын әдетімен: "Қазақстан теміржолының 100 жылдық мерей тойына дейін жинағыңды әзірлеп жарыққа шығаруға үлгере аласың ба?" деп сұрады.

Сол жолы академик ғалымның назарына Түркісіб темір жолы түйіскен Айнабұлақ станциясында кезінде Тұрар Рысқұловтың арнайы белгі "Стелла" орнатқанын, сондай белгіні Орынбор-Ташкент теміржолы түйіскен Көбек елді мекеніне де орнатса деген көптен бергі көкейімде жүрген ойыммен де бөлістім. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрі Қажымұрат Нағманов пен Қазақстанның Ресейдегі елшісі Қырымбек Көшербаев мырзаларға хат жазуға тура келді. Хат қолына тиген елші Қ.Көшербаев мырза елшілік атынан "Қазақстан темір жолы" Ашық акционерлік компаниясының Президенті Ерлан Атамқұловтың атына төмендегідей хат жолдапты.



101000, г. Москва, Центр,
Чистопрудный бульвар, 3-в.
Тел.: (095) 927-17-01
Факс: (095) 208-20-60

№ 204

Президенту
АО Национальная компания
«Казakhstan темір жолы»
Е.Д.Атамкулову

Уважаемый Ерлан Думшебаевич!

Заканчивается Год России в Казахстане, в рамках которого было проведено множество запоминающихся мероприятий, которые еще раз подтвердили теплые дружеские отношения между Казахстаном и Россией.

Примечательно, что в этом году также широко отмечается 100-летие Казахской железной дороги. Отсчет времени, как известно, ведется со строительства в 1904 году железной дороги Оренбург-Ташкент

Постройка этой железной дороги внесла значительный вклад в развитие экономики и культуры Казахстана. Она соединила земли России, Казахстана и Средней Азии. Во многом, благодаря ей были возведены крупные железнодорожные станции, больницы, родильные дома, санатории и дома отдыха для железнодорожников.

Сообщаем, что в Посольство обратился журналист-писатель, исследователь истории медицины Утеген Абдраман с предложением к 100-летию Казахской железной дороги, установить на станции Кобек, где произошла стыковка железной дороги Оренбург-Ташкент памятную стелу. Одновременно он сообщил, что им под руководством Почетного железнодорожника Казахстана, академика Мухтара Алиева подготовлен к изданию исторический сборник «Лечебно-оздоровительные учреждения казахской железной дороги»

Посольство, поддерживая вышеуказанные предложения, просит Вас рассмотреть возможность выделения необходимых средств для издания сборника и установления памятной стелы на месте стыковки железной дороги Оренбург-Ташкент

Выражаем уверенность, что это явилось бы вкладом в достойное завершение Года России в Казахстане и стало бы знаковой акцией в рамках празднования 100-летия Казахской железной дороги.

В свою очередь Посольство готово оказать возможное содействие.

С уважением,

ПОСОЛ

К.Кушербаев

АО-НҚ-КТЖ.
КАНЦЕЛҒА

2004

Сонымен "Бітер істің басына, жақсы келер қасына" деген. Тарихи жинақтың жарыққа шығуына алғаш рет көмек қолын созғандар академик М.Әлиев пен белгілі мемлекет және қоғам қайраткері Қ.Көшербаев болды.

Тарихи медициналық жинақтың жарыққа шығуына осылайша көз жеткізгеннен соң, бүкіл ойды бір жүйеге түсіруге, мұрағат деректерін қайта қарап шығып нақтылай түсуге тура келді.

Қазақстанның Мемлекеттік Орталық мұрағатында Түркісiбтiң салынуына қатысты деректер сақталған екен, ал Орынбор-Ташкент теміржолының деректері Орынбор мен Ташкент қалаларындағы мұрағаттарда екені белгілі болды.

Қазақстан Республикасына еңбегі сіңген дәрігер, Құрметті теміржолшы Қандыағаш станциясы "Шапағат" теміржол ауруханасының бас дәрігері Аманжол қажы Шүңгүлұлы Адаев мырзаның қаржылай көмек көрсетуінің арқасында, Орынбор облыстық мұрағат деректерін қарап шығу мүмкіндігіне ие болдым.

Реті келгенде айта кету керек. Тоқсаныншы жылдың аяқ кезінде, нақтырақ айтсақ, 1997 жылы талай жылдардан, тінті сонау патша заманы, одан бергі социализм дәуірінің алып құрылысы саналған "Түркісiбтi" игеру кезінде салынған әрі сол жылдардан бері жұмыс істеп келе жатқан теміржол ауруханалары мен емханалары, әйелдер босанатын үйлер, балалар ауруханалары, теміржолшылар санаторийлері мен профилакторийлері, дәріханалар қоймаларымен бірге, теміржолшылардың балаларына арналған мектептер мен пансионаттар, мәдениет сарайлары, теміржолшыларға арналған моншалар, жергілікті жерлердегі басқару органдарының құзырына өткізілуіне орай мыңдаған маман дәрігерлер, мұғалімдер, мәдениет қызметкерлері жұмыссыз қалды. Көптеген ауруханалар мен емханалар, санаторийлер мен профилакторийлер орналасқан ел өмірінде елеулі тарихи мәні бар мекемелер үйлері жекешелендіру нысандарына айналдырылып, қиратылып, кім болса соның жеке бас пайдасына жаратылып кетті.

Бұған кінәлі нарық заманы десек, бабаларымыз сан ғасырлар бойы армандап өткен тәуелсіздік қазақ елінің бүгінгі ұрпағының қолына қантөгіссіз келуі де осы кезең емес пе еді?! Ертеңгі ұрпақ алдында аса жауапты осынау кезеңде адамгершілік парасаты мол, қоғам мүлкіне деген жауапкершілігі жоғары жандар ғана күш-жігерлерін, қажыр-қайратын дәл осы тұста сарқа жұмсауларының арқасында өздері басқарып отырған мекемелерін нарық қыспағынан аман есен алып өте білді. Сондай жандардың бірі ақ халатты абзал

жан, тәжірибелі хирург басшы қандыағаштық Аманжол қажы Шүңғұлұлы Адаев еді.

Қазақтың тұңғыш астанасы Орынбор қаласындағы Советов көшесі 19 үйде орналасқан Орынбор облыстық мұрағатының есігін ашқанда анығын білмек болған көңдімдегі сұрақтың бірі 2004 жылы Қазақстан теміржолының 100 – жылдығы қай датаға байланысты өткізілді деген сауал еді.

Ол жауапты мына екі дерек арқылы алдым:

ВСЕПОДДАННАЙШИЙ

ДОКЛАДЪ

МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

№. январь 1904 г.

Объяснительный доклад
наименования дв.
на станции Орен-
бург. Пашкентской ме-
стности.

Всеподданнейший
докладъ в.с.м.
губернатору № 144
1904 года
Министру Путей Сообщения
К.И. Мухоморову

Высочайше утвержденного
Вашего Императорского Ве-
личества въ 21 день апреля 1901
года постановлением Своднаго При-
суднаго Комитета Министровъ и
Департамента Государственной Полиц-
ми Государственнаго Совета разря-
шена была постройка за счетъ каз-
ны и непосредственными ея распоря-
жениями Оренбург - Пашкентской ме-
стности.

2 января 1904 года на Сводной
части существующей линии утверждено вре-
менное пассажирское движение между
Оренбургомъ и Актобынскою на про-
тяжении 255 верст, а съ осени при-
лагаю года производится такъ же вре-
менное движение на участке меж-
ду Пашкентомъ и Булукташомъ,
протяженности 248 верст, южной
части сей дороги.

О вышеупомянутомъ приеме данъ во-
подлинныя довести до Высочайшаго
Вашего Императорскаго Величества
своднаго.

№ 25

Министръ Путей Сообщения
К.И. Мухоморовъ

"Ташкентская железная дорога образовалась путем соединения Оренбургской ветви Самара-Златоустовской жел. дороги и вновь построенной линии Оренбургско-Ташкентской железной дороги из двух: Северной — Оренбург-Кубек и Южной — Кубек-Ташкент, а также присоединения ст. Ташкент Средне-Азиатской железной дороги до семафора в сторону Самарканда. Эксплуатационная глина всей Ташкентской жел. дороги на 1-ое января 1914 г. составляет 2090 верст (2090,434 верст). Участок Оренбург-Кубек протяжением 941, 119 верст с ветвью на Илецкие соляные промыслы глиною 4.290 верст построен распоряжением казны в течении 1901-1905 г.г. и передан в эксплуатацию Ташкентской жел. дороги 26 июня 1905 г. Участок Кубек-Ташкент протяжением 794,756 верст построен распоряжением казны в течении 1902-1905г.г. и передан в эксплуатацию Ташкентской железной дороги 1-го января 1906г. Движение по Ташкентской жел.дороги на всем протяжении открыто 1 января 1906г. На основании предписания Начальника Управления казенных жел. дороги от 2 июля 1906г. за № 8384 станция Ташкент, с протяжением главного пути от оси ст.Ташкент до семафора в сторону Самарканда 0,908 верст. Средне-Азиатской жел. дороги передана в ведение Ташкентской жел.дороги в ночь 22го на 23 июля 1906г."

(Общая характеристика сведения Ташкентской железной дороги. фонд №142. __ег. хранения 1845. 1905-1918г.г.)

Орынбордан Қазалы және Ақтөбе станцияларына дейін арлы-берлі алғаш рет жолаушылар мен жүк поездарының жүре бастағандығы жөнінде "Оренбургская газета" атты мерзімді басылымның 1905 жылғы күз айларындағы сандарында "Поездар кестесі" жариялана бастаған.

Жолаушылар поездарын кондуктор-фельдшерлер алып жүрген.

Оренбургская газета 1905г

РАСПИСАНИЕ ПОЕЗДОВ
Оренбург-Ташкентской железной дороги
летнее движение от Оренбург
(по Оренбургскому времени)

Прибытие почтовый поезд №3: вторник,
пятница,
воскресенье
(из Казалинска-5 час. 14 мин. дня.)

Товаро-пассажирский поезд №19: понедельник,
среда
пятница
суббота
(из Казалинска
5 час. 14 мин. дня)

Отправление
Товаро-пассажирск. поезд №20
в Казалинск 7 ч. 39 мин. вечером.

Оренбургская газета 1905.

РАСПИСАНИЕ ПОЕЗДОВ
Ташкентской железной дороги
Летнее движение
ст. Оренбург
(по Оренбургскому времени)

Прибытие Почтовый поезд №3: вторник,
пятница,
воскресенье

(от Казалинска 5 час 14 мин. дня)
Товаро-пассажирск. поезд №19:

понедельник,
среда,
четверг,
суббота

(из Казалинск) -3 ч. 57 м. дня.

Отправление: Почтовый поезд №4:

вторник,
четверг,
суббота

(в Казалинск) - 11ч. 29 мин. утра.

Оренбургская газета
суббота 15 октября 1905г.

РАСПИСАНИЕ ПОЕЗДОВ

ст. Актюбинск

(по местному времени)

Прибытие из Оренбурга:

Почтовый поезд №4 по
вторникам,
четвергам,
и субботам
— 9ч. 10 мин. вечера.

Товаро пасс. поезд №20 по

Понедельникам,
вторникам,
четвергам,
субботам
9ч. 18 мин. ночи

Отправление в те же дни, когда и прибытие

В Оренбург:

Почтовый поезд №3—7 час 35 мин. утра

Товаро-пасс. поезд №19-1 час. 55 м.

В Казалинск:

Почтовый №4-9 час 22 м. утра

Товаро-пасс. поезд №20 9 час. 59 м. утра

Орынбор-Ташкент теміржолының құрылысы алғаш рет қолға алынған кезден бастап оның қай құрылымы болмасын әскери тәртіп пен Ішкі Істер департаментінің қатаң бақылауында болған. Сондықтан да болар Қазақстан теміржолы дәрігерлік-санитарлық қызметінің бастықтары және ірі теміржол ауруханаларының бас дәрігерлеріне әскери медициналық атақ беріліп, қызмет барысында әскери (форма) киюі міндеттелген. Ол тәртіп біздің республикамызда 1997 жылы теміржол ауруханалары жергілікті жерлердің басқаруына беріліп таратылғанға дейін орын алып келсе, Өзбекстанда өлі сол қалпында. Осы еңбекті құрастыру барысында Өзбекстан темір жолдарының дәрігерлік-санитарлық қызметінің бастығы Мирағзамов Анвар Мирзалихович мырзамен жолыққанымызда, ол қашанда әскери формада болды.

Әскери ведомстволық мекемелердің мұрағатына кез келгеннің қолы жете бермеген. Жалпы ведомстволық мекемелер мұрағатының тағдыры жайлы төмендегі деректен бүгінгі зерттеушілер біраз жайды ұғынары анық.

"Из выступления председателя Оренбургской ученой архивной комиссии А.В. Попова на первом Всероссийском съезде губернских ученых архивных комиссий в Петербурге в мае 1914 года.

А.В.Попов говорил: "Архивные комиссии имею в своем ведение только архивы Министерства внутренних дел так называемые губернские архивы, между тем на местах имеются архивы других ведомств, содержащие очень много документов исторического значения, куда нас совершенно не допускают. Например, по военному ведомству мне известно, что за последние 12 лет из сотни тысяч уничтоженных дел масса касается завоевания и присоединения Средней Азии, о походах военных экспедиции в Хиву и Бухару". "Нас особенно волновала гибель архивов управления бывших башкирских войск и султанского управления киргизскими степями. Во всех этих архивах заключалась масса материалов высокого научного значения. Тут были документы по вопросам кочевого быта, семейного и брачного права, всяких гражданских отношений—все это было записано в канцеляриях башкирских и султанского управления киргизскими степями. В настоящее время, с заселениями степи, исчезают кочевой быт, а вместе с тем исчезают живые свидетели кочевого быта. Между тем, то что было записано в этих архивах, весь этот высоко научный материал, заключающий сведения по этнографии быту и юридическим отношениям,— все это погибло потому что мы не могли за дальностью расстояния и неимением средств вытребовать архивы к нам..."

Оренбургская ученая архивная комиссия за 30 лет своего существо-

иния илгилі 35 томон своіх "Трудов", в которых публиковались протоколы заседания и отчеты о деятельности комиссии, а также отрывки исторических исследования. Эти исследования написаны с чужим нам идеологическим позиции, проникнуты прославлением колониаторской политики русского самодержавия. Однако многие из них насыщены большим фактическим материалом, архивными документами и поэтому представляют известность научную ценность".

(С. Назин . Из истории архивного дела в революционной России. "Архивное дело", 1936г. №2/39, стр. 72.)

Орынбор облыстық мұрағаты қаланың орталығында орналасқан бір қабатты ескі ағаш үйлерден тұрады екен. Үйдің әлденеше рет өртке оранған кезі болған. Ол жөнінде мұрағат қызметкерлері ұсынған шағын кітапшада толық баяндалған болып шықты.

"Развернувшись на территории Оренбургской губернии гражданская война, временный захват Оренбурга Дутовым в середине 1918 года губительно отразились на сохранности архивных материалов. Во время хозяйничанья в Оренбурге Дутова архивные материалы несколько раз перемещались и в результате оказались совершенно разбитыми, инвентарные описи на них утрачены часть архивных документов за 1913-1917г.г. дутовцы увезли с собой, часть погибла во время пожара в 1917г.

С образованием Казахской Республики и включением в состав ее Оренбургской губернии губархив перешел 1 сентября 1921 года в ведение Академического центра Наркомпроса КАССР и реорганизован в центральной краевой архив Казахской Республики. Внутри край архива на правах отдела было создано Оренбургское губернское архивное бюро. С августа 1925 года, в связи с выделением Оренбургской губернии из Казахской Республики, губернское архивное бюро перешло в ведение губисполкома и начал самостоятельное существование".

(Архивный отдел УВД, Оренбургского обл. исполкома. Оренбургский архив инф. бюллетень. "Оренбург" 1958. стр.7.)

Орынбор мұрағатындағы қазақ елінің жалпы тарихы мен Орынбор – Ташкент теміржолына қатысты құнды деректің бірі:



«Северная часть
ОРЕНБУРГ-ТАШКЕНТСКОЙ
железной дороги 1901-1905 гг.
фотографические виды»

атты көне сандықшадағы 1905 жылы түсірілген 50-ге жуық фотосуреттер.

Арнайы сандықшада сақталып келген фотосуреттерде Орынбордан Қазалыға дейінгі теміржолдың жана ғана біткен құрылыстары Орынбор Ақтөбе, Шалқар, Арал, Қазалы қалаларының жалпы көріністері бейнеленген.

Ол фотосуреттердің кейбірі жинақтың өн бойында беріліп отыр.

«Қазақстан теміржолдарының медицинасы» атты еңбекті құрастыру барысында талай кісілермен әңгімелесіп біріпші кезекте теміржолға еңбегі сіңген дәрігерлер мен фельдшерлер, қарапайым жұмысшылар мен инженер қызметкерлер, теміржолды басқарған ұлт өкілдері жайлы дерек іздестірумен болдым.

Өздерін теміржолшының ұрпағымыз, теміржолдың нанын жеп өстік, ержетін, оқу оқып, білім алдық деген кісілердің әкелері жайлы деректері, ұсынған фотолары да еңбекке енді.

Қашанда уақытын босқа алмай алдына жай бармайтыны-ма көзі жеткен Мұхаң (М. Әлиев) бірде мына фото әкемнің фотосы еді, МПС-тің архивінен алынды кітапқа кіргізерсің деп әкесі Сәрсенбайұлы Әлі ақсақалдың фотосын ұсынды. Мен әкемнен жастай айырылдым. Әкем Шиелі станциясына қарасты Бөрітескен разъезінде жолқараушысы болып еңбек етті. Шиелі станциясындағы теміржол ауруханасында емделіп жатқанда артынан барғаным, станция бойынан «қызыл су» (газвода) ішкенім, Шиелінің базарын аралағаным әлі есімде деді, өз әкесі жайлы бүгінгі күні Әлем азаматы, Халық қаһарманы, академик Мұхтар Әлиев.

Теміржолшылар үшін ашылған «Жаңақорған», «Түркісіб» шипажайларын ұзақ жылдар басқарған дәрігер басшы Құлтас Әшірбековте теміржолшының баласы болып шықты. «Жаңақорған санаторийі әкем Әшірбек Мұсылманқұлұлының сүйікті демалыс орны болған екен. Теміржолшының баласы ретінде Жаңақорған, Түркісіб санаторийлерін басқарған жылдары жер-жерлерден демалуға келген теміржолшыларға қамқорлық танытып отыру басты мақсатыма айналып еді», – дейді Құлтас Әшірбеков мырза.

Ташкент теміржол ауруханасының 100-жылдық тарихын зерттеу мақсатында аурухана архивінен тозығы жеткен, жазуы өшуге айнала бастаған қағаздардың ішінен Шиелі станциясының тұрғындары Ленин орденді теміржолшы Аманбаев Пірман, Асқаров Әбу деген кісілерге кезінде емделгендері жөнінде толтырылған «История болезни» қағаздарын көзім шалды.

Асқаров Әбу Искендірұлы Әділет генерал-майоры Бекзатхан Асқардың атасы болып шықты. 1890 жылы Қызылорда облысы Шиелі ауданында дүниеге келген Әбу молда әкесі Искендірден арапша үйреніп сауатын ашады. Ресейден Шиеліге

көшіп келін қоныстанған орыстардың балаларынан орысша үйренеді. Шиелі станциясындағы теміржолшылардың балаларына арналған орысша-түземдік мектептің бастауыш сыныбына қабылданады. Ата-анасынан жастай айырылған Әбу еңбекке ерте араласып Шиелі теміржол станциясының жолқараушысы, кондукторы болып ұзақ жылдар бойы өзіне міндеттелген жауапкершілікті адал атқарады. Ұлы Отан соғысы басталғанда «бронь» бойынша әскер қатарына алынбай қызметін жалғастыра береді.

Бірде кезекте тұрған Әбудің көзі шұбатылған жүк таситын поезд цистерналарының бірінен сұйық заттың ағып келе жатқанын байқайды. Әлгі жайды анықтамақ болып жағалап тексеріп жүргенінде шайқатыла барып тоқтаған поездың цистерналарын бірінен аққан сұйық зат мұның жауырынына төгіліп ауыр жарақат алады. Жарақатының дәрежесіне қарай жедел түрде Ташкент теміржол ауруханасына жеткізілген Әбудің ұзақ емделуіне тура келеді.

Қазақстан медицина және денсаулық сақтау тарихына қатысты бұл еңбектің деректерінің зерттелу ісіне бағыт-бағдар беріп отырған академик М. Әлиевтің нұсқауымен Қазақстан теміржолының қалыптасуы мен өркендеуіне ел экономикасы, әлеуметтік саланың қанат жаюына өлшеусіз үлес қосқан шойын жолдың ірі басшылары, үркер жұлдыздай ұлт өкілдерінің бір тобы: Құдайберген Дүйсенұлы Көпжасаров, Нығыметжан Қабатайұлы Есенғарин және Аманғелді Селбайұлы Селбаев, Социалистік Еңбек ерлері Әуезхан Салықбайұлы Салықбаев, Әбдуәлі Балғымбекұлы Балғымбеков мырзалар жөнінде арнайы бет берілуі еңбектің құндылығын арттыра түсері даусыз.

Еңбекте еліміздің теміржол бойындағы үлкенді-кішілі су құбырлары жөнінде мол мәлімет берілді. Себебі, қай заман болмасын медицинаның негізгі тірегі таза су болса патша заманында орыс инженерлері тұрғызған осынау су құбырлар қазақ даласындағы алғашқы архитектуралық көз тартарлық құрылыстар екені белгілі. Сонымен қатар, ол құбырлар бір ғасырдан астам жөндеу көрмей тоқтаусыз жұмыс істеп жергілікті жердің тұрғындарын таза ауыз сумен қамтамасыз етуде.

“Қазақстан теміржолдары медицинасының тарихы” атты бұл еңбекке Ташкент қаласындағы Орта-Азия теміржолдары

мұрағаты қорынан алынған 1893 жылы Ресей жол қатынасы министрі бекіткен **«Правила врачебно-санитарной службы на железных дорогах»** атты заңнамалық нұсқаудың маңызды тараулары ықшамдалып енгізіліп отыр.

Өзбекстан теміржолдары дәрігерлік-санитарлық қызметінің бастығы Мирағзамов Анвар Мирзалихович мырзаның айтуы бойынша МПС СССР-ге бағынған Одақтас Республикалардың теміржолдары ауруханалары мен емханалары егемендік алған кезеңге дейін осы нұсқау бойынша жұмыс атқарып келген.

Еңбекті құрастыру барысында Орынбор және Ташкент қалаларындағы мұрағаттарды қарап отырып қазақ елінің жалпы тарихына қатысты бұрын **«Совершенно секретно»** деп арнайы мекемелер қатаң бақылауда ұстап келген құжаттардың бүгінгі күні ашық-шашық жатқандығына көзім жетті.

Кеңестік кезеңде теміржол ауруханалары мен емханалары «ведомстволық» мекеме ретінде тікелей МПС СССР-ге қарады. Егемендікке ие болған кезеңнен бері не Денсаулық сақтау министрлігіне не Көлік және коммуникациялар министрлігіне қарамайтын теміржол ауруханалары мен емханаларының тарихын жазу не үшін керек деушілер де кездеспей қалған жоқ.

Қалай дегенмен де құрметті оқырман! «Қазақстан теміржолдары медицинасының тарихы» атты осынау еңбекте келтірілген деректер, фактілер тарих қойнауына кеткен бір ғасырға жуық теміржолға қарасты мекемелердің жұмысшылары мен инженер қызметкерлерінің, олардың жанұяларының денсаулығын күзету жолында күн-түн демей еңбек еткен ақ халатты абзал жандардың адал тірлігінен елес берері анық.

**Орынбор өлкесі
мен
Ташкент теміржолы
құрылысына қатысты тарихи
деректер**

**Исторические сведения
о Оренбургском крае
и строительство Ташкентской
железной дороги**

Оренбургская губернія.

168,374 квадр. вер. 926,167 жител.



Досточной частью губернія лежитъ въ Ази. Еще въ первой половинѣ XVI стол. занимаемое ею пространство было обширной пустыней, гдѣ скитались кочевья племена, и она извѣстна была подъ именемъ Башкири. Въ 1556 г. она добровольно покорилась русскому правительству. Башкирцы еще долго бунтовались; сосѣдніе киргизы производили безпрестанные набѣги, и только въ нынѣшнемъ столѣтїи край этотъ вполнѣ успокоился. По словамъ Петра Великаго «Оренбургскій край веѣмъ Среднеазіатскимъ странамъ и землямъ ключъ и врата». Землями Оренбургскаго и Уральскаго казачьихъ войскъ она находится именно въ той части рубежа двухъ частей свѣта, которая постоянно служила большою дорогою для движенія народовъ изъ Ази въ Европу. Но, благодаря большею частью степной, а въ странахъ гористыхъ — легко доступной мѣстности, это движеніе не имѣло такихъ послѣдствій, какъ на Кавказѣ; остатки племенъ сливались и смѣшивались; русская колонизація проходила въ самую глубь страны и зашла наконецъ въ центръ Средней Ази. По срединѣ губерніи, съ сѣвера на югъ, тянутся цѣлые хребты горъ, мѣстами достигающіе 5,000' надъ уровнемъ моря, пересѣкаемые множествомъ значительныхъ рѣкъ и перерѣзываемые долинами; здѣсь есть непроходимые лѣса и обнаженныя скалы. Главное богатство этой части — руды и лѣса; здѣсь же начало главнѣйшихъ рѣкъ края.

НАША ПЕЧАТЬ

"Русский Туркестан" посвящает статью вопросу о направлении Оренбург-ташкентской железной дороги. Основная задача этой дороги — сближение хлебных районов государства с оазисами, добывающими хлопковое волокно. Отсюда следует, что общий характер рельсового пути должен быть транзитный, а потому ближайшим условием успешности службы его должна быть возможная краткость линии. В настоящее время главнейшие местности культуры американского хлопчатника связаны уже паровыми путями между собой, и строящейся дороги предстоит лишь открыть ближайший выход обращающимся внутри края грузам в пределы Европейской России.

Севернее Ташкента строящаяся дорога встречает 4 города. Конечно, если каждый из них представляет более или менее выдающееся значение в стратегическом или экономическом отношении, то строителям дороги следует принять меры, чтобы города эти не остались в стороне от линии. В противном случае делать подход к ним только потому, что это — населенные места, было бы весьма неэкономично, во-первых, и непродуктивно, во-вторых. За облегчение передвижения одной — другой тысяч людей, всему населению пришлось бы долгие годы уплачивать накладные расходы за лишний пробег десятков миллионов пудов таких грузов, девять десятых которых являются предметами первой необходимости, и вряд ли в общей экономии государства удобства, повторяем, даже десятка тысяч душ будут компенсироваться непроизводительным увеличением провозной платы за продукты, составляющие предметы потребления миллионов душ.

Таким именно городом, ради которого всего менее можно и должно приносить в жертву интересы населения почти всей

Империю, потрепляющего хлопок, газета считает Казалинск, подход к которому удлиняет дорогу на 52 версты. Это удлинение, по расчетам газеты, удорожит постройку на 3 мил. руб., потребует до 150 тыс. руб. и заставит потребителя переплачивать ежегодно на фрахт до 250 тыс. руб. Заслуживает ли город Казалинск таких жертв, чтобы включить его в сеть азиатских железных дорог?

С наступлением весны и киргизы, и рыбаки покидают Казалинск и расходятся по тем местам, где промышленность и возвращаются поздней зимой обратно, продав на местах промысла и шерсть, и скот, и кожи, и рыбу, не завозя этих продуктов обратно в Казалинск.

С проведением железной дороги на Оренбург, вся рыба пойдет на станцию, которая будет устроена на Сарычеганском заливе, а кожа, шерсть, сало и скот будут грузиться на трех станциях, которые необходимо устроить на кочевых путях уезда, и какие бы меры ни были приняты для привлечения железной дороги к Казалинску, последний не будет играть никакой роли в грузоснабжении дороги по той простой причине, что в нем нет грузов, требующих передвижения: процесс создания их происходит вдалеке от города и, только путем насильственного давления на торговлю. Казалинск можно сделать центром экономической жизни уезда, ценой ломки веками освященных путей обмена и совершенно излишнего накладного расхода на транспортировку грузов из степи и берегов Аральского моря в этот искусственно созданный центр.

Только, пожалуй, грузы амударьинского отдела, проходящие через Казалинск, могут дать работу товарному движению станции этого города. Но не надо забывать, что теперь эти грузы двигаются условно и, главным образом, водою. При этом от устьев Сыр-Дарьи их приходится поднимать вичевою, и, конечно, с устройством станции у Сарычеганака, они

пойдут морем под парусом, что легче и дешевле лямочного передвижения, оправдываемого теперь лишь безысходной необходимостью.

При таком экономическом значении Казалинска, очевидно, нет оснований подходить к нему с линией железной дороги. По мнению газеты, наиболее рациональным направлением строящейся железной дороги, к северу от Кармакчей, будет направление Каратугай или Хоркүт-Сарычеганак. По этому направлению и теперь пролегают караванные дороги, по которым движутся грузы из Перовского и Чимкентского уезда к г. Орскү. Этим путем двигались некогда и наши войска.

*Газета "Вестник казачьих войск".
№ 15, 1902 г.*

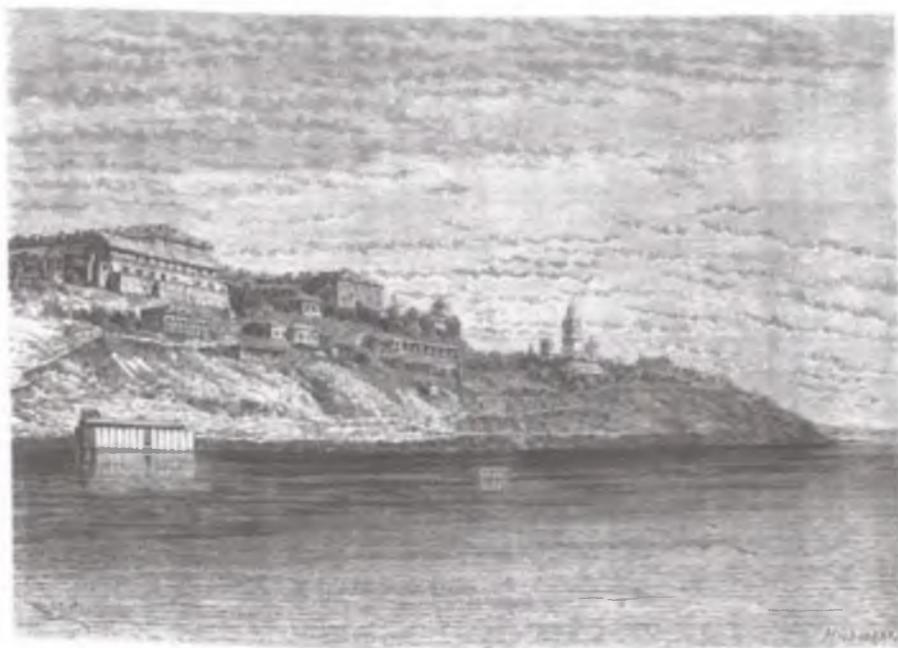
Оренбургъ. На Оренбургско-ташкентской дорогѣ работы предполагается приостановить съ 15 ноября на всемъ сѣверномъ участкѣ отъ Оренбурга до Казалинска. На этомъ пространствѣ укладка пути дошла до 833 версты отъ Сапакъ, не дойдя 100 в. до Казалинска; по хорошей погодѣ укладка продолжается и имѣетъ быть доведена до ст. Бикъ-Булли въ 32 верстахъ отъ Казалинска. Собственно насыпь и мосты на этомъ пространствѣ были готовы, но разливомъ изъ р. Сыръ-Дарьи всѣ они затоплены и пришлось вести полотно по новому мѣсту съ засыпкой мѣстами на сотни саженъ мелкихъ разливовъ. Временное движение укладочныхъ и казенныхъ поѣздовъ между ст. Сапакъ и Оренбургомъ поддерживается, ими пользуются многія изъ лицъ, ищущихъ въ новомъ краѣ примѣненія энергіи и капитала, а также возвращающіеся въ Россію рабочіе и служащіе. Говорятъ, что попутно при изысканіяхъ, открытъ каменный уголь и мѣдъ въ Мугаджарскихъ горахъ, каменный уголь у береговъ Аральскаго моря. Въ первомъ пунктѣ уже сдѣлана заявка однимъ изъ подрядчиковъ желѣзной дороги. На большей части пути станціонныя зданія почти готовы, стѣны возведены вездѣ и представляютъ прекрасную выставку строительныхъ матеріаловъ, которые имѣются въ киргизской степи въ изобиліи на линіи Оренбургъ-Казалинскъ.

Какъ всегда на новомъ пути не обходится безъ крушеній: одно изъ нихъ сопровождалось сходомъ съ насыпи паровоза, нѣсколькихъ цистернъ и вагоновъ; пассажиры чудомъ спаслись, будучи выброшены въ сыпучій песокъ чрезъ вышибленную крышу. Причина—подвернувшаяся подъ поѣздъ вагонетка. Другое крушеніе было обусловлено тѣмъ, что путь замело пескомъ, какъ снѣгомъ въ зимнее время.

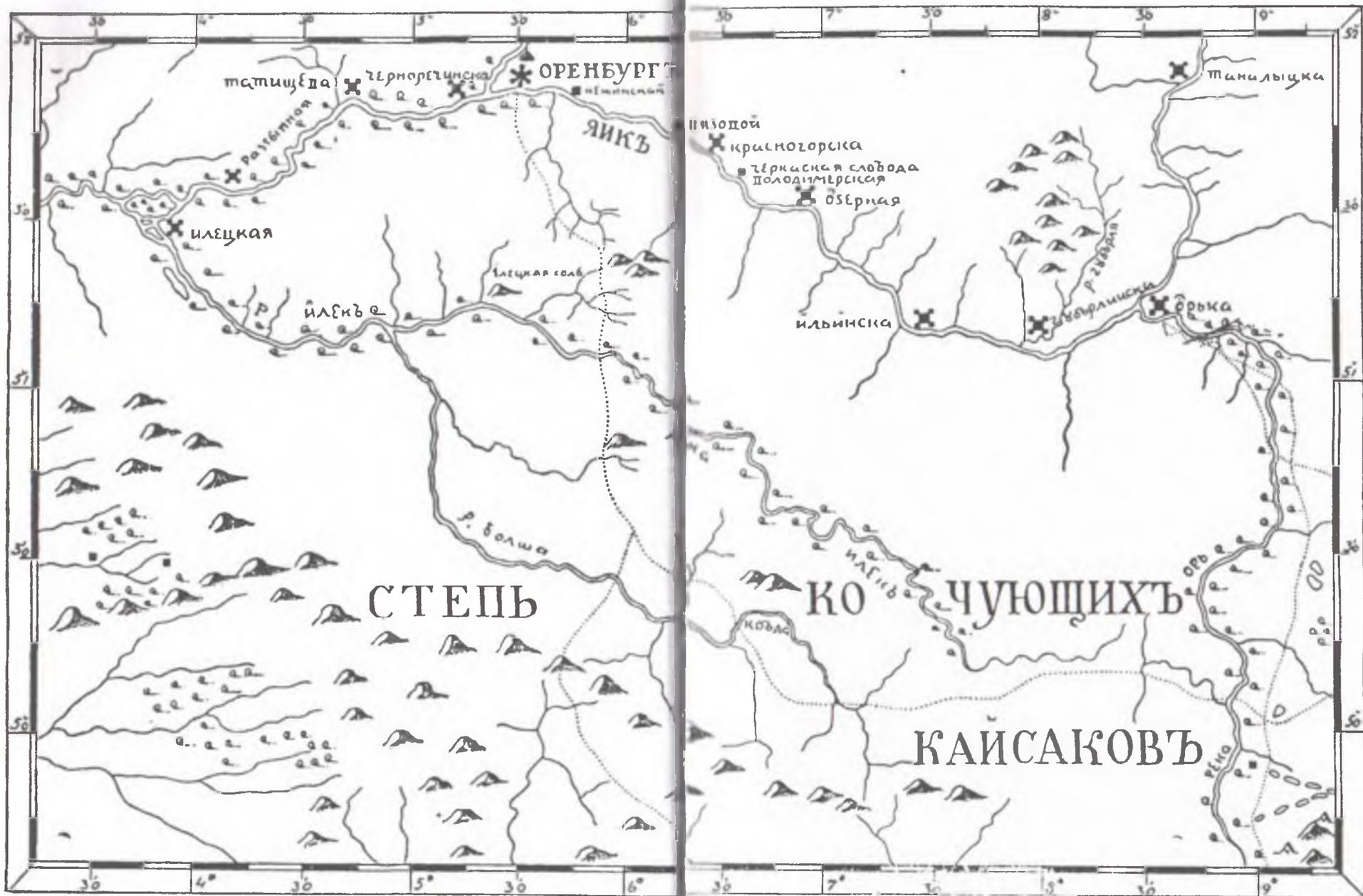
Постройка желѣзной дороги сопровождалась и еще нѣкоторыми неприятностями: на пути указываютъ въ пустынномъ мѣстѣ большое кладбище, гдѣ похоронена масса погибшихъ отъ голоднаго тифа рабочихъ. Тифъ былъ вызванъ недоставленіемъ пищи въ недостаточномъ количествѣ. Жалуются повсемѣстно на несправедливую приемку земляныхъ работъ. Желѣзнодорожные служащіе также очень недовольны тѣмъ, что какъ разъ въ зиму они остаются безъ мѣста, по случаю прекращаемаго движенія.

Газета "Вестникъ казачьихъ войскъ".

№ 45, 1902 г.



Вид города Оренбурга.
Рисунок из книги С.С. Неустроева
"Естественные районы Оренбургской губернии".
Географический очерк. 1918 г.



Часть карты геодезиста Красильникова

Карта из книги С.С. Неустроева
 "Естественные районы Оренбургской губернии". Географический очерк. 1918 г.

М. В.

ТУРКЕСТАНСКИЙ
Генералъ-Губернаторъ

15 Марта 1900 г.

№ 123

С. С. С. С.

Милостивый Государь

Алексѣй Сергѣевичъ.

Выборъ направленія линіи желѣзной дороги, непрерывно связывающей Туркестанъ съ центромъ Россіи имѣетъ громадное значеніе для экономическаго развитія ^{и вообще} вѣреннаго мнѣ Края.

Предполагается два направленія магистральных линій, а именно: одна - Оренбургъ - Ташкентъ, другая - Александровъ-Гай, Хива, Чарджуй. Въ пользу послѣдняго направленія указываютъ на находеніе неистощимыхъ источниковъ въ долинѣ р. Урала, близъ Гурьева. *по суровому и холодному*

Желая быть вполне осведомленнымъ, покорнѣйше прошу Ваше Высокопревосходительство не отказать въ сообщеніи на сколько справедливы и достоверны свѣдѣнія о находеніи неистощимыхъ источниковъ около Гурьева и на сколько эти данныя могутъ служить основаніемъ для обсужденія вопроса о предпочтеніи въ выборѣ послѣдняго направленія желѣзнодорожной линіи передъ линіей Ташкентъ - Оренбургъ.

Пользуясь случаемъ покорнѣйше прошу, Вася, Милостивый Государь, принять увѣреніе въ совершенномъ почтеніи и преданности.

Его Высокопрев-ству А.С.
Е Р И О Л О В У.

20 " Апрѣля 1900 года.

Его Превосходительству
Н. А. ИВАНОВУ.

**ВСЕПОДАДНАВШІЙ
ДОБЛАДЪ
МИНИСТРА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ**

14. июля 1900 г.

На подлинномъ на-
герману

«Надѣюсь, что
намъ удастся сосре-
ствить это важное
предпріятіе скоро и
основательно»

Господиномъ Мини-
стромъ Путей Сооб-
щенія написано: Собст-
венною Его Импера-
торскаго Величества
рукою нагерману

«Надѣюсь, что намъ
удастся осуществитъ
это важное предпріятіе
скоро и основательно»
15 июля 1900 г. въ К. Пе-
тербургѣ.

Министръ Путей Сооб-
щенія Г. В. Тилковъ
Второй Вице-
Директоръ
Канцеляріи
Министрства П. С.

РАШЕМУ ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ
для соединенія сѣти желѣзныхъ дорогъ Европейской
Россіи съ Средне-Азіатской благоудно было ВЫСО-
ЧАЙШЕ повелѣть избрать направление Оренбургъ-
Ташкентъ, неотлагательно сдѣлать подробныя по
сему направленію изысканія и, по окончаніи тако-
выхъ, приступить къ сооруженію этой желѣзной
дороги.

Въ виду особыхъ условий мѣстности, по которой
пролегаетъ дорога, недостатка воды и малой на-
селенности, было признано соответственнымъ, пред-
варительно подробныхъ изысканій, произвести нѣ-
сколько рекогносцировочныхъ наслѣдованій, въ
результатѣ коихъ получилось значительное число
вариантовъ направленія линіи Оренбургъ-Ташкентъ.

Имѣя въ виду, что вѣдѣствіе выдающагося обще-
государственнаго значенія названной линіи, несомно-
димо нынѣ же возможно тщательнo и цѣлесообразно
намѣтить ея направленіе, а также принимая въ со-
ображеніе, что вышеупомянутые варианты вызвали
нѣкоторыя разномыслія между отдѣльными вѣдом-
ствами и мѣстными административными властями, я
лично предпринялъ, съ ВЫСОЧАЙШАГО НАШЕГО
ВЕЛИЧЕСТВА соизволенія, поѣздку, отъ Ташкента
въ Оренбургъ для выясненія на мѣстѣ наилучшаго
направленія будущей желѣзной дороги.

Въ основу оцѣнки сравнительной выгодности
тѣхъ или иныхъ вариантовъ я прежде всего поло-
жилъ стремленіе къ возможно обильному обезпече-
нію линіи водой. При существующихъ мѣстныхъ
условіяхъ вопросъ этотъ имѣетъ первостепенное
значеніе для успѣшной эксплуатаціи дороги и по сему
я обратилъ на него особое вниманіе.

Вторымъ условіемъ, которому должно удовлетво-
рять наилучшее направленіе линіи, является наи-
меньшая ея длина. Предназначенная главнымъ обра-
зомъ для транзитнаго движенія, дорога должна про-
легать по возможно кратчайшему направленію, ибо
каждое, не вызываемое настоятельной необходи-
мостью отклоненіе, впоследствии будетъ затруднять
надлежащую ея утилизацію.

Осуществление этой последней задачи является особенно удобнымъ въ этой мѣстности благодаря тому, что кромѣ Ташкента здѣсь нѣтъ такихъ крупныхъ экономическихъ центровъ, интересы коихъ могли бы быть сколько нибудь серьезно нарушены проведеніемъ линіи въ нѣкоторомъ отъ нихъ разстояніи. Въ этомъ краѣ, находящемся еще въ зачаточномъ періодѣ своего экономического развитія, культурные центры должны создаваться благодаря желѣзной дорогѣ и таковыя несомнѣнно возникнуть въ ближайшемъ будущемъ по ея протяженію.

Исходя изъ вышеизложенныхъ основныхъ соображеній, я намѣтилъ направление линіи, какъ оно нанесено на прилагаемой у сего картѣ.

Исходнымъ пунктомъ линіи я избралъ Ташкентъ, находя неудобнымъ обходить этотъ крупный административный центръ.

Изъ Ташкента линія направляется по кратчайшему направленію къ Сырь-Дарьѣ, бассейномъ которой она и идетъ далѣе на Сѣверо-Западъ.

Вслѣдствіе сего г. Чимкентъ предположено оставить въ нѣкоторомъ разстояніи къ Востоку. Помимо необходимости приблизиться къ обильному источнику водоснабженія, линія предположена въ столь значительномъ разстояніи отъ Чимкента въ виду техническихъ трудностей подхода къ этому городу.

Оставляя затѣмъ—по тѣмъ же соображеніямъ водоснабженія,—г. Туркестанъ въ 8 верстахъ къ Востоку, линія идетъ по Сырь-Дарьѣ къ Джулеку и Перовску. Послѣдній городъ остается, однако, въ 17 верстахъ къ Западу въ виду того, что оказалось необходимымъ обойти разливъ притока Сырь-Дарьи Караузьякъ.

Затѣмъ, не доходя 25 верстъ до Қазалинска, линія отходитъ отъ Сырь-Дарьи и почти по прямому направленію идетъ на протяженіи первыхъ 70 верстъ на Сѣверъ заливными лугами Сырь-Дарьи. Подходъ къ г. Қазалинску, вслѣдствіе того, что окрестности этого города заливаются на значительное протяженіе весенними водами, сопряженъ былъ бы съ столь значительными затратами, кои едва ли могли бы оправдываться его весьма малымъ эконо-





Василий Алексеевич ПЕРОВСКИЙ
Генерал-губернатор Оренбургского края.
1833—1842 гг.
1851—1857 гг.



Первоначальный вид вокзала ст. Оренбург.
1905 г.



Общий вид вокзала ст. Оренбург 2005 г.



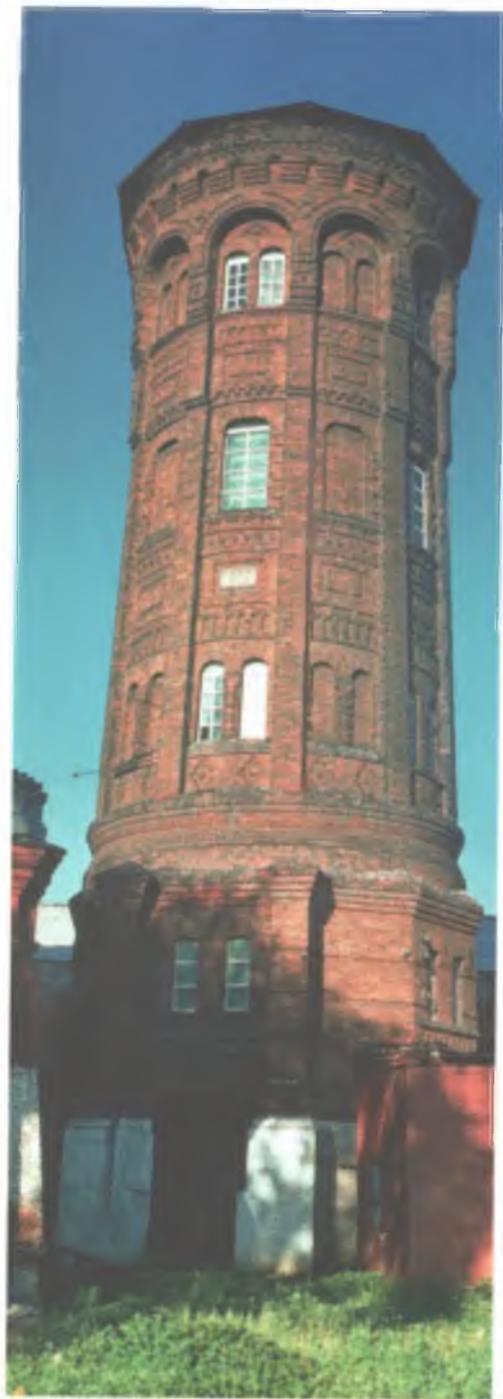
Здание Управления Ташкентской железной дороги 1905 г.



Ныне Дом Советов города Оренбурга.



Главная мастерская на ст. Оренбург и водонапорная башня.
Общий вид, 1905 г.



Водонапорная башня на
ст. Оренбург, 2005 г.



Железнодорожная медицинская школа
ст. Оренбург 1905 г.



Железнодорожная медицинская школа на
ст. Оренбург. 2005 г.



Строители Ташкентской ж. д.
1902 г.



Строители Ташкентской ж. д.
1902 г.



Строители Ташкентской ж. д.
1903 г.



Строители Ташкентской ж. д.
1903 г.



Ескі мен жаңаның тоғысы.
Встреча старого и нового



Жергілікті халық отарбаны қызықтауда.
Местные жители встречают "огненную арбу".



Строительство одного из участков Ташкентской ж.д.
1902 г.



Пассажирское здание на ст. Ак-булак.
1905 г.



Пассажирское здание на ст. Ак-булак.
2005 г.



Железнодорожная больница на ст. Ак-булак. 1905 г.



Товарный склад на ст. Ак-булак. 1905 г.

мическимъ значеніемъ. Посему, казалось бы, что съ проложеніемъ хорошей къ нему грунтовой дороги, интересы Казалинска будутъ въ достаточной степени обезпечены. Далѣе путь вступаетъ въ степныя пространства Сѣверной части Сыръ-Дарьинской области и Иргизскаго уѣзда Тургайской области. Въ этихъ предѣлахъ путь огибаетъ Аральское море у Алты-Кудука и, слѣдуя по кратчайшимъ направленіямъ черезъ Малые Барсуки у источника Акъ-Тама и черезъ Большіе Барсуки у озеръ Челкара и Ходжа-Куля, далѣе по долину рѣки Кауджуръ достигаетъ Мугоджарскихъ горъ; здѣсь путь переходитъ хребетъ и вступаетъ въ Уральскую область, въ которой, придерживаясь караванной дороги, пересѣкаетъ рѣки Эмбу, Кубелей-Темиръ и Кульдененъ-Темиръ и вступаетъ въ долину рѣки Илека Тургайской области. По долину Илека, захватывая уѣздный городъ Актюбинскъ, путь доходитъ до оврага Акъ-Булакъ, откуда, пересѣкая рѣку Курайлы у впаденія въ нее рѣки Ти-Таса, линия переходитъ въ долину Донгуза и затѣмъ достигаетъ почтовой дороги, по коей и слѣдуетъ до Оренбурга. Вся линія имѣетъ протяженіе немного болѣе 1.700 верстъ.

При личномъ осмотрѣ мной всей поименованной мѣстности выяснилось, что намѣченное направленіе не представляетъ какихъ-либо исключительныхъ техническихъ трудностей.

Водоснабженіе ея въ достаточной степени обезпечено.

Первые 900 верстъ отъ Ташкента будутъ питаться проточной водою Сыръ-Дарьи, ея притоковъ и разливовъ а послѣдніе 550 верстъ къ Оренбургу— проточной водою рѣкъ: Донгуза, Илека съ притоками и другихъ, протекающихъ въ предѣлахъ Уральской области. Мугоджарскія горы имѣютъ свою воду и даютъ начало рѣкѣ Кауджуръ, снабжающей прѣсною водою пространство Ходжа-Куль и Челкаръ. Рѣка эта имѣетъ видимое теченіе въ теченіе только 3-хъ мѣсяцевъ, а въ остальное время пересыхаетъ на поверхности, при чемъ однако сохраняется обильное подземное теченіе, что мною было провѣрено

на мѣстѣ установкой пробныхъ колодцевъ. Что касается средняго участка отъ Ходжа-Куля до разлива Сыръ-Дарьи, протяженіемъ 250 верстъ, то его должно считать нѣсколько менѣе обезпеченнымъ, въ особенности на протяженіи около 100 верстъ близъ Аральскаго моря. Для обезпеченія водоснабженія на этомъ участкѣ предположено поставить опрѣснитель на Аральскомъ морѣ. Затѣмъ, при моемъ проѣздѣ выяснилось, что переходъ черезъ Мугоджарскія горы далеко не представляетъ тѣхъ затрудненій, коихъ первоначально опасались.

Что касается, наконецъ сплошныхъ песковъ, которые, — какъ первоначально полагали, — могли бы служить серьезнымъ препятствіемъ при сооруженіи линіи, то ихъ въ дѣйствительности, слѣдуя указанному на картѣ направленію, встрѣчается всего не болѣе 25—30 верстъ, причемъ они еще покрыты зарослями и посему не могутъ представлять какихъ либо техническихъ затрудненій при постройкѣ.

При такихъ сравнительно благопріятныхъ техническихъ условіяхъ для сооруженія рельсоваго пути по намѣченному направленію, онъ представляется также весьма выгоднымъ и въ экономическомъ отношеніи, пролегая по мѣстностямъ отчасти уже культивируемымъ, въ остальной же части вполне пригоднымъ для будущаго экономическаго преуспѣянія.

Кромѣ вышеупомянутой пустыни на протяженіи около 250 верстъ, вся остальная мѣстность является годной не только для скотоводства, но и для земледѣлія, въ особенности при условіи надлежащаго орошенія ея изъ Сыръ-Дарьи.

Близость Аральскаго моря обезпечиваетъ дорогу рыбными грузами, такъ какъ уже и нынѣ отсюда вьочнымъ путемъ доставляется въ Оренбургъ свыше 200.000 пудовъ рыбы. Вмѣстѣ съ тѣмъ примыканіе линіи къ Аральскому морю даетъ возможность установленія прочныхъ торговыхъ сношеній съ Хивинскимъ Ханствомъ.

Затѣмъ вся долина рѣки Илека является мѣстностью уже и нынѣ сильно населенной и обрабатываемой, а громадныя соляныя богатства Илецкой Защиты несомнѣнно будутъ давать дорогѣ,—при

условія проведенія къ этой Защите подѣзднаго пути—весьма обильные соляные грузы.

Такимъ образомъ есть полное основаніе разсчитывать, что помимо своего стратегическаго и транзитнаго значенія, линія Оренбургъ-Ташкентъ, при сооруженіи ея по намѣченному мною направленію, — послужитъ къ весьма энергичному и плодотворному оживленію мѣстной экономической и культурной жизни.

Изъ опроса мною на мѣстѣ всѣхъ высшихъ административныхъ властей, а также представителей мѣстныхъ экономическихъ интересовъ, выяснилось, что всѣ они, безъ исключенія, признаютъ вышеизложенное направленіе наилучшимъ и считали бы всякое измѣненіе его идущимъ въ ущербъ мѣстнымъ интересамъ.

Въ заключеніе нельзя еще не упомянуть о томъ, что проложеніе линіи вдоль поднаго пути, могущаго служить весьма удобнымъ средствомъ для перевозки строительныхъ матеріаловъ, существенно облегчитъ и ускоритъ сооруженіе этой желѣзной дороги, давая возможность вести работы одновременно изъ нѣсколькихъ пунктовъ.

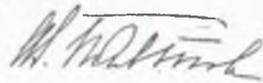
Признавъ, на основаніи изложенныхъ соображеній, намѣченное на прилагаемой картѣ направленіе линіи Оренбургъ-Ташкентъ наиболее отвѣчающимъ какъ общегосударственнымъ, такъ и мѣстнымъ интересамъ, я, по прибытіи 5-аго сего іюля въ Оренбургъ, далъ распоряженіе ожидавшей меня тамъ партіи инженеровъ немедленно приступить къ подробнымъ по сему направленію изысканіямъ.

О вышеизложенномъ приему долгу бесподданнѣйше представить на ВЫСОЧАЙШЕЕ ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА благоволеніе.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія Князь М. Ливковъ.

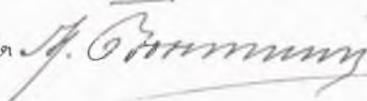
Со подлиннымъ вторю: Вице-Директоръ Канцеляріи

Министра Г. В.



Свергалъ:

Начальникъ Отдѣленія



МИНИСТРЕ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

7 Сентября 1900 г.

А 1192

Милостивый Государь
СЕН 1900
№ 8870

Сергей Михайлович.

Во исполнение ВЫСОЧАЙШЕЙ резолюции, положен-
ной на журналъ особого совѣщанія по разсмотрѣнн
вопроса о выборѣ направленія желѣзнодорожной ли-
нии, имѣющей соединить Средне-Азиатскую желѣзную
дорогу съ стѣею желѣзныхъ дорогъ Европейской Рос-
си, Министромъ Путей Сообщенія отдѣльно распоряже-
нїе объ организаци окончательныхъ изысканїй
Оренбургъ-Ташкентской желѣзнодорожной линїи.

Завѣдывающими этими работами назначены:
отвергаго участка, отъ Оренбурга до Казалинска,
Д. от. сов. инженеръ п.с. Урсати, южнаго участка
отъ Казалинска до Ташкента, Тайный Советникъ инже-
неръ п.с. Вяземскїя, которому также поручено
произвести рекогносцировку рѣки Сырь - Дарьи.

Его Высоко-ству

С. М.

ДУХОВСКОМУ.

Въ настоящее время на первомъ участкѣ рабо-

ты производятся, а на второмъ къ нимъ вскорѣ будетъ приступлено.

Сообщая о вышеизложенномъ, имѣю честь покорнѣе просить Ваше Высокопревосходительство не отказать въ законномъ содѣйствіи вышеназваннымъ лицамъ и тѣмъ, кои ими будутъ командированы для производства упомянутыхъ работъ, къ успешному выполнению возложенныхъ на нихъ порученій.

Пользуясь настоящимъ случаемъ прошу Васъ принять увѣреніе въ искреннемъ уваженіи и совершенной преданности

Вашего покорнаго слуги
К. Мельниковъ

Журналъ

Совѣщанія Начальника изысканій и
представителей Военнаго вѣдѣнія и
Ташкентскаго Генералъ-Губернатора

№ 1, 1901 года

Избранное изысканіемъ 1900 года направ-
леніе линіи Оренбургъ-Ташкентской око-
лѣвной дороги составляетъ у г. Ташкента
продолженіе главнаго пути конечной стан-
ціи Ташкента Средне-Азіатской ж. д.,
затѣмъ сдвигая на сѣверъ и сходя горѣ на-
прямую вѣдъ старого Сары-Матъево
тракта на перевалъ горъ Копи-Курты,
съ котораго долиною Кавриканъ спускает-
ся къ р. Арвса близъ того мѣста, гдѣ
долина этой рѣки заселена русскими пере-
селенцами. Дальше линія идетъ къ Ташке-
нту, сдвигая сначала вѣдъ рѣки Арвса,
а затѣмъ Сары-Дарыи.

Расстояніе между г. Ташкентомъ и
Ташкентомъ по избранной линіи опре-
дѣлилось въ 25½ верстахъ, на 2½ верстахъ дороге
разстояніе между этими пунктами
опредѣленного предвѣдующими изысканіями

1899 года; кроме того изысканіемъ линіи про-
ложено на протяженіи 60 верстъ вѣдъ рѣки
Арвса по истинности гдѣной для поселеній,
а самая станція Арвса расположена та-
кимъ образомъ, что отъ нея гдѣно сдвиганіе
вѣдъ на г. Арвской. Но этихъ признаній
следуетъ признать, что въ существующихъ
отношеніяхъ избранное направленіе предвѣ-
дляетъ значителныя выгоды по сравнению съ
предвѣдующимъ.

Отъ Ташкента линія идетъ къ Сары-
Дарыи на сѣверо-западъ, образуя уголъ въ 137°.

Для сполненія линіи въ этихъ мѣстахъ вѣдъ
изысканій варианта Рашковъ въ 133¾ верстахъ по-
ти по прямому направленію вѣдъ къ Сары-
Дарыи. Тѣмъ, гдѣ этотъ вариантъ идетъ
противъ Ташкента между озерами и фь-
кою, мѣстность на протяженіи около 25 вѣр
затопляется приливательною водою вѣдъ
къ Сары-Дарыи, да и самая станція, распо-
ложенная противъ Ташкента, мѣстность
около себя постоянно изысканіями не
затопляемую площадь, что образованіе на-
ней вагона либо значителнаго поселка и
мѣстности вѣдъ вѣдъ безъ исключеній стан-
ціонныя изысканія, работныя и др. все

необходимо было бы иметь несколько сотен
домов. Высота, этот вариант и короче из-
бранной и ориентации около 5 1/4 версты, но
в виду удобства и выгоды отсюда
отдать предпочтение линии в направлении
Курганстанга.

На дальности своей протяженности
линия выдвигается по направлению р. Сур-Дары.
Между Обероком и Фортань А. Д. Карман-
чи! направление линии было определено в
одной стороне факто, а другой - изотомы
озера и водотока, так что линия идет на
больших своем протяжении по водораздельной
линии отсюда возвышенности, которая
из отсюда своей протяженности в 140 версты
между этими пунктами, 42 версты линия
идет по затопленным водным водным
линии, из конца на 16 верстах при-
дется иметь серьезные затруднения отко-
сове Давид и на пути, но этому направлению
отдано предпочтение перед направлением в
сторону озера, так как оно короче на 22 версты
и водораздельной линии вблизи обертены
ближестого р. Сур-Дары. Отсюда все направ-
ление 192 версты не обозначено водотока, озеро сль-
томно усыхают и вода в них почти не

49^{об}

и холодны, которые в значительной части
лучше время покровов отсюда отсюда
дурно вода и почти не в состоянии
отсюда, так несколько отсюда.

От Форта А. Д. Карманчи линия направ-
ляется вверх р. Сур-Дары до уровня, изfran-
наро изотомы отсюда части отсюда
Между отсюда и отсюда отсюда отсюда
линия, в разности 8 версты отсюда отсюда
берега факто. Отсюда отсюда в. Карманчи
линия водотока отсюда р. Сур-Дары и
потому отсюда отсюда в. отсюда отсюда,
потому отсюда отсюда отсюда отсюда
линия и отсюда отсюда отсюда на отсюда
линия отсюда отсюда отсюда. Отсюда
затопления отсюда отсюда отсюда
своем отсюда отсюда отсюда отсюда
и потому отсюда на отсюда отсюда от-
части отсюда отсюда, отсюда отсюда
вершины на отсюда отсюда отсюда
линия. Отсюда отсюда отсюда отсюда
затопления отсюда отсюда отсюда
линия водотока отсюда, в. отсюда отсюда отсюда
отсюда отсюда отсюда отсюда, а в. отсюда
отсюда отсюда, отсюда отсюда отсюда отсюда
линия отсюда отсюда отсюда отсюда

отсутствием означенных предметов
в том же малозначительном количестве.
Таковы образцы промышленного, а также
такого торгового значения, которые не
имеются. Их производство означенной горючей
субстанции производится из угля и минералов бу-
дущих отсюда везущихся в экспорте, который
покажется на берегу Французского моря, за-
места Каранакского. До сих пор не было
пункта отгрузки в количестве около 200 000
пуд. веса, выходящая из Французского моря,
устье реки Саран и близость озера, ре-
комендуемая в значительной степени. Рубеж-
ские руды также извлекаются этой рудой
предварительно и найдены на карьерах близ
Костромского берега, как они частями обра-
ботаны и в настоящее время, производятся
и Каранакско. Если же на Французском море
будет организовано небольшое предприятие,
то не подлежит сомнению, что торговый
караванный пункт, близлежащий к Каранакскому
берегу на Каранакском, производимый для
экспорта и отсюда будет торговать с
Кипрской, значительная часть которой за-
прещена правительством Каранакского. Которые
некоторые указания относительно вывоза

в том же количестве означенных предметов
Каранакского берега и восточной Франции
в значительной степени

Рубежские руды означенной горючей
субстанции производятся из угля и минералов
будущих отсюда везущихся в экспорте, который
покажется на берегу Французского моря, за-
места Каранакского. До сих пор не было
пункта отгрузки в количестве около 200 000
пуд. веса, выходящая из Французского моря,
устье реки Саран и близость озера, ре-
комендуемая в значительной степени. Рубеж-
ские руды также извлекаются этой рудой
предварительно и найдены на карьерах близ
Костромского берега, как они частями обра-
ботаны и в настоящее время, производятся
и Каранакско. Если же на Французском море
будет организовано небольшое предприятие,
то не подлежит сомнению, что торговый
караванный пункт, близлежащий к Каранакскому
берегу на Каранакском, производимый для
экспорта и отсюда будет торговать с
Кипрской, значительная часть которой за-
прещена правительством Каранакского. Которые
некоторые указания относительно вывоза

Рубежские руды означенной горючей
субстанции производятся из угля и минералов
будущих отсюда везущихся в экспорте, который
покажется на берегу Французского моря, за-
места Каранакского. До сих пор не было
пункта отгрузки в количестве около 200 000
пуд. веса, выходящая из Французского моря,
устье реки Саран и близость озера, ре-
комендуемая в значительной степени. Рубеж-
ские руды также извлекаются этой рудой
предварительно и найдены на карьерах близ
Костромского берега, как они частями обра-
ботаны и в настоящее время, производятся
и Каранакско. Если же на Французском море
будет организовано небольшое предприятие,
то не подлежит сомнению, что торговый
караванный пункт, близлежащий к Каранакскому
берегу на Каранакском, производимый для
экспорта и отсюда будет торговать с
Кипрской, значительная часть которой за-
прещена правительством Каранакского. Которые
некоторые указания относительно вывоза

В том же количестве означенных предметов
Каранакского берега и восточной Франции
в значительной степени

1) Изменение общего направления ветров при
Южно-азиатской маусунальной промене из
конца 1899 года, в смысле преобладания пасс-
сового ветра к югу. Поурасскому, в смысле сона-
шения в выданье вышеназванного ветра, на
используемой станции Поурасскомая гора
уменьшения предобластного пункта,
Григорьевское, относительной ширины фронтальной
полосы на $5\frac{1}{4}$ версты. При уменьшении
предобластного пункта в вариантах и пу-
ти на юг. Поурасскомая, которая состоит
из этой гора на 30 версты и имела бы
высотности, частые затоплениями реки
Сурь Дарви, а потому ввиду их опасности
к разрыву орола ветра значительная
поселения, снабжение предобластного пунк-
та запасами, коих при 14 парках вы-
скаго графика / без фактического вы-
хода / потребуются значительное об-
щества - будет очень затруднено.

2) Уменьшение предобластного пункта
высотою от Казаинской на юг. Майм-баша,
где предполагается станция III класса и
примане на реке Сурь Дарви, при умень-
шении ширины от юг от. Майм-баша на
путь от станции Сурь-Дарви, где вы-

наше возмущение вразно, так как при
уменьшении предобластного пункта
вблизи г. Казаинской, на местности выше
высоты горы и при существовании системы
многочисленных разветлов, ввиду сложности
Казаинской оказалась бы, в периоды оттока
разветлов, предобластного пункта. Исход-
уши, - на юго-запад, в том направлении подвоза
к предобластному пункту, предобластного.
Общая ширина бы предобластного пункта
показана, т.е. относительная часть на выданье
местной периодической массе в период
войны. На станции же Майм-баша, при
уменьшении на высоте и не достигающей
берега реки, предобластного пункта оттока
высоты оттока предобластного пункта
ввиду того и уменьшения оттока Казаинской
будут удобны, так как у станции Майм-баша
предполагается уменьшение пункта, где вы-
пускается паровозная система каменного.
На этой же станции будет и основное место
3) Направление проследимой линии от
от. Майм-баша через юго-запад от. Сурь-Дарви,
при существовании вышеназванного каменного,
массы бытующей в смысле выданья
пункта при уменьшении на территории

отманиста отъ само переноса тамъ-же и
на въведеніи, которое въ самомъ
будущемъ возмозимомъ прогнано переноса
Майн-бахъ - Биллауин, Датондунъ до 80
верстахъ виртуальной земли, вѣсивъ около
14 парнаго графина / безъ факултативнаго /;
какъ при томъ одно въведеніи.

4/ Виртуальной Интенданца Туркестанска и До-
енскаго округа, сегоднѣшняго въ 22 Октября
1900 года за № 1782 утвердило, что предоловом-
веніи малауинъ, Козантинскій и Косовскій,
предпологаются упразднены, а въ Туркестанѣ
вообще таковыхъ не имѣется. Въ виду этого
при предоловомѣннѣ пункта въ сирдунѣ
предпологаются также упраздненъ для всегда
проблемна, дома этого и купеческаго
Кембелли предпологаются предоловомѣ-
ннѣ пункта.

5/ Если предоловомѣнны пунктъ, въ виду
магистратскій земледѣльскій земли, сирдунѣ, со-
мнѣно предолованіи Туркестанскаго Штаба, отъ
общаго вѣдѣнія промѣна которъ, заманѣ-
леннѣ упробилумъ предолованіи предолово-
веннѣ пункта.

6/ На отманинѣ Туркестанска дома и не предло-
женно возбудитъ постановленіи предоловомѣ-

веннаго пункта, но, сегоднѣшняго Туркестанска
Штаба, сирдунѣ отъ общаго предолованіи
пункта для земледѣльскій, вѣдѣннѣ
магистратскій, вѣдѣннѣ предолованіи
пункта и дома для заманѣннѣ.

7/ Сирдунѣ индѣ Орскій Туркестанска
предолованіи для 14 паръ виртуальной
земли въ пунктѣ, а потому на заманѣннѣ
пункта предолованіи для заманѣннѣ пункта,
какимъ бы предолованіи предолованіи и заманѣннѣ
земли пункта, такъ какъ эта работа, въ
индѣ предолованіи, не предолованіи
индѣ вѣдѣннѣ. Тогда и на отманинѣ Туркестанска
предолованіи въ предолованіи заманѣннѣ
земли предолованіи вѣдѣннѣ пункта, предолованіи
въ заманѣннѣ индѣ въ 27 Октября
1900 года за № 1.

На отманинѣ вѣдѣннѣ постановленіи
пункта предолованіи постановленіи заманѣннѣ
земли.

1/ Утвердило постановленіи вѣдѣннѣ
пункта индѣ Туркестанска Орскій
Туркестанска вѣдѣннѣ заманѣннѣ
пункта на вѣдѣннѣ постановленіи заманѣннѣ
пункта постановленіи заманѣннѣ
пункта, постановленіи вѣдѣннѣ

Замета и интервалу бр. 1000000
на 1000000.

2) Вкључити у разгледног воденица
спонимом додеи устројство турса про-
долокоствену пунитову указаним раз-
воја и оном, тобаи оми били ономас-
ни крестовити додеи.

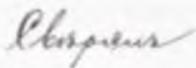
3) Вкључити у разгледног воденица,
који остои работи, устројство тобаи
устројство додеи еклади провиста при
подолкоствену пунитову, а тобаи ја-
комлеу инал, пунитову указаним у
устројство додеи пунитову пунитову
устројство додеи графика у 14 паде пунитову,
устројство додеи, ономас тобаи
работи оми били пунитову пунитову
кратки Двумити до Оренбурга, тобаи
устројство додеи пунитову пунитову
при Додеи материјалу пунитову
устројство додеи пунитову пунитову
устројство додеи пунитову пунитову.

4) Вкључити додеи пунитову пунитову
устројство додеи пунитову пунитову
устројство додеи пунитову пунитову
устројство додеи пунитову пунитову.
Пунитову пунитову: Пунитову пунитову

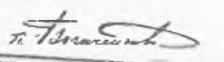
скагии Швейцарии Собранных Велюскаий. Пред-
ставителю отъ Высшаго Велюскаго заво-
дывающаго предвзвешеннымъ войска Швейцарскаго
скаго Военнаго Округа, Генералскаго Штаба
Баденовскаго Барона фонъ Шварце. Уполно-
моченный отъ административнаго Швейцарскаго
скаго Ровнотника И. Гейсера.

въ подлинномъ верно.

Начальникъ изысканий
Инженеръ



Письмоводитель



ПРАВИЛА
Врачебно-санитарной службы на железных дорогах.
1893 г.

ГЛАВА I.

Общие положения

§ 1. Врачебно-санитарная служба на железных дорогах назначается:

а) для подачи врачебной помощи железно-дорожным служащим и их семействам, а также лицам, пострадавшим от несчастных случаев на железных дорогах, или заболевшим во время нахождения на таковых;

б) для наблюдения за тем, чтобы на железных дорогах не было служащих, имеющих телесные недостатки, препятствующие им успешно исполнять обязанности, связанные с безопасностью движения по железной дороге ;

в) для надзора за санитарным состоянием и их принадлежностей.

Примечание. Железно-дорожная техническая училища, в врачебно-санитарном отношении, подлежат надзору железнодорожного врачебного персонала.

§ 2. Непосредственное заведование врачебно-санитарной службой на железной дороге возлагается, под общим руководством управляющего дорогою на старшего врача.

Железная дорога, во врачебно-санитарном отношении, разделяется на участки, коими заведуют участковые врачи.

Число и протяжение их участков, равно как и все устройство врачебно-санитарной службы, порядок определения и увольнения, служащих входящих в ее состав, а также взаимные их отношения определяются центральной администрацией железной дороги, согласно с законом, настоящими правилами, постановлениями и распоряжениями Министра Путей Сообщения.

§ 3. Железные дороги, во врачебно-санитарном отношении, разделяются на участки из коих каждый находится ведении врача, а каждый участок-на околотки, находящиеся ведении фельдшеров.

Разделение дорог на врачебные участки производится соответственно местным условиям, протяжению дорог и числу служащих и рабочих, причем протяжение участка, в зависимости от густоты распределения служащих и рабочих.

Большая железнодорожная станции, Управления и мастерская, где сосредоточивается значительное число служащих с их семействами и рабочих, численностью от 1500-2000 человек, должны составлять отдельный врачебный участок.

Старшие врачи и врачи при больницах освобождаются от разъездов по линии или же к ним, в крайнем случае, приписывается участок в каждую сторону не более как в 20-25 верст.

На тех же основаниях определяются и фельдшерские околотки, протяжение коих назначается в пределах от 30 до 50 вер; в больницах и более важных приемных покоях должно находиться достаточное число фельдшеров для амбулаторных целей и для заведование аптекой.

Примечание. Подробное распределение врачебных участков и фельдшерских околотков и установление штата врачебно-санитарной службы (врачи, провизоры, фельдшера, повивальные бабки, больничная прислуга и проч.) производится, в соответствии с приведенными указаниями и местными условиям Управлениями железных дорог.

§ 4. Железнодорожные врачи, провизоры, фельдшера и повивальные бабки должны иметь надлежащее разрешение на практикование.

Железнодорожными фельдшерами могут быть только лица, окончившие курс в фельдшерских школах с уставом не ниже нормальной фельдшерской школы, или по крайней мере, имеющие звание старшего медицинского фельдшера и прослужившего в этом звании не менее трех лет.

§ 5. Совмещение должностей железнодорожных врачей с какими-либо другими должностями не допускается, без особого на то разрешения, в каждом случае, центральной администрации железной дороги.

§ 7. Каждый служащий в врачебно-санитарной части должен быть снабжен, утвержденною надлежащею правительственной властью инструкцией, определяющей его обязанности и порядок подчиненности.

§ 8. Служащий по врачебно-санитарной службы, не имеющие возможности исполнять свои обязанности, должен своевременно передать таковое исполнение лицу, коему предоставлено замещать его; если же такое замещение не предвидено, то он должен неотлагательно известить свое ближайшее начальство о невозможности исполнять свои обязанности.

§ 9. Врачи, фельдшера и повивальные бабки, при исполнении своих обязанностей пользуются бесплатным проездом по участкам железной дороги, на коих имеют служебные занятия, во всех обращающихся на дорогах поездах и на паровозах, а в особо важных случаях и на дрезинах.

В случаях, не терпящих отлагательства, упомянутые служащие для своего входа на поезд и схода с него, а также для приема и сдачи больных могут останавливать на пути следования товарные и служебные поезда, но не иначе как предупреждая о том начальника станции отправления поезда.

Означенные служащие имеют также право бесплатной посылки служебных депеш по железнодорожному телеграфу.

Примечание: Лицам врачебного персонала, в случаях экстренной надобности для подания помощи пострадавшим, а равно для целей взаимного замещения, сопровождения больных в больницы и т.д., предоставляется право бесплатного проезда и вне своих участков по разрешительным телеграммам ближайшего начальства этих лиц, применительно к порядку, установленному при проезде железнодорожных служащих в случае внезапных заболеваний.

§ 10. Все правительственные распоряжение по врачебно-санитарной части получают железными дорогами не иначе, как через Министерство Путей Сообщения. Равным образом железные дороги, по вопросам, касающимся означенной части, обращаются в установленном порядке за указаниями и разъяснениями в Министерство Путей Сообщения.

§ 11. Если вследствие особенностей какой-либо железной дороги, является необходимость в отступлениях от настоящих правил, то такие отступления разрешаются Министром Путей Сообщения по соглашению с Министром Внутренних Дел.

ГЛАВА II.

Обязанности служащих

§ 12. Старший врач заведует всей врачебно-санитарной службой железной дороги, распоряжается ее личным составом, дает ему надлежащие указания и наставления, наблюдает за исполнением подведомственными ему лицами возложенных на их обязанностей и заботится об исправном состоянии всех врачебно-санитарных средств дороги.

§ 13. Старший врач входит с представлениями в управление дороги о всех мероприятиях, необходимых для успеха верной ему службы, составляет и представляет управлению ежегодную смету расходов по этой службе и табели, по коим должен производиться отпуск лекарств и прочего довольствия лицам, пользующимся в железнодорожных больницах.

§ 14. Старший врач обязан своевременно собирать и систематизировать по установленным формам сведения о заболеваниях железнодорожных служащих, о пострадавших при несчастных случаях и прочие статистические данные, касающиеся его части, и представлять управлению дороги ежегодный подробный отчет по врачебно-санитарных служб.

§ 15. Старший врач обязан принимать предохранительные меры против распространения между железнодорожными служащими заразных болезней, как-то: сифилиса, оспы, глазных болезней и прочие.

В случае появления на железной дороге холеры или чумы, он должен неотлагательно отправиться на место эпидемии для определения ее силы и характера; при обнаружении тифа, скарлатины, дифтерита, оспы и кровавого поноса, присутствие старшего врача на месте требуется тогда, когда означенные болезни принимают характер эпидемии, при всех же прочих инфекционных болезнях старший врач обязан: отправляться на место лишь в том случае, если по обстоятельствам дела содействие его окажется необходимым.

О результатах своих исследований и исследований участкового врача, старший врач уведомляет управление дороги, железнодорожную полицию.

Если старшему врачу становится известно о появлении инфекционных болезней в местностях, соседних с полосой

отчуждения вверенной ему дороги, то он уведомляет о том немедленно местное медицинское начальство.

Вместе с тем, старший врач, по соглашению с управлением дороги, принимает надлежащие меры для борьбы с эпидемией руководствуясь при этом как местными обязательными постановлениями.

§ 16. В случае значительных несчастных происшествии на железной дороге, старший врач принимает необходимые меры для скорого и успешного подания помощи пострадавшим, приглашает, в случае надобности, к содействию посторонних врачей и фельдшеров и заботится о скорейшей доставке на место несчастья надлежащих врачебных средств и пособий, а также и о скорейшей перевозке пострадавших в удобное для пользования их пункты.

§ 17. Старший врач следит за соблюдением необходимых санитарных и гигиенических условий в станционных зданиях, буфетах, жилых помещениях служащих, мастерских, складочных местах для товаров и вообще по всей территории железной дороги, а также указывает способы оздоровления и дезинфекций. При этом он должен обращать особенное внимание на оздоровление вагонов пассажирских и дезинфекцию товарных, служащих для перевозки скота, живности, скоропортящихся грузов и покойников.

§ 18. Старший врач обязан производить не реже трех раз в году подобную ревизию всех врачебно-санитарных учреждений железной дороги, а также осмотреть состояние в санитарном отношении, обращая при этом особенное внимание на местности, которые по качеству почвы, воды разливу рек и другим местным обстоятельствам находятся в неблагоприятных санитарных условиях. Отчет об этих осмотрах, с указанием мер, необходимых для устранения замеченных поисправностей и недостатков предоставляется ими управляющему дорогою.

Если старший врач заведует участком то на него возлагаются вместе с тем все нижеприведенные обязанности участкового врача.

§ 19. Участковый врач заведует всеми учреждениями и личным составом по врачебно-санитарной части, находящимся в вверенном ему участки, и руководить деятельности подчиненных ему фельдшеров, повивальных бабок и прочих агентов врачебно-санитарной службы.

§ 20. Участковый врач обязан:

а) проезжать по своему участку для осмотра больных не реже одного раза в неделю, извещая об этом железнодорожных служащих через начальников станции;

б) принимать больных амбулаторно в приемных покоях, а также в станционных помещениях тех станции, на коих не имеется означенных покоев;

в) посещать больных на их квартирах в случае действительной в том надобности.

§ 21. Для предупреждения распространения заразных болезней участковый врач:

а) при периодических посещениях вверенного ему участка обращает внимание на состояние здоровья низших служащих, как-то: кондукторов, пассажирских поездов, сторожей при пассажирских зданиях, прислуги при мужских и дамских комнатах, буфетах, кухнях и т.д. Если при этом им будут замечены у кого-либо из сказанных лиц наружные признаки заразной болезни или будет получено от местного железнодорожного начальства или жандармской полиции заявление о существующих подозрениях, то он, участковый врач, немедленно доносит о том старшему врачу, с заключением о степени необходимости удаления подозрительного лица от службы, а равно сообщает о том же и врачебно-полицейскому начальству для применения последним мер законом установленных.

Примечание: Периодическому более подробному осмотру участкового врача обязательно подлежат перечисленные выше низшие служащие мужского пола и при том холостые и женатые, причем если вследствие болезни окажется нужным данное лицо удалить, то о том заявляется подлежащему железнодорожному начальству. Те же из сказанных служащих, кои не согласятся подчиниться означенным осмотрам, во всяком случае подлежат увольнению от службы.

б) руководить прививанием оспы железнодорожным служащим и живущим при них семействам.

§ 22. При появлении на участке инфекционных заболеваний участковый врач немедленно отправляется на место, где случилось заболевание, принимает все возможные меры против распространения болезни и немедленно извещает об этом старшего врача.

Равным образом, если участковому врачу станет известным о появлении инфекционных болезней в местностях соседних с полосой отчуждения вверенного ему участка, он немедленно доносит об этом старшему врачу.

Примечание. Лица, занимающие помещение в домах, принадлежащих железной дороге, в случае заболевания заразительными болезнями, обязаны, по требованию врача, перейти в больницу или на частную квартиру, в случае же отказа со стороны заболевшего; участковый врач обязан доводить о том, через старшего врача, до сведения Начальника (Управляющего) дороги, для принятия соответствующих мер по изолированию заболевшего от прочих служащих.

§ 23. При несчастных происшествиях с людьми на железной дороге участковый врач должен неотлагательно прибыть на место происшествия для подачи помощи пострадавшим и доставки их в удобные для лечения пункты.

При недостатке средств для оказания необходимой врачебной помощи участковый врач немедленно уведомляет об этом старшего врача.

По оказанию первоначальной помощи пострадавшим, участковый врач составляет описание увечья, которое вносится в протокол о происшествии.

§ 24. Участковый врач обязан производить освидетельствование зрения, слуха и общего состояния здоровья лиц.

§ 25. Участковый врач должен следить за исправным состоянием в санитарном отношении станционных зданий, буфетов, жилых помещений, мастерских, кухонь, бань, прачешных, торговых складов, вагонов и проч., а также отхожих мест, как постоянных, так и временных, устраиваемых, при скоплении рабочих и массовых перевозках войск, и руководить производством по указаниям старшего врача, дезинфекции как вагонов, так и других принадлежностей дороги. Он обязан возможно чаще проверять доброкачественность воды для питья и варки пищи, а также производить осмотр продаваемых в железнодорожных буфетных столах припасов и употребляемых в оных посуды и белья.

О замеченных неисправностях и недостатках по санитарной части участковый врач сообщает местным старшим агентам подлежащей службы и доносить старшему врачу.

§ 26. Участковый врач заботиться о своевременном снабжении своего участка, в установленном на дороге порядка, подлежащими медикаментами и прочими врачебными материалами и принадлежностями, иметь надзор за правильным их хранением и расхождением, ведет соответственная приходо-расходные книги и составляет в установленные сроки отчеты.

§ 27. Участковый врач представляет старшему врачу в определенных сроки и по установленной форме сведения: о заболеваниях и лечении железнодорожных служащих, о случаях выдающегося заболевания или смерти пассажиров, о пострадавших от несчастных происшествий и другие статистическая сведения, кой ему будут указаны.

§ 28. Провизоры, фельдшера, повивальные бабки и прочие служащие по врачебно-санитарной части исполняют свои обязанности согласно данным им инструкциям, а также указаниям и распоряжением врачей, в введении которых они состоят.

ГЛАВА III.

Устройства для врачей помощи

§ 29. Для подачи медицинского пособия лицам, на железных дорогах устраиваются больницы, приемные покои, станционная и поездные аптечки. Число больных и приемных покоев на каждой железной дороге, их размеры и расположение по линии определяются центральной администрацией железной дороги, в зависимости от числа служащих, возможности пользоваться больницами других ведомств и прочих местных условий. Станционная аптечка должны быть на каждой станции, где не имеются приемного покоя.

§ 30. В каждой железнодорожной больнице должны быть отдельные помещения: для хирургических больных, для терапевтических больных и для заразных больных.

Лица, страдающие неизлечимыми хроническими болезнями, и душевно-больные в железнодорожной больницы не помещаются.

32. Приемные покои предназначаются:

а) для приема в них врачами амбулаторных больных;
б) для подачи первоначального пособия пострадавшим от несчастных случаев на железных дорогах и тяжело-больным, впредь до отправки их в больницу или вообще на место дальнейшего лечения

в) для хранения медикаментов, перевязочных средств и прочих врачебных принадлежностей.

Приемные покои должны быть непроходные, светлые, сухие и теплые, иметь не менее двух кроватей для больных и по размерам отвечать указанному выше назначению.

Приемные покои ни в каком случае не должны служить для жилья.

§ 33. В каждом приемном покое должен находиться запас наиболее употребительных медикаментов и перевозочных средств не менее 2 носилок для раненых и не менее 8 комплектов приспособлений для перевозки больных и раненых в вагонах, как-то: матрацов, подушек, одеял и т.п.

В приемном покое, ближайшем к месту жительства участкового врача, должен находиться сверх того ампутационный набор и ящик с перевозочными средствами на 20 раненых.

Те медикаменты из числа находящихся в приемных покоях, употребление коих допускается только врачу, должны храниться под замком, ключ от которого находится у участкового врача.

§ 34. Заведование незначительным приемным покоем возлагается на участкового фельдшера, который в часы, назначенные для приема больных, должен обязательно в нем присутствовать; при деятельном-же, по численности населения служащих и рабочих, приемном покое, независимо от участкового находится постоянный фельдшер.

§ 35. Приемные покои устраиваются на станциях:

ближайшей к месту жительства участкового врача, узловых станциях, на коих сходится главная линия железнодорожной сети, имеющих основные паровозные депо и мастерские.

36. На каждой станции, где не имеется приемного покоя, должны находиться в распоряжении начальника станции:

а) аптечный ящик с наиболее употребительными простыми медикаментами и перевязочными средствами.

б) по меньшей мере одни носилки.

§ 37. В каждом пассажирском поезде должны находиться в распоряжении главного кондуктора:

а) аптечный ящик с наиболее необходимыми простыми медикаментами и перевязочными средствами для подачи первой помощи лицам, заболевшим или пострадавшим в поезде.

б) носилки для переноски раненых и больных.

§ 38. В станционных и поездных аптечных ящиках должны находиться наставления об употреблении имеющихся в них средств и правила подания первой помощи при несчастных случаях с людьми до прибытия врача.

Название средств, как в аптечных ящиках, так и в наставлениях, должны быть обозначены на русском языке.

§ 39. Подробные ведомости с означением количества медикаментов, перевязочных и прочих средств, которые должны иметься в приемных покоях, в станционных и поездных ящиках, составляются старшими врачами и предоставляются через управление дороги на утверждение центральной администрации дороги.

ГЛАВА IV.

Лечение За счет железных дорог

§ 40. Врачебное пособие на счет железной дороги производится врачебным ее персоналом имеющимся в его распоряжении врачебными средствами. Пособием этим имеют право пользоваться:

А. В виде только первоначальной помощи:

1) Заболевшие на дороге пассажиры;

2) Поденные рабочие, нанимаемые для железнодорожной работы, как непосредственно администрацией железных дорог, так и подрядчиками, — при чем заболевающие заразными болезнями поденные рабочие, по оказании им первоначальной помощи, передаются в распоряжение местной полиции.

Примечание. Рабочие, нанимаемые непосредственно подрядчиками, получают первоначальную помощь за счет их последних.

Б. В виде первоначальной помощи и дальнейшего лечения.

1) Лица, пострадавшие при несчастных случаях на железной дороге;

2) Все железнодорожные служащие, мастеровые рабочие постоянные и временные, а также живущие при этих лицах семейства.

3) Ученики технических железнодорожных училищ во время прохождения курса.

4) Ниже чины жандармской полиции и их семейства.

Примечание. Под семейством подразумеваются жена, родители, несовершеннолетние сыновья и братья и незамужние дочери и сестры.

В. В больницах (общих палатах) :

1) Лица пострадавшие при несчастных случаях;

2) Все железнодорожные служащие, мастеровые, рабочие постоянные и временные, а также живущие при них члены семейства, в том случае, если годовой оклад служащего не превышает 1.200 рублей;

3) Ученики технических железнодорожных училищ во время прохождения ими курса.

4) Нижнее чины жандармской полиции и их семейства.

У себя на дому:

Те из перечисленных выше пункта, в лице, кои по причин трудной болезни не могут явиться в приемный покой.

§ 41. Лица, имеющие право на безвозмездное, за счет железных дорог, лечение могут получать только те лекарства, которые заключаются в утвержденном установленном порядке списке. Лекарства выдаются только по рецептам железнодорожных врачей и не иначе, как по представлению бюллетеней, за исключением экстренных случаев, по рецептам же посторонних врачей лекарства могут быть отпускаемы только в случаях, нетерпящих отлагательства, согласно издаваемым на этот счет Управлениями дорог особым правилам.

Примечание. В бюллетенях кроме имени, фамилии и служебного положения и годового оклада содержание больного, должен быть означен после освидетельствование больного врачом.

§ 44. В случае болезни пассажира, не позволяющей ему продолжать путь, начальника станции приглашает железнодорожного врача или фельдшера, который, по подаче пассажиру первоначальной помощи, передает его жандармской полиции для отравления в ближайшую местность, где возможно получить медицинскую помощь, и там больной передается на попечение местной полиции. Заболевшие воинские чины проезжающих по железной дороге воинских ко-

манд могут пользоваться имеющимися на дороге медицинскими средствами, наравне с прочими пассажирами.

ГЛАВА V.

Правила медицинского освидетельствования

Правила медицинского освидетельствования лиц, поступающих на железнодорожную службу

§ 117. Медицинскому освидетельствованию должны подвергаться;

а) через железнодорожных врачей или врачей центральных учреждений Министерства Путей Сообщения, при поступлении на железнодорожную службу, все штатные, постоянные и временные железнодорожные служащие, мастеровые и рабочие, постоянные и временные, за исключением поденных, ученики телеграфа, депо мастерских и все поступающие для обучения в технические железнодорожные училища.

§ 124. При медицинском освидетельствовании врачи, прежде всего, руководствуются перечнем болезней и телесных недостатков, препятствующих поступлению на железнодорожную службу вообще.

В зависимости от требований, предъявляемых в отношении к здоровью кандидатов на различные должности, железнодорожные служащие разделяются на три категории.

1 — я категория: должности, для замещения которых к кандидатам, помимо общих для всех железнодорожных служащих требований относительно состояния здоровья, предъявляются еще установленные высшие нормы зрения или слуха.

2 — я категория: должности, для замещения которых к кандидатам, помимо общих для всех железнодорожных служащих требований относительно состояния здоровья, предъявляются, сравнительно с первой категорией, пониженные, пониженные требования относительно зрения и слуха.

3-я категория: все прочие должности, не входящие в 1 и 2 категории.

§ 128. Болезни и телесные недостатки, препятствующие поступлению на железнодорожную службу вообще.

1. Заразные болезни:

а) Все заразные болезни, препятствующие несению служебных обязанностей или представляющие опасность в смысле заразительности; из них прежде всего:

б) сифилис в заразительном периоде его развития,

в) бугорчатка, даже в начальной стадий развитии, с незначительно выраженными объективными явлениями,

г) склерома верхних дыхательных путей (Rhinoscle-roma) и проказа (Lepra).

II. Общее незаразные болезни в степени развития, препятствующей исполнению служебных обязанностей, или грозящей в более или менее недалеком будущем ослаблением или потерей трудоспособности.

III. Все злокачественные новообразования; не злокачественные в том случае, если препятствуют отправлению служебных обязанностей или могут препятствовать такому в будущем.

IV. Душевные болезни во всех степенях и видах.

V. Болезни нервные: органические болезни головного и спинного мозга, полные и неполные параличи, невралгии, судорожные формы, заикание в степенях препятствующих исполнению служебных обязанностей, истерия и неврастения в сильной степени развитие. Менье-рова болезни, эпилепсия и эпилептоидные судороги, спинная сухотка во всех степенях, пляска Св.Витта (различные формы хорей) , недержание мочи, хронический алкоголизм.

VI. Органические болезни сердца для занимающихся напряженным трудом, связанным с продолжительными движениями, стоянием на ногах, перенесением тяжестей, артеросклероз в значительной степени и другие болезни артерии для той же категорий служащих даже в незначительных степенях развитие.

VII. Узловатые, редко выраженные расширение вен, а также и изъязвление их.

VII Болезни органов дыхание:

а) болезни носа, носоглоточной области, гортани и дыхательного горла, если они нарушают правильное дыхание (или глотание), лишают голоса, растраивают речь или же влияют на общее состояние здоровья.

б) хроническое воспаление легких и плевры, гнойный (гнилостный) бронхит, расширение бронхов расширение легких в степени развитие, нарушающей дыхание и общее питание.

IX Болезни органов пищеварения:

а) болезни желудка-кишечного канала, поджелудочной железы и печени, с очевидным расстройством питание;

б) каловый свищ;

в) грыжи вправимые и невправимые, а равно расширение грыжевого кольца хотя бы и без выпячивание брюшных внутреннихностей.

Примечание: Грыжи вправимые и хорошо удерживаемые бандажем не являются препятствием к занятию должностей 3-й категории, не связанных с физическим трудом и продолжительным хождением.

X. Болезни половых и мочевых органов, препятствующие исполнению железнодорожной службы.

XI. Болезни костей, мышц, суставов, препятствующие профессиональной работе.

XII. Болезни общих покровов:

а) хронические сыпи, сопровождающие расстройством общего питания, препятствующие профессиональной работе или представляющие опасность для окружающих в смысле заражение;

б) волчанка (туберкулезное поражение кожи вообще);

в) кожные рубцы и незаживающие язвы, препятствующие свободному движению членов и затрудняющие профессиональную работу.

XIII. Болезни зрительного аппарата:

а) все хронические болезни органа зрения, влияющие или могущие в будущем вредно влияет на функцию органа, как то: язвенный блефарит, трахома во всех степенях ее развитие, выворот век, заворот их и неправильный рост ресниц в направлении к главному яблоку, недостаточность век для закрытие главного яблока, хронические гнойные воспаление слезного мешка, сращение век с главным яблоком, сопровождающее значительным ограничением подвижности главного яблока и всякие заболевание глаз, могущие при дальнейшем течении дат понижение зрение;

б) ослабление остроты зрение в степени, препятствующей исполнению служебных обязанностей вообще, и высокая степень близорукости с осложнениями на дне глаза.

XIV. Болезни слухового аппарата:

- а) Хроническое гнойное воспаление среднего уха;
- б) резко выраженное воспаление наружного уха;
- в) понижение остроты слуха для самой тихой шепотной речи до 1-го метра (в закрытом помещении).

XV. Уродства, телесные недостатки, врожденные и приобретенные в том случае, если они препятствуют исполнению служебных обязанностей.

Потеря одного глаза, руки, ноги, препятствуют поступлению на должности всех категорий, за исключением поступающих для занятий в конторах.

§ 129. Болезни и недостатки, препятствующие поступлению на должности 1-ой категорий.

- а) невращения даже в средней степени развития;
- б) слезотечение от органических изменений слезного аппарата;
- в) параличи двигательных нервов глазного яблока (паратическое косоглазие);
- г) слепота на цвета и ослабление цветоощущение на красный и зеленые цвета ;
- д) острота зрения ниже следующих норм: 0,75 на каждый глаз в отдельности или 1,0 на одном глазу и 0,5 на другом. Острота зрения определяется без коррекции стеклами, за исключением лиц, поименованных в следующем параграфе, касающемся ношение очков;
- е) ограничение поля зрения которого-либо из глаз в наружном сегменте до 60° или в нижнем до 40°;
- ж) разлитое воспаление наружного слухового канала;
- з) хроническое гнойное воспаление барабанной полости (среднего уха) ;
- и) сухое прободение барабанной перепонки, т.е. оставшееся в ней постоянное отверстие, хотя бы и без гнойного выделения;

к) плохое ориентирование в направлении слышимого звука, даже при наличности требуемой Правилами остроты слуха; это требование должно быть особенно предъявляемо по отношению к лицам паровозного персонала, стрелочникам и сигналистам;

л) понижение остроты слуха ниже требуемой нормы, т.е. если слуховая дистанция для шепотной речи ниже 6-ти мет-

ров для каждого уха в отдельности- для паровозного персонала (машинистов, их помощников и кочегаров) , стрелочников и сигналистов, для всех же других должностей 1-ой категории ниже 5 метров на одно ухо и 4-х метров на другое.

§ 130. В тех случаях, когда у лиц, поступающих на должности начальников станции, полустанции, разъездов, телеграфных постов, пристаней, остановочных пунктов, помощников и их заместителей, старших составителей сортировочных пунктов, заведующих маневрами, телеграфистов, главных, старших и багажных кондукторов, острота зрения не достигает установленных норм (0,75 на каждый глаз в отдельности или 1,0 на одном глазу и 0,5 на другом) вследствие аномалии рефракции (гиперметропия, астигматизм), допускается исправление недостаточной остроты зрения очками, при соблюдении следующих условия:

а) для лиц, которым по должности разрешено употребление очков для исправление недостаточной остроты зрения это ношение обязательно при исполнении службы;

б) главным, старшим и багажным кондукторам разрешается ношение очков лишь для исправления старческой дальнозоркости.

в) назначаемым временно исправляющим должности машинистов и их помощников, окончившим курсы высших технических учебных заведений и студентам, желающим практически изучать паровозов, ношение очков вообще разрешается.

§ 131. Болезни и недостатки, препятствующие поступлению на должности 2-ой категории.

а) невращения даже в средней степени развития;

б) слепота на цвета и ослабление цветоощущения на красный и зеленые цвета, за исключением по отношению к машинистам и кочегарам постоянных машин, водокачек и керосинокачек;

в) острота зрения ниже 0,5 на один глаз и 0,25 на другой;

г) разлитое воспаление наружного слухового канала;

д) хроническое гнойное воспаление среднего уха (барабанной полости);

е) понижение слуха ниже 6 метров на каждое ухо в отдельности для телефонистов и ниже 3-х метров на одно ухо и 2-ух метров на другое для всех других должностей 2-ой категории.

§ 132. Для всех лиц, поступающих на должности 2-ой категории, допускается исправление недостающей остроты зрения очками до требуемых норм, за исключением ремонтных рабочих, мостовых и тоннельных слесарей, истопников вагонов и станционных смазчиков.

§ 133. Для мастеровых, работающих в мастерских всех служб (кроме чернорабочих), требуется острота зрения не ниже 0,3 на каждый глаз без коррекции. Для лиц, поступающих на конторские должности, достаточна острота зрения 0,5 с коррекцией стеклами, причем, однако, близорукость не должна превышать 6 диоптрий.

Для прочих должностей 3-ей категории допускается острота зрения и более низкая, если это не препятствует исполнению служебных обязанностей.

П РА В И Л А

врачебного переосвидетельствования железнодорожных служащих во время прохождения службы

§ 134. Переосвидетельствование служит определению личности недостатков и болезней, не открытых при вступительном освидетельствовании или развившихся во время прохождения службы.

§ 135. К служащим, подвергающимся переосвидетельствованию, предъявляются в общем те же требования, что и ко вновь поступающим на службу, причем, однако, эти требования могут быть, по представлению старшего врача и с утверждение начальника (управляющего) дороги, понижаемы в зависимости от условия службы и личных качеств данного лица, удостоверенных его ближайшим начальством.

§ 136. Относительно зрение и слуха к старослужащим могут быть применяемы пониженные нормы, причем, в сомнительных случаях производится дополнительное исследование на установленные сигналы. Старослужащие на должностях. 1-ой категории, в таком случае, могут быть оставляемы при исполнении своих обязанностей с остротою зрение в лучшем глазу не ниже 0,5 и в худшем не ниже 0,25 а на должностях 2-й категории не ниже 0,3 в лучшем глазу и не ниже 0,25 в худшем.

Лица 1-ой категории, а равно следующие лица 2-ой категории: начальники участков (дистанции) и их помощники

запасные начальники участков (дистанции), старшие дорожные мастера, старшие сторожа службы пути, ремонтные рабочие (постоянные и временные), мостовые и тоннельные слесаря, при потере одного глаза, подлежат или увольнению, или перемещению на должности, где может быть допущена служба с зрением на один глаз.

Острота слуха для старослужащих машинистов, их помощников, кочегаров, стрелочников и сигналистов допускается не ниже 5-ти метров на одно ухо и 3-х метров на другое, а для прочих лиц 1-ой категории не ниже 4-х метров на одно ухо и 3-х метров на другое).

Примечание 1.

Старослужащие считаются прослужившие непрерывно на железных дорогах не мене 5-лет.

Для лиц с остротою зрения ниже 0,5 (но не ниже 0,3 в лучшем глазу) и прослужившие на дорогах 15 лет и более, допускается условие, чтобы таковые лица в состоянии были отчетливо распознавать сигналы одним глазом на 300 саженей, а другим, худшим, те же сигналы не 150 саженей, слух для таковых старослужащих лиц допускается не ниже 3-х метров на каждое ухо в отдельности.

Примечание 2. Дополнительное исследование фонарями и паровозными сигналами производится, в сомнительных случаях, при участии представителей той же службы, к которой подлежит исследуемое лицо, причем в отношении зрения исследование лицо, причем в отношении зрения исследование должно быть произведено на каждый глаз отдельно и оптические сигналы (свет красным и зеленых фонарей) или геометрические (семафор и положение диска) сигналы-должны быть распознаваемы на расстоянии 300 саженей, а сигналы акустические, на каждое ухо, на расстоянии 500 саженей.

Испытание на оптические сигналы должно быть выполняемо только ночью или в густые сумерки, а на акустические- в тихую погоду.

Примечание 3. Для старослужащих дорожных мастеров, когда острота зрения их не достигает установленных норм, допускается исправление зрения очками при обязательном их ношении при исполнении службы.

§ 137. Лица, оставленные на службе на основании дополнительного испытание на сигналах, должны подвергаться осмотру врачами специалистами не менее двух раз в год.

§ 138. Срочному переосвидетельствованию подвергаются:

а) ежегодно, в определенное время, — все служащие имеющие, главным образом, отношение к оптическим и акустическим сигналам (машинисты и их помощники, кондукторы всех наименований, сигналисты, стрелочники, составители поездов, сцищики заведующие маневрами, проводники паровоз), а по водным переправам, находящимся в ведении дорог: командиры судов, их помощники, боцманы, рулевые, агенты пристаней, механики, их помощники, машинисты всех наименований;

б) через каждые три года — все остальные лица, как на железных дорогах, так и по водным переправам занимающие должности по первой категории.

§ 139. Начальствующие лица, в установленные на дороге сроки высылаются врачам списки служащих, подлежащих срочному переосвидетельствованию, и, по указанию врачей, делают соответствующие распоряжения о времени переосвидетельствования.

§ 140. В случаях, когда при срочном переосвидетельствовании данные получаются сомнительные, выяснение, коих не может последовать в тот же день, врач извещает начальство служащего о необходимости временного отстранение последнего от исполнения им служебных обязанностей. Выяснение прав на дальнейшее продолжение службы служащего в той же должности должно быть выполнено возможно скоро и в срок позже 2-х недель.

§ 141. Внеочередному переосвидетельствованию железнодорожные служащие подвергаются после тяжелых заболеваний, болезней глаз и уха, влияющих на остроту зрения и слуха, после каждого несчастного случая и вообще тогда когда, по мнению врача или начальствующих лиц, в этом представляется необходимость, а равно при всяком перемещении служащего из числа должностей.

§ 142. В тех случаях, когда железнодорожный врач при переосвидетельствовании затрудняется определить болезнь освидетельствованного лица, ему предоставляется:

а) направлять свидетельствуемых для наблюдения в железнодорожные больницы;

б) подвергать переосвидетельствованию во врачебных комиссиях, при участии, если это требуется, специалистов.

§ 143. Вопрос о необходимости переосвидетельствования может быть возбужден железнодорожным врачом, начальством служащего и самим служащим.

Правилах врачебно-санитарной службы железных дорог, открытых для общественного пользования" 1893г. определялось, что в обязанности участкового врача кроме лечебной работы входит и санитарно-противоэпидемическая работа.

В 1913г. в новых "Правилах врачебно – санитарной части железных дорог, открытых для общественного пользования" акцент на санитарную службу был несколько усилен, увеличивалось количество специалистов и учреждений санитарного профиля. В штат врачебно-санитарной части управлений дорог по-прежнему входил санитарный врач. Он должен был осуществлять противоэпидемические мероприятия на дороге и консультировать по вопросам санитарии других врачей. Правила 1913г. следующим образом определяют статус и обязанности железнодорожного санитарного врача.

Для организации противоэпидемической и иной санитарной работы создавались "общественные"

§ 34. Санитарный врач является помощником старшего врача дороги по заведованию санитарною ее частью, для чего должен иметь предшествовавшим практический опыт по своей специальности, а равно и обладать достаточными сведениями для производства, санитарно-гигиенических исследований, он заведует имеющиеся при нем санитарно-гигиенической лабораторией, оборудованной необходимым инвентарем для физико-химических, микроскопических и бактериологических исследований.

§ 35. На обязанности санитарного врача лежит: изучение санитарно-гигиенических условий дороги, как самостоятельное, так и на основании протоколов участков санитарных комиссии, разработка мер для ее оздоровление, непосредственное наблюдение за исправным состоянием всех устройств дороги в санитарном отношении, производство необходимого химического и бактериологического исследование

почвы, воды и воздуха, ближайшее руководство по приведению в исполнение меры по борьбе с появляющимися на дорог эпидемическими болезнями, дата заключений в санитарно-гигиеническом отношении при рассмотрении планов и проектов всех вновь строящихся общественных и вообще жилых зданий, а равно при выборе места под постройку сказанных помещений дача заключений по вопросам отопления, освещения, вентиляции, вагонов жилых и нежилых помещений, пригодности воды, размещения квартир и вообще по всем вопросам, которые имеют какое-либо отношение к гигиене и здоровью человека; принимать участие в санитарных комиссиях при осмотрах последними дороги в санитарном отношении.

Примечание: От заместительства больничных и участковых врачей санитарный врач освобождается.

§ 36. На санитарном враче лежит обязанность наблюдать за исправным содержанием и деятельностью дезинфекционных камер, обучать дезинфекторов производству дезинфекции и наблюдать за правильностью и целесообразностью их работы.

§ 37. Санитарный врач присутствует с правом совещательного голоса совете управления дороги при рассмотрении санитарно-гигиенических вопросов.

§ 38. По всем вопросам санитарный врач относится с участковыми врачами через старшего врача.

§ 39. Санитарный врач заведует разработкой для годового отчета медика-статистического материала дороги и представляет таковой старшему врачу вместе с отчетом своей деятельности. комиссии: главная дорожная санитарная комиссия во главе с начальником дороги и участковые санитарные комиссии и попечительства. Это были достаточно представительные учреждения с широкими функциями, обязанностям и правами, которые определены "Правилами" 1913г. в следующих параграфах.

§ 72. Для выработки мер против распространения на дороге заразных болезней и для проведения ее в наилучшее санитарное состояние при управлении дороги постоянно существует главная санитарная комиссия под председательством начальника (управляющего) дороги или его заместителя.

Примечание. Если участковый врач не избран председателем участковой санитарной комиссии, то состоит заместителем председателя.

§ 73. Членами главной санитарной комиссии состоят все начальники службы и отделов, начальник врачебно-санитарной части, врачи; санитарный, при управлении, участковые, больничные, при мастерских, если имеют жительство в месте нахождения главной санитарной комиссии, старший представитель местной железнодорожной жандармской полиции, представитель местного Государственного контроля, представитель Министерства финансов в совете местного управления.

§ 74. Членами участковых санитарных комиссии состоят: участковые (линейные, при управлении и при мастерских) и больничные врачи, если комиссия созывается в место нахождения больницы, местные старшие агенты службы пути, тяги, движения, материальной, телеграфа, начальник местного железнодорожного жандармского полицейского отделения и местный представитель Государственного Контроля.

Примечание. В особо важных случаях или требующих специального обследования с санитарной точки зрения известного вопроса, председатель участковой комиссии приглашает к участию в совместной работе, через старшего врача дороги, санитарного врача.

§ 75. Начальник (управляющий) дороги, как председатель главной санитарной комиссии, в случае надобности может приглашать на заседание, а также на санитарные осмотры, кроме начальников, — и других представителей службы и отделов, врачей уездных, городских, земских, а равно и других представителей посторонних учреждений. Лица посторонних ведомств и учреждений в комиссии пользуются правом совещательного голоса.

Представители участковых комиссии в случае необходимости могут приглашать для тех же целей и также с правом совещательного голоса, уездных, городских и земских врачей прилегающих к железной дороге местностей и представителей администрации их местностей.

Представители посторонних ведомств и учреждений приглашаются в главную санитарную комиссию начальников дороги по соглашению с начальством их ведомств и учреждений.

Врачи уездные, городские и земские и представители местной администрации приглашаются в участковые комиссии представителями их комиссии, по предварительному, каждый раз, соглашению начальника (управляющего) дороги с губернской администрацией.

§ 76. Главная санитарная комиссия и участковые собираются по мере необходимости заседания комиссии считаются состоявшимися при прибытии на заседание не менее трех членов ее, при обязательном участии в том числе врача.

§ 77. Комиссии ведут протоколы своих заседаний руководствуясь в действиях и постановлениях существующими на дороге Правилами врачебно-санитарной части, инструкциями, приказами и постановлениями главной санитарной комиссии, участковые комиссии сообщают свои заключения через своего председателя в возможно короткий срок в главную санитарную комиссию.

Протоколы главной санитарной комиссии поступают на зависящее распоряжение начальника (управляющего) дороги или его заместителя.

§ 78. На обязанности главной санитарной комиссии лежит выработка общих мер против распространения на дороге заразных болезней и для приведения ее в наилучшее санитарное состояние, рассмотрение смет, составленных участковыми санитарными комиссиями но улучшению санитарного состояния дороги и разрешение поступивших вопросов от участковых санитарных комиссии.

Ведению последних (участковых санитарных комиссии) подлежат весь круг санитарных требований на участке по надзору за удовлетворительностью содержания всех помещений, сооружений, устройств, принадлежащих дороге, и вообще всей полосы отчуждения; за удовлетворительностью условия быта железнодорожного населения и принятие рациональных мер борьбы с появляющимися заболеваниями, имеющими общественное значение, а равно и мер, служащих к устранению санитарных недостатков на участке.

§ 79. Члены участковой санитарной комиссии производить санитарные осмотры каждый в пределах своего служебного участка, периодически или внезапно, в полном составе комиссии или единолично, по собственному почину или по уполномочию комиссии.

§ 80. Все постановление как главная санитарной комиссии, так и участковых санитарных комиссии по проведению в исполнение санитарных мероприятий, являются обязательными для всех местных агентов всех служб и в пределах сметных ассигнований подлежат немедленному исполнению.

§ 81. В видах наблюдения за вполне опрятным содержанием станционных зданий, буфетов, жилых домов, школ, мастерских, кухонь, бань, прачечных товарных складов, отхожих мест, помойных и выгребных ям, дворов и прочих устройств дороги, на линиях существует постоянный институт санитарных попечительств, в состав которых, кроме обязательных членов по назначению главной санитарной комиссии, должны входить и служащие по выбору, утвержденные начальником (управляющим) дороги.

Подробные правила для членов санитарных попечительств, — санитарных, попечителей, определяющий их обязанности вырабатываются местным управлением дороги.

Председатели попечительств назначаются главной санитарной комиссией.

При всем этом, основная практическая санитарная работа оставалась "на плечах" участкового врача. В центре внимания этой части врачебной работы были противоэпидемические мероприятия во всем их многообразии. В обязанности участкового врача рассматриваемого периода входило следить "за исправным состоянием в санитарном отношении стационарных зданий, буфетов, жилых помещений, мастерских, кухонь, бань, прачечных, торговых складов, вагонов и проч., а также отхожих мест, руководить дезинфекцией, возможно чаще проверять доброкачественность воды для питья и варки пищи, а также производить осмотр продаваемых в железнодорожных буфетах припасов и употребляемых в оных посуды и белья".

История развития медицины железнодорожного транспорта Казахстана

История развития медицины и здравоохранения железнодорожного транспорта Казахстана берет свое начало с 1901-1906 года со строительства Ташкентской железной дороги от Оренбурга до Ташкента, которое велось двумя строительными Управлениями:

Северным — от Оренбурга (ст. Ақ булак) до Казалинска.

Южным — от Казалинска (ст. Көбек) до ст. Келес вблизи г. Ташкента.

1 июля 1905 года был сдан в эксплуатацию Северный участок дороги, 1 января 1906 года — Южный.

В январе 1905 года в Оренбурге создано Управление Ташкентской железной дороги.

Управление делилось на службы:

Пути и зданий, тяги и подвижного состава, сборов, материальную, движения и телеграфа, а также имели и отделы:

Коммерческий и **Врачебный**.

*(Оренбургский областной архив.
Учреждения железнодорожного транспорта.
Управление Ташкентской ж.д.
Фонд №142, ед. хранения 1845, 1905-1918 г.г.)*



ЖБ-64

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ОТЧЕТЪ
ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ
ТАШКЕНТСКОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ.
за 1913 годъ

Составил
Ташкентская железная дорога
1914



XXXII

Врачебно-санитарная часть

**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ
И
ПРИМЕЧАНИЯ
К ВРАЧЕБНО-САНИТАРНОЙ ЧАСТИ
ОТЧЕТА**

Заведывание врачебно-санитарной частью возложено на начальника части (старшего врача).

Кроме того врачебно-санитарная часть имеет 3-х постоянных зубных врачей консультантов на ст.Казалинск, Ташкента и при Управлении в г.Оренбурге. В качестве консультантов приглашались врач-психиатр Оренбургской губернской больницы и военный врач специалист по болезням горла и носа.

Кондуктора фельдшеры и кондуктора санитары находились в распоряжении службы движения, их снабжали контрольной аптекою дороги.

Штат подвижной дезинфекционной камеры состоит из фельдшера, машиниста и кочегара-сторожа.

Вся линия дороги разделена на 14 врачебных участков с 20 приемными покоем (из них 7 фельдшерских) снабженными всем необходимым для амбулаторного приема больных и кратковременного стационарного лечения их в тех исключительных случаях, когда отправить в больницу больного тот час же почему-либо не представляется возможным.

Для этой цели во всех приемных покоях имеются 29 кроватей, из них при 13 врачебных — 22 кровати и при 7 фельдшерских кроватей.

Местные врачебные участки: 15-й при Управлении 16-й при главных мастерских в Оренбурге протяжении по линии не имеют. В приемном покое 16-го участка — 1 кровать.

Линия разделена на 23 фельдшерских околка и 16 акушерских. В течении отчетного года функционировало 8 больниц с 180 кроватями с 15 мая по 17 августа кумысолечебница при ст. "Бер-Чогур" с 114 кроватями.

СОСТАВ ВРАЧЕЙ СЛУЖБЫ
(протяжение дороги — 2.090).

Врачи:	27
в том числе	
Участковых	17
Больничных	6
Провизоров	1
Помощников провизоров	2

Фельдшеро:	
Участковых	40
Больничных	20
Дезинфекторов	7
Прочих	5
Фельдшероц акушероко	12
Повивальных бабоко	9
Делопророзводителей, письмоводителей и конторщикоко	6
Остального персонала	100
Кондукторов-фельдшероко и кондукторов-санитароко	76

Дезинфекционные камеры:	
Подвижные	1
Неподвижные	—

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ БОЛЬНИЦЫ, САНАТОРИИ,
САНИТАРНЫЕ СТОЯНКИ И ФУНКЦИОНИРУЮЩИЕ
КАК БОЛЬНИЦЫ, ПРИЕМНЫЙ ПОКОЙ**

Название станции при которых они устроены	Число кроватей в каждой из них
1. Оренбург-Мастерская	40
2. Актюбинск	10
3. Челкар	35(из них 9 заразных)
4. Казалинск	40 (из них 10 заразных)

5. Перовск	10
6. Чили	20(из них 2 заразных)
7. Туркестан	10
8. Ташкент	25
9. Кумысолечебница на ст. Бер-Чогур	114

Приемные покои:

Число кроватей в каждом	
Врачебные	13
Фельдшерские	7
Общее число кроватей в них	29
Всего:	
Число кроватей в каждой из них	304
Число кроватей в каждом	28

Итого больниц: 190

Временные бараки для заразных больных

Название станции	
При которых они устроены	
Число кроватей в каждом	
На случай появления	
эпидемий холеры и чумы	
Перовск	10
Ташкент	10
Всего:	20

ЧИСЛО НЕСЧАСТНЫХ СЛУЧАЕВ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ЗАВИСИМОСТИ И НЕЗАВИСИМО ОТ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В СВЯЗИ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ

Со служащими

В зависимости от движения	Независимо от движения
----------------------------------	-------------------------------

Легкое повреждение	107	Легкое повреждение	666
Тяжелое	19	Тяжелое	7
Убито	7	Убито	1

С членами семейств

В зависимости от движения		Независимо от движения	
Среднее	—	Среднее	—
Легкое повреждение	—	Легкое повреждение	—
Тяжелые	1	Тяжелое	—
Убито	—	Убито	—

С пассажирами

В зависимости от движения		Независимо от движения	
Легкое повреждение	8	Легкое повреждение	2
Тяжелые	3		
Убито	1		

С посторонними

В зависимости от движения		Независимо от движения	
Легкое повреждение	8	Легкое повреждение	2
Среднее	—	Среднее	—
Тяжелое	2	Тяжелое	—
Убито	1	Убито	—

Всего:

Легкое повреждение	793
Среднее	—
Тяжелое	32
Убито	10
Число уволенных от службы по нетрудоспособности к труду по увечью	13

Расходы врачебной части

Окладные содержания и Окладные разъездные личного состава	128.995,23
Обмундирование служащих и обмундировочные деньги	3.122,00
Наем помещений и квартирные деньги	14.321,22
Отопление помещений	23.675,76
Освещение помещений	3.323,22
Содержание помещений в чистоте и ремонт наемных помещений	1.323,65
Содержание и возобновление инвентарного имущества	5.947,88
Канцелярские расходы	2.110,00
Заготовление медикаментов и врачебных пособий	28.501,11
Содержание больных в больницах дороги и приемных покоях	23.705,29
Плата за лечение и содержание больных и посторонних больницах	17.748,05
Погребение умерших и разные случайные расходы	976,81
Разъездные	3.913,57
Командировочные	2.457,11
Пособие на лечение	6.630,41
Пособие на содержание курортов, санаторий и т.п.	4.960,00
Всего:	285.469,36

Предвиденные чрезвычайные и временные расходы	9.480,64
Приобретение инвентаря	4.977,41

Средние расходы

На 1 версту дороги	6,59
На одного служащего	4,85
На одного больного	2,56
На одного из населения дороги	4,77
Кроме того из больничного фонда израсходовано	4.727,71

Санитарные вагоны

Для врачей	—
Для тяжело больных и раненых	12
Для заразных	8
Для вспомогательных поездов	7
Изоляционных	2
Для переселенцев	11
Для других назначений	5
Всего:	45

Врачебные участки, фельдшерские, акушерские околотки

Врачебных участков		фельдшерских околотков	
Линейных	14	Линейных	23
Местных	2	Местных	—
Акушерских околотков	16		
Средняя протяженность Врачебного участка (линейного)	149	Среднее протяженность фельдшерского околотка (линейного)	90,9

Акушерского околодка 16

Врачебного участка
(линейного) 149

Среднее население

Врачебного участка	3.740,35
Фельдшерского околодка	2.602,00
Акушерского околодка	3.740,35

СВЕДЕНИЯ

**О расходах по содержанию больниц и кумысолечебниц
Ташкентской ж.д. в 1913 г.**

**ОРЕНБУРГСКАЯ
больница**

Число кроватей (коек)	40
Число больных	847
Число больничных дней	15,519

Окладное содержание

Врачебного персонала	4.580,000
Больничных прислуг	2.532,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	238,00
Наем помещений и квартирные деньги	31,50
Отопление помещения	2.293,45
Освещение помещения	1.179,89
Содержание помещений в чистоте	36,05

**Содержание и возобновление
инвентарного имущества**

Содержание и возобновление белья и одежды	720,45
--	--------

Содержание и возобновление инвентарного имущества	160,00
--	--------

Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	63,50
Медикаменты и врачебные пособия	2.036,26

Продовольствие

Больных	5.696,24
Служебного персонала	1.178,84
Погребение умерших	161,50
Случайные расходы	46,00
Всего:	20.950,65

Средние расходы

На одного больного	24,74
На 1 больничный день	1,35

АКТЮБИНСКАЯ больница

Число кроватей (коек)	10
Число больных	252
Число больничных дней	3,130

Окладное содержание

Врачебного персонала	1.362,00
Больничных прислуг	824,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	122,00
Наем помещений и квартирные деньги	155,25
Отопление помещений	954,15
Освещение помещений	90,22
Содержание помещений в чистоте	24,25

Содержание и возобновление инвентарного имущества

Содержание и возобновление
белья и одежды 356,94

Содержание и возобновление
инвентарного имущества 87,50

Канцелярские и письменные
принадлежности, бланки
и книги 35,15

Медикаменты и
врачебные пособия 280,7

Продовольствие

Больных 877,99

Служебного персонала 437,30

Погребение умерших 25,00

Случайные расходы 1,50

ЧЕЛКАРСКАЯ больница

Число кроватей (коек) 35 (из них
9 заразных)

Число больных 770

Число больничных дней 9,133

Окладное содержание

Врачебного персонала 3.984,00

Больничные прислуги 1.464,00

Обмундирование и
обмундировочные деньги 150,00

Наем помещений и
квартирные деньги —

Отопление помещений 1.621,40

Освещение помещений	114,79
Содержание помещений в чистоте	28,10

Содержание и возобновление инвентарного имущества	105,45
--	--------

Содержание и возобновление белья и одежды	595,54
--	--------

Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	53,40
---	-------

Медикаменты и врачебные пособия	752,66
---------------------------------	--------

Продовольствие

Больных	2.726,58
Служебного персонала	591,30

Погребение умерших	40,00
--------------------	-------

Случайные расходы	11,00
-------------------	-------

Всего:	12.238,22
---------------	-----------

Средние расходы

На одного больного	15,89
На 1 больничный день	1,34

КАЗАЛИНСКАЯ больница

Число кроватей (коек)	40 (из них 10 заразных)
-----------------------	----------------------------

Число больных	812
---------------	-----

Число больничных дней	12,366
-----------------------	--------

Окладные содержания

Врачебного персонала	4.704,00
----------------------	----------

Больничных прислуг	2.288,00
--------------------	----------

Обмундирование и обмундировочные деньги	164,00
Наем помещений и квартирные деньги	—
Отопление помещений	2.067,47
Освещение помещений	178,65
Содержание помещений в чистоте	34,47
Содержание и возобновление инвентарного имущества	181,75
Содержание и возобновление белья и одежды	755,71
Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	58,12
Медикаменты и врачебные пособия	1.525,49

Продовольствие

Больных	3.678,52
Служебного персонала	870,26
Погребение умерших	50,50
Случайные расходы	13,50
Всего:	16.570,44

Средние расходы

На одного больного	20,41
На 1 больничный день	1,34

ПЕРОВСКАЯ больница

Число кроватей (коек)	10
Число больных	369
Число больничных дней	3,523

Окладное содержание	
Врачебного персонала	1.400,00
Больничных прислуг	992,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	136,00
Наем помещений и квартирные деньги	60,00
Отопление помещений	701,30
Содержание помещений в чистоте	21,40

Содержание и возобновление Инвентарного имущества	85,40
--	-------

Соедражине и возобновление белья И одежды	302,15
--	--------

Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	30,10
---	-------

Медикаменты и врачебные пособия	237,57
---------------------------------	--------

Продовольствие

Больных	998,34
Служебного персонала	591,30

Погребение умерших	10,80
--------------------	-------

Случайные расходы	1,40
-------------------	------

Всего:	5.636,80
---------------	-----------------

Средние расходы	
На одного больного	15,28
На 1 больничный день	1,60

**ЧИЛИСКАЯ
больница**

Число кроватей (коек)	20 (из них 2 заразных)
Число больных	282
Число больничных дней	4,222
Окладное содержание	
Врачебного персонала	1.400,00
Больничных прислуг	992,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	89,00
Наем помещений и квартирные деньги	432,00
Отопление помещений	694,98
Освещение помещений	68,30
Содержание помещений в чистоте	23,75
Содержание и возобновление инвентарного имущества	
Содержание и возобновление белья и одежды	480,53
Содержание и возобновление инвентарного имущества	134,71
Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	31,00
Медикаменты и врачебные пособия	411,20
Продовольствие	
Больных	1.205,17
Служебного персонала	570,09
Погребение умерших	10,25

Случайные расходы	1,12
Всего:	6.544,10
Средние расходы	
На одного больного	23,21
На 1 больничный день	1,55

**ТУРКЕСТАНСКАЯ
больница**

Число кроватей (коек)	10
Число больных	401
Число больничных дней	4,822
Окладное содержание	
Врачебного персонала	1.380,00
Больничных прислуг	1.248,83
Обмундирование и обмундировочные деньги	136,00
Наем помещений и квартирные деньги	324,00
Отопление помещений	700,50
Освещение помещений	89
Содержание помещений в чистоте	24,50
Содержание и возобновление инвентарного имущества	
Содержание и возобновление белья и одежды	572,00
Содержание и возобновление Инвентарного имущества	186,50
Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	35,10
Медикаменты и врачебные пособия	483,63

Продовольствие

Больных	1.427,47
Служебного персонала	682,83
Погребение умерших	25,50
Случайные расходы	6,60
Всего:	7.323,00

Средние расходы

На одного больного	18,26
На 1 больничный день	1,50

ТАШКЕНТСКАЯ больница

Число кроватей (коек)	25
Число больных	624
Число больничных дней	6,537

Окладно содержание

Врачебного персонала	4.000,00
Больничных прислуг	1.460,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	150,00
Наем помещений и квартирные деньги	3.600,00
Отопление помещений	530,72
Освещение помещений	73,20
Содержание помещений в чистоте	17,75

Содержание и возобновление инвентарного имущества

Содержание и возобновление белья и одежды	410,08
Содержание и возобновление инвентарного имущества	112,65

Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	43,75
---	-------

Медикаменты и врачебные пособия 440,16

Продовольствие

Больных 2.066,18
Служебного персонала 713,85

Погребение умерших 234,10

Случайные расходы 6,00

Всего: 13.858,44

Средние расходы

На одного больного 22,21

На 1 больничный день 2,12

Итого больниц 190

Число больных 4,357

Число больничных дней 59,312

Окладное содержание

Врачебного персонала 22.810,00

Больничных прислуг 11.800,83

Обмундирование и
обмундировочные деньги 1.185,00

Наем помещений и квартирные деньги 4.602,75

Отопление помещений 9.563,97

Освещение помещений 1.863,60

Содержание помещений в чистоте 210,27

Содержание и возобновление
белья и одежды 4.193,40

**Содержание и возобновление
инвентарного имущества 1.053,96**

Канцелярские и письменные
принадлежности, бланки и книги 350,12

Медикаменты и врачебные пособия 6.167,72

Продовольствие

Больных	18.676,49
Служебного персонала	5.632,77
Погребение умерших	557,65
Случайные расходы	87,12
Всего:	88.755,65
Средние расходы	
На одного больного	20,37
На 1 больничный день	1,50

Кумысолечебница на станции "Бер-Чогур"

Число кроватей (коек)	114
Число больных	197
Число больничных дней	7,013
Окладное содержание	
Врачебного персонала	240,00
Больничных прислуг	929,85
Обмундирование и обмундировочные деньги	—
Наем помещений и квартирные деньги	—
Отопление помещений	224,63
Освещение помещений	73,86
Содержание помещений в чистоте	—
Содержание и возобновление белья и одежды	17,10
Содержание и возобновление Инвентарного имущества	183,21
Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	10,00

Медикаменты и врачебные пособия 663,52

Продовольствие

Больных (Довольствие)	4.528,33
Кумыс	3.602,72
Аренда пастбищ	1.078,00

Служебного персонала

Довольствие	537,16
Суточные деньги	945,00

Погребение умерших	0,65
--------------------	------

Случайные расходы	—
-------------------	---

Всего: 12.974,05

Средние расходы

На одного больного	65,86
На 1 больничный день	1,85

Всего:

Число кроватей (коек)	304
Число больных	4,554
Число больничных дней	66,325

Окладное содержание

Врачебного персонала	23.050,00
Больничных прислуг	12.730,68

Обмундирование и обмундировочные деньги	1.185,00
--	----------

Наем помещений и квартирные деньги	4.602,75
------------------------------------	----------

Отопление помещений	9.788,60
---------------------	----------

Освещение помещений	1.937,46
---------------------	----------

Содержание помещений в чистоте	210,27
--------------------------------	--------

Содержание и возобновление инвентарного имущества

Содержание и возобновление

белья и одежды	4.210,50
Содержание и возобновление инвентарного имущества	1.237,17
Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	360,12
Медикаменты и врачебные пособия	6.831,24
Продовольствие	
Больных	27.825,56
Служебного персонала	7.114,93,
Погребение умерших	558,30
Случайные расходы	101.729,70

Всего:

Средние расходы

На одного больного	22,34
На 1 больничный день	1,54

Стоимость содержания одного больного в день в отчетном году равнялось:

В Оренбургской больнице —	1 р. 35 к.;
Актюбинской —	1 р. 80 к.;
Челкарской —	1 р. 34 к.;
Казалинский —	1 р. 34 к.;
Перовской —	1 р. 60 к.;
Чиилинской —	1 р. 55 к.;
Туркестанской —	1 р. 50 к.;
Ташкентской —	2 р. 12 к.;
Кумысолебечница "Бер-Чогур" —	1 р. 85 к.;

В частных больницах пользовались 842 больных дороги; они провели 9993 больничных дня; уплачено за них 17.748 руб.05 к., что составляет стоимость лечения одного больного в 21р.08 к. при стоимости 1 больничного дня в 1 р. 78 к.

В приемными покоеми стационара пользовались 156, они провели 907 больничных дней.

В лечебный сезон 1913 года с 15 мая по 17 августа в кумысолечебнице "Бер-Чогур" лечились 197 человек, из них 178 были на полном пансионе, 5 получали кумыс и 14 человек получали только кумыс. Последние 19 больных Ташкентской желез.дороги за недостатком помещения жили в частных квартирах в поселке при ст.Бер-Чогур.

По отдельным дорогам больные распределялись так: Ташкентской — 101 больной, Северо-Западной — 1,9, Екатеринбургской — 12, Юго-Зпадных — 8, Сызрань-Вяземской — 8, Московско-Курской-Нижегородской — 6, Самара-Златоустовский — 6, Северных — 5, Забайкальской — 5, Александровской — 4, Поллеских — 4, Риго-Орловской — 4, Сибирской — 4, Пермской — 4, Привислинских — 3, Средне-Азиатской — 2, Закавказских — 2,

Проведено ими в кумысолечебницах 7013 дней, в среднем каждым — 36 дней.

Всего израсходовано по кумысолечебницам 12.974 р. 05 к. Содержание одного больного обошлось в 65 р. 86 к.; продовольствие больного в день 64 $\frac{3}{5}$ к.; один больничный день обошелся в 1 р.85 к.

АКУШЕРСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ДОРОГЕ в отчетном году видна из следующей таблицы

Кем подана помощь	Число нормальных родов	Число ненормальных родов	Число выкидышей	Число мертворожденных	Итого
Железнодорожными врачами	26	37	22	3	88
— " — фельдшерами	—	—	—	—	—
— " — акушерками	1,752	1	90	15	1,858
Посторонними врачами	432	—	46	—	478
— " — акушерками	5	—	—	—	5
ИТОГО:	2,215	38	158	18	2,429

Посторонними врачами подана помощь 478 роженицам, из них 443 в Оренбургском родильном приюте. Значительное число рожениц было помещено в Оренбургский родильный приют, так как Ташкентская железная дорога в Оренбурге своего родильного приюта не имела.

СВЕДЕНИЯ ОБ ОСПОПРИВИВАНИИ

№	Название врачебных участков	вакцинации		Ревакцинации		Итого		Всего подверг. оспопрививанию
		Успешно	Неуспешно	Успешно	Неуспешно	Успешно	Неуспешно	
1	Оренбургский	147	18	—	—	147	18	165
2	Актюбинский	167	80	32	7	199	87	186
3	Эмбенский	53	2	5	5	58	7	65
4	Челкарский	195	—	4	—	199	—	199
5	Казалинский	259	19	12	5	271	24	295
6	Джусалинский	3	17	50	9	123	26	149
7	Перовский	215	51	113	79	328	130	458
8	Чиилиский	139	60	19	19	158	79	237
9	Туркестанский	185	50	26	37	211	87	298
10	Арысский	63	12	7	4	70	16	86
11	Ташкентский	96	7	1	1	97	8	105
	Итого:	1.526	318	269	166	1.865	484	2.349

ОРАЛ СТАНЦИЯСЫ ТЕМІР ЖОЛ
АУРУХАНАСЫ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ БОЛЬНИЦА
СТ. УРАЛЬСК



1905 ж.

МЕДИЦИНСКАЯ СЛУЖБА ТРАНСПОРТА ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКОГО РЕГИОНА

Служба возникла в 30 годы прошлого столетия, когда станция Уральск входила в состав Приволжской железной дороги.

Для наблюдения за санитарно-эпидемиологической обстановкой на станции, санитарно-эпидемиологическим состоянием железнодорожных поездов, медицинского обеспечения неотложной помощи пассажиров, а также железнодорожников и их семей с линейных подразделений, был открыт медпункт, в штате которого был врач и фельдшер.

Первым врачом медпункта стал выпускник Саратовского медицинского института Глозман О.М., в последствии доктор медицинских наук, заведующий кафедрой патологической физиологии в Алматинском государственном медицинском институте.

В 1937 году медпункт был преобразован в медицинскую амбулаторию, первым заведующим стала врач Спиридонова М.И., затем врач Дудыкина В.К., проработавшая 60 лет в штате железнодорожной больницы станции Уральск.

В послевоенные годы в приспособленном бывшем купеческом доме был развернут стационар, терапевтическое отделение с неврологическими койками.

В новое типовое здание отделенческая больница станции Уральск переехала в 1987 году, когда главным врачом на общем собрании больницы был, избран Истаев Рафхат Ажгиреевич. С ростом материальной базы стало возможным техническое переоснащение больницы, внедрение новых современных методов исследования, диагностики и лечения, в именно лазерная, лапароскопическая, эндоскопическая, ультразвуковая физиотерапевтическая аппаратура.

В 1999 году в июне для оказания методической и практической помощи при освоении лапароскопической аппаратуры в железнодорожную больницу приезжал доктор медицинских наук, академик М.А. Алиев, успешно провел несколько показательных хирургических операций по удалению желчного пузыря.

В настоящее время бывшая отделенческая больница реорганизована в ТОО "Медицинский центр", современную многопрофильную больницу на 170 коек и поликлинику на 200 посещений в смену, во главе которой стоит Истаев Р.А. опытный руководитель и организатор. С 1999 г. ему присвоено звание "Почетный железнодорожник", а также звание "Отличник здравоохранения" в 1985 г.

В октябре 2003 года он избран депутатом Западно-Казахстанского областного маслихата. Ведет большую общественную работу, является членом малой Ассамблеи народа области.



**Рафхат Ажгиреевич
ИСТАЕВ**



Участники научно-практической конференции главных врачей железнодорожных больниц в г. Уральске, 1992 г.



1993 г.



В 1999 году в июне для оказания методической и практической помощи при освоении лапароскопической аппаратуры в железнодорожную больницу приехал доктор медицинских наук, академик М.А. Алиев. Успешно провел несколько показательных хирургических операций по удалению желчного пузыря



1999 r.





ТАШКЕНТСКАЯ
железная дорога

ОРЕНБУРГСКАЯ
железная дорога

КАЗАХСКАЯ
железная дорога

ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКАЯ
железная дорога





Общий вид ст. АКТЮБИНСК
1905 г.



Пассажирское здание на ст. АКТЮБИНСК.
1905 г.





Продовольственный пункт на ст. АКТЮБИНСК.
1905 г.



Жилой дом на ст. АКТЮБИНСК.
1905 г.



Водонапорная башня
1903 г.



Водонапорная башня
1930 г.



КАЗАХСКАЯ
И
ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКАЯ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ
ВРАЧЕБНО-САНИТАРНАЯ
СЛУЖБА

Начальник дороги - **Виноградов Геннадий Валентинович**.
Первый заместитель - **Буранбаев Ербол Буранбаевич**.
Главный инженер - **Кобжасаров Кудайберген Дуйсеневич**
Заместитель НВС - **Ахметов Аймырза Кулахметович**

Дорожный комитет профсоюза рабочих железнодорожного транспорта (Дорпрофсож).

Председатель Алимжанов Мусахан Алимжанович.

Структура дороги -15 служб и 13 отделов: Алматинский Техникум железнодорожного транспорта (КазАТК), филиал Ташкентского института инженеров транспорта, Алматинский строительномонтажный трест, проектно-изыскательский институт, строительный трест "Казахтранстрой", корреспонденты газеты "Гудок", казахстанское отделение издательства "Транспорт" и т.д.

15 отделение: Кокчетавское, Целиноградское, Карагандинское, Павлодарское, Кустанайское, Семипалатинское, Алматинское Джамбульское, Уральское, Гурьевское, Фрунзенское, Чимкентское, Кзыл-Ординское, Актюбинское и Уральское.

Протяженность Казахской железной дороги - 13500 км. Обслуживали дорогу 3 дорожные больницы: Алматинская, Целиноградская и Актюбинская.

15 отделенческих больниц и узловых линейных больниц, врачебных амбулатории, ФАП, здравпунктов, медпунктов при вокзалах, около 25 линейных СЭС (санитарно -эпидемические станции), 3 ПЧС (противочумные станции) в Алмате, Казалинске и Гурьеве.

Дорожная станция переливания крови с филиалами в каждой больнице дороги. Главный аптечный склад: Алматинский, Целиноградский и Актюбинский.

В городе Целиноград единственное железнодорожное медицинское училище среднего звена. Проводила высококвалифицированную подготовку: медсестер, фельдшеров, акушеров, зубных врачей и фармацевтов.

Директором медицинского училища была Капарова Мария Хамидулина.

- Было построено больницы в городах: Чимкенте, Экибастуз, Сары-Озеке, Гурьеве, Атбасаре, Кандагаче, Кзыл-Орде, Кустанае, Актюбинске и Семипалатинске.

- ПЧС и СЭС в городах: Казалинск, Гурьев, Актюбинск, Целиноград.

При выезде на дорожные, отделенческие и узловые линейные больницы, строго требовал:

- Обоснованность поставленных диагнозов;
- Качество оформления медицинской документации в больницах и поликлиниках;
- Выполнение врачебных назначений;
- Уход за тяжелобольными;
- Санитарный режим приемных покоев больниц;
- Укомплектованность кадрами, обратив особое внимание на подбор кадров из казахов и владеющих казахским языком, так как на дороге в основном работало казахское население. Рекомендовал лечащим врачам писать дневник истории болезни 1-2 раза в неделю, а для тяжело больных писать ежедневно, при необходимости каждый час;
- Учет прихода и расхода, хранения сильнодействующих медикаментов;
- Наличие запаса медикаментов;
- Санитарно - просветительской работы;
- Режима хранения истории болезни и амбулаторных карточек;



**Аймырза Кулахметович
АХМЕТОВ**

Зам. начальника Казахской ж.д. с 1969 г. по 1977 г.
Начальник Врачебно-Санитарной службы
Западно-Казахстанской жел. дор.
(1977-1982 гг.)

Аймырза Қулахметович АХМЕТОВ родился 9 мая 1932 года, в Актюбинской области, Челкарском районе, в разъезде № 71 Оренбургской железной дороги. В 1950 году поступил в Алматинский Государственный медицинский институт на санитарно-гигиенический факультет. На 3 курсе под руководством академика А.Н. Сызганова, возглавил хирургический кружок. Далее в 1953 году, перевелся на 3 курс в Чкаловский (Оренбургский) Государственный медицинский институт на лечебный факультет, который закончил в 1956 году.

Будучи студентом прошел хорошую практику работая медбратом, фельдшером на станции скорой помощи в городе Оренбурге. Закончив институт был направлен в город Челкар в больнице № 13 Оренбургской железной дороги на должность врача-хирурга, а через 2 года возглавил хирургическое и поликлиническое отделение.

В 1958 году отделенческая больница переименована в узловую больницу Казахской железной дороги.

В 1961 году, назначен начальником больницы. В период работы, прошел курс повышения квалификации в Оренбурге, Москве при Центральном институте усовершенствования врачей. Также окончил курсы усовершенствования врачей по организации здравоохранения в Алма-Ате, Москве и Санкт-Петербурге.

С 1951 по 1969 года, являлся депутатом Челкарского райсовета трудящихся.

С октября 1969 года, вступил в должность Заместителя Начальника Врачебно-Санитарной службы Казахской железной дороги.

С 10 мая 1977 по 1982 год, работал Начальником врачебно-санитарной службы, Управления Западно-Казахстанской железной дороги.

Был Председателем аттестационной комиссии при Врачебно-Санитарной службе Казахской и Западно-Казахстанской железной дороги.

Руководил капитальным строительством поликлиники, хирургических корпусов, санаторий-профилакториев, отделенческих больниц и СЭС в городах Кзыл-Орда, Актюбинск, Уральск и Гурьев (Атырау).

Награжден многими грамотами и медалями Минздрава СССР, Министерством Путей Сообщения СССР, Республики Казахстан.

Отличник здравоохранения СССР, Отличник санитарной обороны СССР.

**Аймырза Кулахметович
АХМЕТОВ**

**Начальник Врачебно-Санитарной службы
Западно - Казахстанской железной дороги.
(1977-1982 г.)**

В 1977 году Казахская железная дорога была разделена на 3 самостоятельных дороги: Алматинскую, Целинную, Западно - Казахстанскую.

Приказ начальника Западно - Казахской железной дороги № НОК-62 от 17 мая 1977 года: Назначить Ахметова Аймурзу Кулахметовича - начальником врачебно-санитарной службы.

10 мая 1977 года в городе Актюбинск в кабинете начальника дороги собрались начальники служб и аппарат дороги. На данном совещании, было дано указание срочно найти помещение для размещения служб и доложить к концу рабочего дня.

ВСС была размещена на базе типового здания, отделение СЭС на 2-ом этаже. По штатному расписанию в первую очередь был создан отдел кадров.

В связи с отсутствием печати, мною было дано распоряжение разработать печать ВСС.

В 1977 году создано специальное фармацевтическое управление ЗКД. Фармацевтическое управление имела свои дорожный склад, через который медучреждения снабжались медикаментами, медицинским оборудованием, автотранспортом и т.д.

На базе дорожной больницы был открыт дорожный туберкулезный кабинет.

Центральная дорожная больница города Актюбинск работала со всеми необходимыми отделениями. На базе Актюбинской дорожной больницы были размещены кафедры медицинского института, где работал высококвалифицированный профессорско - преподавательский состав.

За время работы, большое внимание уделял усовершенствованию материально - технической базы, кадровому обеспечению медицинских учреждений дороги. Все врачи постоянно проходили аттестацию, повышение квалификации в Москве и Ленинграде. Ежегодно ВСС организовали и проводили дорожные семинары и конференции.

Руководил строительством типовых больниц, поликлиник, СЭС, зданий хирургических отделений, детских больниц, санатории-профилактории в городе Актюбинск. Выделены освободившиеся помещения для линейных СЭС на станциях Макат, Гурьев, Мангышлак и Челкар. Построена поликлиника на станции Кызыл-Орда, типовые больницы на станциях Шубар-Кудук, Уральск, Эмба и Казахстан, роддом на станции Гурьев.

Для облегчения практической деятельности работников лечебно-санитарных служб дороги, разрабатывали методические инструкции и рекомендации по различным вопросам.

Усилиями всех сотрудников, организовали ВСС в мощную работоспособную структуру, пользующейся заслуженным авторитетом. ВСС внесен большой вклад в обеспечение сохранения здоровья железнодорожников, транспортных строителей, членов их семей и пассажиров.



Главный врач ж.д. больницы ст. Казалинск К.С. Сансызбаев,
начальник ВСС З.К. ж.д. А.Қ. Ахметов (в центре),
Главный врач ж.д.б. ст. Кзылорда А.Абдуайтов.



**Гүлзия Рымгалиевна
ЖАДЫКБАЕВА**

Начальник Врачебно-Санитарной службы Западно-Казахстанской
железной дороги.
(1981-1984 г.г.)



Гүлзия Рымгалиевна ЖАДЫКБАЕВА родилась 1938 году. В 1962 году окончила Государственный медицинский институт в городе Семипалатинске.

Трудовую деятельность начала в 1962 году заведующей врачебным участком с Карой и работала врачом-фтизиатром, заведующей туберкулезным отделением ст. Аягуз. Врачем-методическим кабинета, заведующей поликлиническим отделением больницы станции Семипалатинск, врачом-терапевтом узловой больницы ст. Мангышлак. Главным врачом Шевченковской городской поликлиники Мангышлакской области.

1981 года по 1984 г. работает начальником Врачебно-Санитарной службы Западно-Казахстанской железной дороги. За это время было продолжено строительство отделенческой больницы в г. Уральске, пристройки детского отделения в узловой больнице ст. Кандыгагач. Введена в строй железнодорожная детская больница на станции Актюбинска.

За период работы на железнодорожном транспорте зарекомендовала себя высококвалифицированным специалистом, принципиальным руководителем, уделяла большое внимание строительству медицинских учреждений на дороге, подбору и расстановке кадров. Неоднократно выезжала туристом в Польшу, Румынию и Югославию.



**О работе НВС службы
Западно-Казахстанской железной дороги
в период с 1981-1984 г.г.**

Гульзия Рымғалиевна ЖАДЫКБАЕВА,
Начальник Врачебно-Санитарной службы
Западно-Казахстанской железной дороги
с 1981 по 1984 г.г.

Западно-Казахстанская Жел. Дорога с центром в городе Актюбинске была организована в 1977 году когда Казахская ж.д., самая большая в сети МПС была разделена на 3 дороги: Алма-Атинскую, Западно-Казахстанскую, и Целинную. Протяженность Западно-Казахстанской ЖД была 3822,5 км. состояла из 4 отделений: Актюбинской, Кызылординской, Гурьевской и Уральской расположенных в 5 областях Казахстана : Актюбинской, Кызыл-Ординской, Гурьевской, Уральской, Мангышлакской и частично Астраханской (ст. Ганюшкино) и Оренбургской (ст. Соль-Илецк) областях России. Мед. помощь оказывалась железнодорожникам и членам их семей 23 - мя леч. проф. учреждениями в том числе:

- 17 больниц с поликлиниками,
- 3 врачебные амбулатории,
- 3 линейных род. дома,
- 9 СЭС,
- 2 противочумные станции,
- 53 фельдшерско-акушерских пункта(ФАП),
- 27 фельдшерских пунктов,
- 8 мед. пунктов вокзалов,
- 1 комната матери и ребенка,
- 3 здрав. пункта в локомотивных депо.

Население дороги составляло 232 тысячи 915 человек. Медицинскую службу дороги по объему оказываемой помощи можно было приравнять к работе Мин. Здравоохранения таких Республик как Киргизия или Прибалтийских. В те годы МПС было государством в государстве и имело все для самостоятельного существования: здравоохранение, просвещение (школы, детские сады и комбинаты, ЖД институты и техникумы), связь (ШЧ), жилищно-коммунальная служба (НГЧ), электроснабжение (ЭЧ) не говоря уже о таких службах как локомотивная, вагонная, движения, пути, строительно-мостовые поезда (СМП) и т.д.

Врачебно-Санитарная Служба (ВСС) кроме выше перечисленных леч.-проф. учреждений имела свой Дорожный аптекосклад через который мед. учреждения снабжались медикаментами, оборудованием, автотранспортом, бельем, хоз. товарами т.е. всем что было необходимо для их жизнедеятельности.

За период моей работы в ВСС в должности НВС обеспеченность дороги врачами на 10 тысяч населения увеличилась с 25,7 до 27,5 в 1984 г. и составила 98%.

На дороге была высокая заболеваемость туберкулезом и кишечными инфекциями.

В 1983 году мы добились выделения в службу пассажирского вагона и

переоборудовали его в передвижной вагон-флюорограф. Он был оснащен крупнокадровым флюороаппаратом, что в те годы было большим достижением. Вагон был укомплектован врачом-рентгенологом, лаборантом и санитаркой и выезжал на линию для проф. осмотров на туберкулез. В эти же годы мы приобрели 3 передвижных ДЕЗ камеры на машинах ЗИЛ, которые проводили дезинфекцию непосредственно в очаге заболевания, что привело к улучшению противоинфекционной работы. По смете выделено на приобретения оборудования 295 тыс. рублей, а фактически мы освоили 1.614200 рублей за счет дороги. На дороге работали 2 Противочумные станции расположенные на ст. Казалинск и Гурьев которые обеспечивали защиту от особо опасных инфекции (ООИ) и занимались научной работой.

Было начато строительство или реконструкция зданий больниц и поликлиник. На ст. Уральск было продолжено строительство типовой больницы на 250 коек. Введено в строй здание детской больницы на ст. Актюбинск. Запланированы пристройки хирургического корпуса в Актюбинске и детского отделения на ст. Кандагач. Была поставлена задача о строительстве новой больницы на ст. Казалинск.

Большое внимание уделялось ЗОЖ. помимо лекций, бесед, санитарных стендов цеховые терапевты совместно со спорт, инструкторами проводили массовые спортивные игры и соревнования. В Актюбинске каждую субботу в парке отдыха предприятия дороги по графику проводили дни отдыха с вручением призов и подарков за хорошие спортивные достижения.

Руководство дороги и начальники отделений дорог (НОД) всегда оказывали помощь в работе ВСС. Особо хотелось бы отметить НОД Кызылординского отделения Жанадилова О.Ж., Гурьевского - Сельбаева А.С. и Уральского - Сахтанова О.К.

На дороге работали замечательные врачи которые любили свою работу и многое сделали для охраны здоровья работников транспорта и членов их семей: зам. НВС Зорова Л.С, главный терапевт дороги Габдрахманов Р.И., главный хирург Колесникова Т.П., глав, врач дор. СЭС Красников В.Н., глав, врач СЭС Актюбинск Шарбаков А.Ж., глав, врач СЭС Челкар Сартаев К.Ж., дорожный эпидемиолог Золоторева Н.А.гл. врачи узловой больницы ст. Кандагач - Адаев А.Ш., узловой больницы ст. Казалинск - Сансызбаев К.С., глав. врач железнодорожной больницы ст. Кызыл-Орда А. Абдуайтов.

Работа ВСС была сложной не только из-за высокой инфекционной заболеваемости и слабой материально-технической базы, плохой обеспеченности питьевой водой, но и из-за ведомственных разногласий с местными органами здравоохранения и партийным руководством на местах. Служба подчинялась ГВСУ МПС в Москве и была призвана обслуживать только работников транспорта и их семьи, разрешалась госпитализация на ж. д. только 3 % от количества стационарных коек. За каждый отказ от приема местного населения работники ВСС и глав, врачи на местах подвергались критике и разбору в парткомах. Врач. Сан. Служба обеспечивала улучшение показателей по лечению и профилактике заболеваний, о чем говорило желание местного населения лечиться в ЖД больницах.

Жаль, что не-обдуманная оптимизация здравоохранения привела к распаду ведомственной медицины. Честь и хвала тем глав врачам, которые сумели сохранить Ж. Д больницы.



Яхье Маруфович
МАРУФОВ

Начальник Врачебно-Санитарной службы
Западно-Казахстанской железной дороги
(1992-1998 г.г.)



МАРУФОВ Яхъе Маруфович. Родился 5 мая 1942 года в городе Ура-Тюба Ленинабадской области. Врач - хирург высшей категории, отоларинголог Здравоохранения СССР.

Трудовую деятельность начал в 1963 году фельдшером участковой больницы Кзыл -Аскер, Келесского района Шымкентской области. С 1964 по 1967 г.г. служил в рядах Советской Армии. В 1966 году окончил вечернюю партийную школу.

В 1974 году окончил АкГМИ -лечебный факультет. Активно участвовал в работе студенческих строительных отрядов области, командиром отряда, комиссаром районного штаба. С 1975 года по 1980 год работал врачом хирургом, заведующим отделением железнодорожной больницы ст. Арысь.

С 1989 года по 1991 год - Главным хирургом Врачебно -санитарной службы Западно- Казахстанской железной дороги. С 1992 года назначен Начальником Врачебно-Санитарной службы Западно - Казахстанской железной дороги.

Большая работа проводилась по оснащению современной медицинской аппаратурой отделенческих больниц ст. Атырау, Уральск, Кызыл - Орда и дорожной больницы ст. Актюбинск.

Приобретены - видеолaparоскопическое оборудование и компьютерный томограф. Уделялось внимание профилактике заболеваний среди железнодорожников и членов их семей проживающих на разъездах. В связи с этим были организованы вагоны - поликлиники, флюоровагоны.

Я.М. Маруфовым опубликовано 17 печатных научных статей, сделано 4 рационализаторских предложения.

Награжден правительственными наградами: юбилейной медалью "Двадцать лет Победы ВОВ 1941-1945", Грамотой Верховного Совета Казахской ССР 1973г, медаль "За Трудовое отличие" 1974г.





**Тамара Мухтаровна
МАРУФОВА**

Доверенный врач ЦК профсоюза рабочих железнодорожного
транспорта на Западно-Казахстанской
железной дороге.
(1980-1994 г.г.)

МАРУФОВА Тамара Мухтаровна родилась 27 января 1949 г. в посёлке Синий - Шихан, Челябинской области. Закончила Актюбинский Государственный Медицинский институт в 1974 году. Специальность — врач терапевт высшей квалификационной категории. С 1974 по 1975 год прошла интернатуру на базе третьей Дорожной больницы ст. Актюбинск. После окончания интернатуры, была направлена в узловую больницу ст. Арысь Казахской железной дороги, где проработала с июля 1975 г. по июнь 1980 г. в качестве терапевта, заведующей терапевтическим отделением больницы. С июня 1980 г. по январь 1994 г. работала в должности Доверенного врача ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта на Западно-Казахстанской железной дороге.

Как доверенный врач, внедряла мероприятия, направленные на оздоровление условий труда работающих на предприятиях Западно-Казахстанской железной дороги, контролировала за деятельностью профсоюзных организаций предприятий и учреждений, лечебно-профилактических и оздоровительных учреждений, качества экспертизы заболеваемости с временной утратой трудоспособности, охраны материнства и детства и др.

Систематически анализируя заболеваемость с временной утратой трудоспособности по ф, 16 ВН принимались меры по устранению выявленных недостатков, контролировала целенаправленное использование фонда социального, страхования.

В 1990 году участвовала в разработке и внедрении в практику Дорожной программы "Здоровье", активному использованию санаториев - профилакториев дороги для оздоровления железнодорожников и членов их семей, особенно женщин и детей.

Неоднократно совершенствовала свои знания на курсах повышения квалификации при Высшей школе профсоюза имени Шверника в г. Москве. В 1988 г. была избрана делегатом Всесоюзного съезда врачей. В 1995 году делегатом II съезда терапевтов Казахстана.

В связи с реорганизацией профсоюзов, переведена на должность заведующего терапевтическим отделением поликлиники дорожной больницы ст. Актюбинск. В 1994 году и в период работы в поликлинике активно участвовала в подготовке молодых специалистов, врачей интернов. По результатам анализов своей деятельности совместно с сотрудниками кафедры поликлинической терапии Актюбинской Государственной медицинской академии, опубликованы четыре научные статьи, в том числе в сборнике 3 Конгресса ассоциации кардиологов СНГ, 5 и 9 Российского Национального Конгресса "Человек и лекарство".

С 2003 года на должности зам. главного врача клиники "Денсаулык".



Супруги медики-железнодорожники
Западно-Казахстанской железной дороги
Я. Маруфов и Т. Маруфова.
2005 г.



**Бижан Бергалиевич
ЖУСУПКАЛИЕВ**

Главный санитарный врач Западно-Казахстанской железной дороги.
(1977-1991 г.г.)



**Амантай
НЫГМЕТУЛЛА-УЛЫ**

Главный педиатр Западно-Казахстанской железной дороги
(1977-1996 г.г.).

Врач педиатр высшей категории, отличник
Здравоохранения СССР.



Слева направо:
Доверенный врач ЦК профсоюза при дорсовпрофсоже Зап.-Каз.
жел. дороги Т. Маруфова, Б. Жусупкалиев, Гл. санитарный врач
Зап.-Каз ж.д., М. Дускеева, зав. фин. отделом, Врачебно-Санитар-
ной службы Зап.-Каз. жел. дороги.
1987 г.



Коллектив врачей санитарной службы Западно-Казахстанской железной
дороги с врачами Главного санитарного Управления МПС.



**Намаз Изимберенович
ИЗИМБЕРГЕНОВ**

ИЗИМБЕРГЕНОВ Намаз Изимбергенович родился в 1937 году в Мангистауской области. В 1958 году поступил на лечебный факультет Актюбинского государственного медицинского института, который закончил с отличием в 1964 году. По окончании института как отличник учебы и активный член студенческого научного общества был оставлен в клинику ординатуру на кафедре госпитальной хирургии этого же института.

По окончании клинической ординатуры в 1966 году поступил в аспирантуру на кафедру хирургии Центрального ордена Ленина института усовершенствования врачей (ЦОЛИУВ, г.Москва). В 1969 году успешно закончил аспирантуру с защитой кандидатской диссертации, посвященной хирургии печени и желчных путей. Затем вернулся в свой родной институт на должность ассистента кафедры госпитальной хирургии.

С этого момента вся врачебная и творческая деятельность Изимбергенова Н.И. связана с Актюбинским медицинским институтом и городом Актобе. За годы работы прошел все этапы роста и становления ученого-клинициста и педагога: ассистент (1969-1975 г.г.), доцент (1975-1979 г.г.), заведующий кафедрой (с 1979 г. по настоящее время) кафедры госпитальной хирургии.

Н.И.Изимбергенов наряду с педагогической, врачебной деятельностью активно занимался научными исследованиями совместно с учеными Москвы. Эти исследования завершены в 1978 году с защитой докторской диссертации в ЦОЛИУВ.

Профессор Н.И.Изимбергенов внес существенный вклад в развитие и становление хирургии Западного Казахстана, особенно в железнодорожных больницах. Этому способствовало то, что возглавляемая им кафедра госпитальной хирургии долгие годы работала на базе железнодорожной больницы г.Актобе. Благодаря этому, клиника стала научно-консультативным и методическим центром для всех лечебных учреждений железной дороги Западного региона (Уральск, Атырау, Актау, Кызыл-Орда).

За время руководства хирургической службой профессором Н.И.Изимбергеновым в практику этих лечебных учреждений внедрены современные методы диагностики и лечения, укрепились связи железнодорожных лечебных учреждений с Центральной клинической больницей МПС СССР, где профессор Н.И.Изимбергенов проходил аспирантуру и докторантуру.

Н.И.Изимбергенову в 1982 году присвоено звание профессора, в 1994 году избран членом-корреспондентом, а в 2004 году действительным членом НАН РК.

Н.И.Изимбергенов - почетный гражданин города Актобе с 2003 года. Н.И.Изимбергенов - член международного общества хирургов (с 1996 года), заслуженный деятель науки и техники РК (с 1997 года). Неоднократно отмечен Международным (Кембридж, Англия) и Американским (Нью-Йорк, США) биографическими центрами в номинациях "2000 выдающихся интеллектуалов XXI века", "Человек года", "Лучший представитель здравоохранения года" и т.д.

С 1990 года руководитель организованного им на базе кафедры Республиканского центра по проблемам неотложной хирургии и перитонита.

Основные направления научных исследований - хирургическая инфекция, гнойно-септические осложнения в неотложной хирургии, морально-этические, деонтологические проблемы хирургии.

Разработаны и внедрены в практику эффективные методы профилактики и лечения неотложных заболеваний органов брюшной полости и их осложнений, информативные методы прогнозирования возможных осложнений. Разработаны новые методы детоксикации организма, основанные на использовании озона, лечебных свойств плаценты человека.

Автор 375 научных работ, 7 монографий, 5 учебных пособий и руководств для врачей и студентов, 23 изобретений.



**Болат Ихсанович
БАСПАЕВ**



БАСПАЕВ Болат Ихсанович окончил с отличием Актюбинский государственный медицинский институт. Работал врачом в сельской участковой больнице, а затем зачислен в клиническую ординатуру на кафедру факультетской хирургии АкГМИ. В последующем учился в аспирантуре на кафедре общей хирургии 2-го МОЛГМИ г. Москвы.

После окончания аспирантуры и успешной защиты кандидатской диссертации с 1969 года работает ассистентом кафедры госпитальной хирургии АкГМИ, а с 1980 года доцентом этой же кафедры. С 1993 года по 1998 год заведовал кафедрой общей хирургии.

42 года, наполненных неустанным врачебным трудом и увлекательным научным поиском в стенах медицинской академии. Из них 36 лет Болат Ихсанович занимается клинической, научной, педагогической и общественной работой. В разные годы он работал в комитете комсомола, партийном бюро, в профкоме. Был, руководителем отдела производственной практики студентов, председателем ОМК института, работал зам. декана старших курсов, исполнял обязанности декана лечебного факультета.

1979 году в г.Москве при единогласном одобрении УС он защищает докторскую диссертацию.

Баспаев Б.И. является Председателем цикловой методической комиссии по хирургическим дисциплинам, членом УМО медицинской академии.

Автор 160 научных работ, 12 рационализаторских предложений. Изданы два учебных пособия на государственном языке по общей хирургии, русско-казахский терминологический словарь.

За плодотворную педагогическую, клиническую, научную работу он имеет многочисленные награды "Отличник здравоохранения СССР", Почетные грамоты, медаль Верховного Совета СССР, благодарности института, областного отдела здравоохранения, профсоюза, медработников. Б.И.Баспаев - хирург высшей категории, действительный член Российского общества эндоскопистов (лапароскопия).





**Ляш Болдыбаевна
БАЙЖАРКИНОВА**



БАЙЖАРКИНОВА Аяш Болдыбаевна, родилась в 1941 г. 7 ноября в Актюбинской области. Окончив среднюю школу г. Орске Оренбургской области 1958 г. поступила в Актюбинский медицинский институт, окончила 1964 г. лечебное дело, направлена в узловую больницу ст. Кандагач хирургом.

Работала хирургом железнодорожной больницы ст. Шубар-Кудук зав. хир. отд. отделенческой ж.д. больницы ст. Гурьев по 1977 г.

С 1977 по 2003 год хирургом, зав. хир. отделением дорожной больницы ст. Актюбинск. С сентября 2003 перевелась в Актюбинскую медицинскую Академию им. М. Оспанова на кафедру общей хирургии на должность доцента по клинике.

1995 г. в центре хирургии им. Сызганова под руководством ученых М. Алиева и Ж. Доскалиева защитила кандидатскую диссертацию на тему: «Диагностическая лапароскопия в комплексном лечении острого холецистита». Благодаря наставникам практической хирургии Б. Б. Бимаганова, Ж. М. Сейджанова, М. Ш. Темирханова, И. В. Рудниченко, В. И. Савицкий овладела желудочную хирургию и экстренную хирургию.

Неоднократно повышала свою квалификацию в ЦОИЛУВ г. Москве и в Институте усовершенствования врачей г. Алматы на кафедре «Общей хирургии».

Врачебно-Сан. управление г. Алматы и г. Москвы А. Б. Байжаркиновой занесена дважды в почетную книгу больницы и золотую книгу «Денсаулық», —2000 г. Лучший врач больницы.

Награждена медалями «За добросовестный труд» и значками «Отличник здравоохранение СССР».

Она является почетным железнодорожником РК.





БАЙЖАРКИНОВА Аяш Болдыбаевна
на лекции со студентами.





БАЙЖАРКИНОВА Аяш Болдыбаевна
на операции.



Железнодорожная больница ст. Актюбинск. Во время операции. Главный хирург Я. Маруфов, зав. хирургическим отделением А. Байжаркинова. 1987 г.



Зав. терапевтическим отделением поликлиники железнодорожной больницы ст. Актюбинск Т.М. Маруфова. 1994 г.



Сотрудники хирургического отделения ж.д. больницы
ст. Актюбинск. 1977 г.



Коллектив сотрудников железнодорожной больницы
ст. Актюбинск, 1997 г.

**Железнодорожная больница
ст. АКТЮБИНСК**





Желдорбольница



Желдордезинфекция

**АКТЮБИНСКАЯ
больница**

Число кроватей (коек)	10
Число больных	252
Число больничных дней	3,130
Окладное содержание	
Врачебного персонала	1.362,00
Больничных прислуг	824,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	122,00
Наем помещений и квартирные деньги	155,25
Отопление помещений	954,15
Освещение помещений	90,22
Содержание помещений в чистоте	24,25
Содержание и возобновление инвентарного имущества	
Содержание и возобновление белья и одежды	356,94
Содержание и возобновление инвентарного имущества	87,50
Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	35,15
Медикаменты и врачебные пособия	280,7
Продовольствие	
Больных	877,99
Служебного персонала	437,30
Погребение умерших	25,00
Случайные расходы	1,50

*Из краткого отчета врачебно-санитарной части за 1913 г.
Ташкентская железная дорога.*

Железнодорожная больница г.Актобе - одно из старейших лечебных учреждений Актюбинской области, организовано в 1935 году на ст.Актобе для обеспечения медицинской помощью железнодорожников и членов их семей, проживающих на Актюбинском отделе дороги, включая узловые станции и отдалённые разъезды.

Первым руководителем Железнодорожной больницы был Званарев Евгений Зиновьевич, первые работники больницы были врачи: Поволоцкая Раниль Израйловна, Логинов Валерий Александрович, Глазер Константин Николаевич.

В разные годы работали: Мочалов Виктор Георгиевич в течение 20 лет проработал главным врачом больницы; Волчегурский Лев Моисеевич - врач-физиотерапевт; Соболева Тамара Георгиевна - заведующая терапевтической службы поликлиники; Пинаева Нина Борисовна - врач-психотерапевт и т.д.

В настоящее время, это многопрофильный лечебно-диагностический комплекс, оснащённый современным оборудованием и медицинской аппаратурой, в составе которого имеется консультативно-диагностическая поликлиника и многопрофильный стационар, где ежегодно получают лечение тысячи пациентов, как железнодорожников, так и работников других предприятий и учреждений Актюбинской и Атырауской областей.

В поликлинике ведут приём врачи-специалисты более, чем 20 специальностей, имеются все необходимые диагностические кабинеты.

В стационаре имеются хирургическое, терапевтическое, кардиологическое, неврологическое, детское отделения, а также операционный блок и отделение анестезиологии и реанимации. Параклинические отделения: лабораторной диагностики, УЗИ, функциональной диагностики, отделение заготовки и переливания крови, ВИЧ-лаборатория, рентгенологическое, эндоскопи-

ческое, патологоанатомическое отделения, компьютерной томографии, - оказывают большую помощь в диагностике и лечении различных заболеваний.

Больница является клинической базой Западно - Казахстанской Медицинской Академии, где в течении многих лет работают несколько ведущих кафедр Мед.академии, в том числе кафедра общей хирургии, факультетской терапии и ФУВ педиатрии.

Высококвалифицированные специалисты железнодорожной больницы, совместно с сотрудниками клинических кафедр Медицинской Академии, постоянно работают над внедрением в практику новейших методов диагностики и лечения больных. Одним из первых лечебных учреждений города, в 1995 году больница приобрела и внедрила оборудование и начала проводить лапароскопические операции при желчекаменной болезни, аппендицитте, новообразованиях печени и органов малого таза. В настоящее время сделано более 1000 лапароскопических операций.

В 1999 году установлен компьютерный томограф, модернизировано оснащение клиничко-диагностической лаборатории, кабинетов функциональной диагностики, УЗИ-кабинетов. Внедрение в практику компьютерной томографии всех органов и систем, Холтеровского мониторингирования при сложных нарушениях ритма сердечной деятельности, доплерографии сердца и сосудов, эндовидеодиагностики заболеваний внутренних органов, позволило значительно повысить качество лечебно-диагностического процента.

Железнодорожная больница в течении многих лет славится своими устоявшимися традициями, крепким и здоровым коллективом, врачами, обладающими высоким профессионализмом и опытными медицинскими сестрами.

Более 15 лет больницу возглавляет опытный организатор здравоохранения врач-хирург высшей квали-

фикационной категории Ергалиев К.Е.. Под его руководством больница пережила сложный период реформирования здравоохранения и сохранила свой высокий рейтинг среди ЛПУ области и авторитет среди коллег.

Многие годы в больнице добросовестно и активно трудятся врачи высокой квалификации, настоящие профессионалы и знатоки своего дела, отличники здравоохранения, ветераны труда такие как: заместитель главного врача - Хайруллина З.С.; заведующая поликлиники - Ткаченко Г.П., заведующий ОМО - Абдрахманов Т.А., заведующие отделений - Аккуженова В.А., Карсыбаева З.Ш., Кудабаяв К.Е., Джамантаев Е. Д.Нурекеев Ж.Н., главная медицинская сестра - Нукушева Г.Ш., старшая медицинская сестра поликлиники - Губайдуллина Р.Ж., старшая медицинская сестра операционного отделения - Курманбаева А.Р. и многие другие.

Большинство врачей клиники имеют первую и высшую квалификационные категории, 14 врачей награждены знаком "Отличник здравоохранения Республики Казахстан".

Более 65 лет Железнодорожная больница оказывает все виды медицинской помощи жителям г.Актобе, не только железнодорожникам и членам их семей, но также и закрепленному населению, застрахованным лицам и по договорам с предприятиями и страховыми компаниями. В составе больницы имеются:

Многопрофильный стационар и консультативно-диагностическая поликлиника, а также все необходимые вспомогательные отделения.

Медицинскую помощь здесь окажут высококвалифицированные специалисты, владеющие современными методами обследования и лечения больных прошедших усовершенствование в центральных клиниках г.Москвы, Санкт-Петербурга, Алматы. Консультации проводят профессора и доценты Западно-Казахстанской медицинской академии.



Актюбинский филиал АО "Медицинская служба транспорта"

Представляет собой многопрофильную специализированную клинику со стационаром на 350 коек и консультативно-диагностической поликлиникой на 500 посещений в смену.

Стационар располагает возможностью оказания высококачественной медицинской помощи по таким специальностям, как общая хирургия, травматология, урология, общая терапия, кардиология, аллергология, неврология, педиатрия. Для оказания специализированной медицинской помощи имеется мощная лечебно-диагностическая база: комплексная лабораторная диагностика, ВИЧ-лаборатория, функциональная диагностика, рентгенологическая диагностика, ультразвуковая и эндоскопическая диагностика, нейрофизиологические исследования, компьютерная томография, современный операционный блок с телеэндоскопической аппаратурой, отделение анестезиологии и реанимации, служба переливания крови. Консультативный прием в поликлинике ведется по 20 врачебным специальностям. Больница является клинической базой Актюбинской государственной медицинской академии, профессорско-преподавательский состав которой активно участвует в лечебно-диагностической работе клиники. Комфортабельные палаты и высококвалифицированный, отзывчивый персонал клиники только способствует эффективно-му лечению и скорейшему выздоровлению пациентов.





Кыдырсык ЕРГАЛИЕВ

1952 г. рождения.

В 1969 г. поступил и окончил 1975 г. Актюбинский Государственный медицинский институт по специальности «Лечебное дело» — врач-хирург.

1976 — 1986 г.г. — врач-хирург ЦРБ г. Алга.

1986 — 1988 г.г. — Главный хирург Врачебно-Санитарной службы Западно-Казахстанской железной дороги.

1988 — 2000 г.г. — Главный врач Дорожной больницы ст. Актюбинск.

2000-по настоящее время — директор АФ ОАО «МСТ» — ж.д. больницы ст. Актобе.

— Награжден значком «Қазақстан Республикасы денсаулық сақтау ісінің үздігіне» 2002 г.

— «Қазақстан темір жолына 100 жыл» мерекелік медалі — 2004 г.

— Кандидат медицинских наук.

— Организатор здравоохранения высшей категории.



К. Ералиев в кабинете УЗИ и в операционном хирургическом отделении больницы.





Замза Сайфуловна ХАЙРУЛЛИНА
Заместитель главного врача по лечебной части.



Группа врачей жел. дор. больницы ст. Актюбинск





Медицинские работники больницы.





Учение по ЧС с участием руководителей медицинских служб Казахстана, России, Украины, на ст. Актюбинск в мае 2001 г.
Выступает перед участниками учения по ЧС НВС Казахской ж.д.
К.Ж. АТАХАНОВ.





В рентген кабинетe.



В кабинетe томографии.



Вокзал ст. Актюбинск.



Кумис Молжигитова
фельдшер медпункта
ж.д. вокзала
ст. Актюбинск.

ЗАО "ЖЕЛДОРФАРМАЦИЯ"

История развития ТОО "Желдорфармация" начинается с 1978 г. с момента образования в г. Актобе Дорожного склада, который впоследствии был переименован в ПО "Желдорфармация". Дорожный склад занимался обеспечением медикаментами, медтехникой, изделиями медицинского назначения населения и лечебных учреждений, прикрепленных к Западно-Казахстанской железной дороге. Поставки осуществлялись централизованно через центральную аптечную базу Дорфарм-Управление г. Москва. После распада Советского Союза в феврале 1992 года предприятие вынуждено самостоятельно искать поставщиков, заключать с ними договора на поставки медтовара и обеспечивать подведомственные аптеки. С этого момента предприятие фактически вступило на путь самостоятельного развития. В июне 1994 года производственное объединение "Желдорфармация" преобразовывается в АО "Желдорфармация". С 1996 года налаживается работа по укреплению материально-технической базы аптек, их приватизация, т.е. передача их в ведение АО "Желдорфармация". С переходом на самофинансирование многое пришлось нарабатывать заново. Если раньше предприятие обслуживало строго ЛПУ, принадлежащие ведомству железных дорог, то позже появилась возможность открывать аптеки в любых районах, работать с городскими и районными с больницами, обслуживать частные предприятия..

Первоочередной задачей предприятия всегда являлось обеспечение населения медикаментами. Для достижения этой цели предприятие использует в своей работе новые технологии. Использование программы "Бизнес интегрированные системы" с элементами логистики позволило качественно улучшить обслуживание аптек, расширить ассортимент склада. Организовано также производство лекарственных средств. На сегодняшний день склад и аптеки оснащены современным оборудованием и аппаратурой. Для организации бесперебойных поставок в аптеки имеется свой транспортный парк. Для сотрудников созданы все условия для работы - бесплатное питание и медобслуживание в медицинской клинике, доставка на работу и с работы служебным транспортом, обучение и повышение квалификации сотрудников за счет предприятия, предоставление жилья, организация коллективного отдыха.

Первыми руководителями предприятия в разные годы являлись Абрамов В.В., Романова Е.Я., Кималов К.Ж., Мустафин А.Ш.

С 1993 г. предприятие возглавляет Бекенов К.Е. Под его руководством предприятие смогло не только выжить в сложный переходный момент, сохранить материально-техническую базу и кадры, но и выйти на новый этап развития.





**Кудайберген Елтекович
БЕКЕНОВ**

Президент ЗАО «Желдорфармация», г. Актобе.

Родился в 1959 г. в с. Иргиз Актюбинской области. В 1984 г. окончил Чимкентский филиал АГМИ. С 1984 по 1987 гг. работал заместителем заведующего аптечного склада Областного Аптечного управления. С 1988 по 1993 гг. работал начальником головного предприятия ОПО «Фармация». С 1993 г. – Президент ЗАО «Желдорфармация». В 1995 – 1997 гг. без отрыва от основной деятельности закончил Межотраслевой институт подготовки кадров РК по специальности бухгалтерский учет и контроль.

Депутат Областного Маслихата. Член комиссии при Маслихате по социальным вопросам.

Награжден юбилейной медалью «Қазақстан Республикасының тәуелсіздігіне 10 жыл». Почетными грамотами областного и городского Акиматов.

Отличник Здравоохранения.





**Нурлыбай Амангалиевич
САРСЕНОВ**

НАЧАЛЬНИК СТ. КАНДЫАГАШ



**Светлана Жалеловна
КАЛИЕВА**

НАЧАЛЬНИК ВОКЗАЛА СТ. КАНДЫАГАШ



Гульжана Каримовна
СЫДЫКОВА
ДЕЖУРНЫЙ ВОКЗАЛА СТ. КАНДЫАГАШ



Частное медицинское учреждение больница "Шапагат".

Историческим событием западного региона Казахстана явилось строительство железных дорог Кандыагаш – Орск, Кандыагаш – Гурьев. Со сдачей которых в 1940 году была открыта в рабочем поселке Кандыагаш первая больница с подчинением Оренбургской железной дороге в приспособленном одноэтажном барачном здании с амбулаторией, стационаром на несколько коек и палатой для приема родов.

Первым главным врачом был назначен эвакуированный ленинградец Орлов Лев Павлович. Больница оказывала помощь не только жителям ст. Кандыагаш, но и колхозов Аккемир, Победа, поселка Щубар-Кудук. У истоков больницы стояли ст. м /с больницы Тодоренко Анна Васильевна, ст. м/с поликлиники Помогаева Вера Алексеевна выпускницы Оренбургского медицинского училища проработавшие в коллективе более 50 лет. Медработники больницы как все труженицы тыла помогали фронту. Кроме своих обязанностей медработники помогали эвако-госпиталю № 3985 на базе сш № 5, помогали колхозам сеять, убирать.

В конце 50-х больница была переведена в 2-х этажное здание по ул. Ленина 5, а в 1960 году в типовое 3-х этажное здание.

В 1994 году введена на эксплуатацию пристройка-поликлиника.

С 1973 года началась переоснащение больницы внедрение новой медицинской технологии. Коллектив является пионером по области и по Зап.Каз.ж.д. по внедрению лазерной, резонансной и др. видов технологии.

С 1983 года на базе неоднократно проходила школа передового опыта. Коллектив за успехи в охране здоровья населения удостоен:

- В 1977, 1978, 1979, 1981, 1985 г.г. Премии МПС.
- В 1982 г. Почетная грамота МПС
- В 1983 г. Диплом Главного Врачебно-Санитарного Управления
- В 1984 г. Диплом Комитета НК Каз. ССР
- В 1986 г., 1987 г. Премия и Переходящее Красное Знамя.

Управления Зап. Каз. ж.д. и Дорпрофсожа с распространением опыта больницы по снижению заболеваемости среди железнодорожников. В 1987 г. Почетная Грамота МПС и ЦК профсоюза. В 1987-90 г.г. Коллектив высокой культуры и общественного образцового порядка.

1988г. Памятная Почетная Грамота ЦК КП Каз.Совмина и ЦК ЛКСМ.

• 1988г. Решение бюро Октябрьского РК КПМ Каз «Обобщение и распространение опыта больницы по интернациональному воспитанию».

Свою трудовую деятельность в этой больнице начал зам. директора института урологии им. Джарбусинова известный ученый Мам-

беталин Е.С., доцент кафедры педиатрии Актюбинской медакадемии Гашимова К. А. главный врач узловой больницы ст. ЛОО Краснодарского края Алексеенко С.Ф., главный врач Мугалжарского СЭС Дилимбетов С.Т., главный врач Темирского ЦРБ Мунатов А.Г, бывший главный врач Дорожной больницы ст. Актюбинск Островский Г.К., врач нейрохирург высшей категории К.М.Н. Семин А и др. Деятельность больницы проходила в период работ начальников Казахской жел.дороги Виноградова Г.В., Западно-Казахстанской жел. дороги Копжасарова Қ.Д., Турганбаева Р.Т., Панова Ю.В., Хамзина М.Ш., Сельбаева А.С., начальников Врачебно-Санитарных Служб Денисенко В.М., Ахметова А.К., Жадыкбаевой Г.Р., Пикенер П., Маруфова Я.М., первых руководителей района Орынбасарова И.О., Шынтасова С.Ш., Сагинтаева С.С., Баймуханова К.Б., Мухамбетова Б., Хохлова П.П.

Коллектив больницы с 1999 года оказывает медицинскую помощь нефтяникам ОАО СNPC «Актюбемұнайгаз» в Жанажолском регионе.

Согласно приказа начальника Зап.Каз.ж.д. от 11.11.96 №68 «О передаче и закрытии ЛПУ дороги и в соответствии с Постановлением Правительства РК от 14.01.1997г. №65 «О секторных программах приватизации и реструктуризации» больница с 01.08.97г. прошла перерегистрацию как негосударственное учреждение.

2002 год был особенно успешным для коллектива — больница стала победителем конкурса «Лучшая больница страны». В 2003 году главный врач больницы Аманжол Шунгулулы Адаев стал участником 11-й Международной конференции ВОЗ (НРК), которая проходила в Италии, в городе Флоренция. Больница «Шапагат» вошла в проект ВОЗ и "Больница способствующая выздоровлению".

На сегодня больница «Шапагат» — это целая структура: СВА, ҚДП, стационар с многопрофильными отделениями на 100 коек, параклинические, лечебно-диагностические подразделения, медпункты и представительства на месторождении Жанажол и в городе Жем. В коллективе работают 110 человек из них высококвалифицированных врачей специалистов 25.

Постоянные партнеры — ОАО «СНПС Ақтобемұнай-ГАЗ», ТОО ККБК «Великая стена», ТОО «ДОКНИСГ», компания «ГИС», ОАО «Транстелеком», «Казахойл-Актобе», ЗАО «Трансгрупп», ТОО «Жем Ойл Бейз», «SANA-L» и другие.



Здание бывшего
стационара
узловой больницы
ст. Кандыгааш.



Многие врачи жили и
живут в этом доме
ст. Кандыгааш



Фельдшерско-акушер-
ский пункт
ст. Аккемир



Железнодорожная больница "Шапагат" ст. Кандыгаши.





Підприємство



**Есенгос Сагынайұлы
МАМБЕТАЛИН**
1966-1970 главный врач и хирург
железнодорожной больницы
ст. Кандыгааш.



50 лет
железнодорожной больнице ст. Кандыгааш.
Июнь 1990 г.



**Анастасия Кубиевна
САЛИМОВА**

1968-1974 г.г. работала
акушером-гинекологом
железнодорожной больницы
ст. Кандыгаш.



**Анастасия Кубиевна
САЛИМОВА-
МАМБЕТАЛИНА**

В 1968 г. окончила лечеб-
ный факультет Актюбин-
ского Государственного
медицинского института.
С 1968 по 1974 г.г. работа-
ла акушером-гинекологом
железнодорожной больни-
цы ст. Кандыгаш.
В настоящее время
работает ассистентом на
кафедре акушерства и
гинекологии в КазНМУ
им. С.Ж. Аспандиярова.



**Есенгос Сагынайулы
МАМБЕТАЛИН**

1940 года рождения. В 1963 году окончил лечебный факультет Актюбинского государственного медицинского института.

Врачебную деятельность начал в 1963 году хирургом железнодорожной больницы ст. Кандыгааш.

1964 – 1966 гг. Начальник поликлиники, одновременно хирург железнодорожной поликлиники ст. Шалкар.

1966 – 1970 гг. главный врач и хирург железнодорожной больницы ст. Кандагаш.

1970 – 1973 гг. аспирант кафедры урологии в институте усовершенствования врачей г. Москвы. 1973 г. кандидат медицинских наук, 1973 – 1994 гг. ассистент, доцент, заведующий кафедры урологии Актюбинского государственного медицинского института.

1992 г. доктор медицинских наук, с 1994 г. профессор.

С 1994 – 2003 гг. заместитель директора НИИ урологии им. Б.О. Жарбосынова, ныне является ведущим научным сотрудником. Отличник здравоохранения СССР, награжден медалями «За доблестный труд» во ознаменование – «100 летию со дня рождения В. И. Ленина» (1970 г.), «Ерен еңбег үшін» – 2005 г.



Зав. детским отделением, врач педиатр высшей категории
Роза Тажибековна НАМАЗОВА



Рентген лаборант Зоя Косжанова.



Сотрудники хирургического отделения.



Врач А.У. Ахметов, медсестра Г. Молдагазина.



Врач Г.Х. Мунатова



Зав. КДП Г.Л. Преснякова.
Отличник здравоохранения.



Вакуум терапия заболеваний суставов.
Медсестра К. Карашева.



УЗИ диагностика. Врач Л.А. Адаева.



Офтальмологический кабинет. Врач М. Туранина.



**Аманжол Шунгулулы
АДАЕВ**

Отличник здравоохранения (СССР).
Почетный железнодорожник (МПС).
Заслуженный врач Республики Каз. ССР.
Главный врач узловой больницы ст. Кандыгагаш ("Шапагат").

Аманжол Шунгулулы АДАЕВ

Родился 05.01.1943 семье железнодорожника ст. Шубар-Кудук Темирского района. Среднюю школу № (№484 им. Жансена Кереева) окончил в 1960 году.

1960г. рабочим локомотивного депо ст. Шубар-Кудук 1960-1962 г.г. водитель Шубар-Кудукского АТП. Лечебный факультет АкГМИ окончил в 1968 году.

1968 – 1970 г.г. военврач в рядах СА КТУРКВО г. Байрам-Али и имел честь оказывать медпомощь артистам Ленфильма во время съемок фильма «Белое солнце пустыни».

С 1970 года врач хирург, а 1971 году главный врач узловой больницы ст.Кандыгааш («ШАПАГАТ»).

- Хирург и Организатор здравоохранения высшей категории.

- С 1996г член международного хирургического конгресса

- Участник 11-ой и 12-ой международной конференции ВОЗ Health Promotinnng Hospitals (НРН) «Больницы способствующие выздоровлению» Италия г. Флоренция 2003 г. г. Москва 2004 г. Второе высшее образование - юристпруденция.

Награжден за успехи в охране здоровья населения:

- Медалью «За воинскую доблесть» в ознаменовании 100-летия со дня рождения В. И. Ленина.

- Медалью Н. И. Пирогов «За гуманную деятельность».

- Медалью «Ветеран труда».

- Медаль настольная ЦК КПСС.

- Медалью «10 – ление независимости РК».

Почетными знаками:

«Отличнику санитарной обороны».

«Отличнику здравоохранения» (СССР).

«Отличнику соцсоревнования ж.д транспорта».

«Почетному железнодорожнику» (МПС).

«Заслуженному врачу Каз. ССР»

Почетными грамотами:

- ЦК КПСС, МПС.

Именными часами:

- Командира в/ч 5418 и Министерства путей сообщения.

Избирался:

- Депутатами городского, районного, областного советов народных депутатов.

- Членом Пленумов райкома и обкома КП Каз.

- Делегатом XVII -съезда КП Каз.

- Постоянным Членом Международной Ассоциации хирургов.

КОЛЛЕКТИВ ВОЗГЛАВЛЯЕМЫЙ АДАЕВЫМ А.Ш УДОСТОИВАЛСЯ:



г. Москва. Вручение награды МПС
"Почетному железнодорожнику" А. Адаеву.
Зам. Министра МПС СССР КАЛИНИЧЕВ В.П. 1984 г.

- Пятикратно денежных премий ГВСУ в смотре среди лечебных учреждений МПС.
 - Переходящими Красными Знаменами Управл. Зап. Каз. ж.д. и Дорпрофсоюза.
 - Почетной Грамотой МПС.
 - Почетной Грамотой КНК Каз. ССР.
 - Неоднократно «Коллектив высокой культуры и общественно образцового порядка».
 - В 1983 году на базе больницы проходила Школа передового опыта по сети дорог. Оснащение больницы технологией XXI века: KARL-STOSZ, CHIRANA, ALOKA и др.
 - Больница в 2002 г. вошла в проект ВОЗ «Больница способствующая выздоровлению», «Больница здорового образа жизни»
- ПОЕЗДКИ за границу: Венгрия, Чехословакия, Италия.
ПАЛОМНИЧЕСТВО В ХАДЖ: Саудовская Аравия — 1996 год.



**Радина Саркулкызы
ИСЕТОВА**

Радина Саркұлқызы ИСЕТОВА

После окончания Актюбинского мединститута в 1977 г., трудовую деятельность начала врачом хирургом в узловой больнице ст. Кандагач Зап.Каз. ж.д. С 1985 г. заведующая хирургическим отделением. Член Международного Хирургического Конгресса. В совершенстве владеет всеми видами оперативных вмешательств, обладает высоким уровнем качества работ, хорошо осведомлена в научных достижениях медицины, способна четко организовывать работу, умение сосредоточиться на главном, предвидит результаты своих действий, полная самостоятельность в выполнении поставленных задач, всегда ищет и быстро осваивает новую технологию в медицине. В 1990г. впервые в области внедрила лазерную технологию, а в 2000г. метод эндовидеохирургии-лапороскопической операции на оборудовании «KARL-STORZ». Обучалась в г. Санкт-Петербурге, г.Москве, НИИ хирургии им. Сызганова и НИИ травматологии и ортопедии.

В 2003г. получила предпатент №13984 и является автором изобретения «Способ лечения выпадения прямой кишки», которое позволило больным избавиться от неэффективных операций, а также в 2002г. Областной Ассоциацией Хирургов было рекомендовано всем ЛПУ области методическое руководство «О ранней диагностике и лечения столбняка», где было описано мало известные симптомы и методы лечения этой грозной патологии.

В 2003 году в сборнике Международного Хирургического Конгресса вошла статья Р. С. Исетовой «Способ лечения обширных термических ожогов», а в 2004году в НИИ травматологии и ортопедии, данная методика одобрена, и выпущено методическое руководство для внедрения по Республике, а 2005 г. получила предпатент № 15790.

Ею внедренная методика получения антисептика гипохлорида натрия стало эффективным средством в профилактике внутрибольничных инфекций в современных условиях. В стационаре в оказании гарантированного объема бесплатной медицинской помощи больным в рамках госзаказа, обеспечивает полный объем сервисных услуг на основе новой технологии, что позволило в течении многих лет постоянно добиваться улучшения качества жизни пациентов.

В стадии разработки находятся оформления для авторского права ею внедренные за многие годы методы: по неинвазивному лечению



Хирурги А. Ш. АДАЕВ и Р.С. ИСЕТОВА во время операции

энуреза у детей, лазерная рефлексотерапия хронического алкоголизма, лечение мочекаменной болезни.

Является координатором Проекта ВОЗ «Health Promoting Hospitals» (НРН) «Больница способствующая выздоровлению» и членом районной комиссии по проблемам туберкулеза. Хорошо осведомлена в вопросах здравоохранения исходящие из Послания Президента «Казахстан – 2030» Долгосрочный приоритет 4: «Здоровье, образование и благополучие граждан Казахстана». Среди медработников района и населения проводит большую работу в пропаганде и поддержки Политики Президента РК.

За достигнутые успехи в труде награждена знаком «Отличнику здравоохранения СССР», «Почетной Грамотой» Президента РК.



Лазерная рефлексотерапия.



Лечение энуреза



Зинаида Викторовна
КУХТА
Медсестра.



Роза Арикуловна
ДАЕВА
Медсестра кабинета Аудиометрии



Ночное дежурство.
Медсестра
Кенжебаева Галия.





**Акмоншак Рахметовна
ШУДАНОВА**

Фельдшер здравпункта локомотивного депо ст. КАНДЫАҒАШ



Медработники медпункта вокзала ст. Кандыагаш.
Слева направо: Зав. медпунктом Г. А. Рысмагамбетова;
Н. В. Ткачева; Б. А. Муратбаева; Сайфуллина Г.

ИНФОРМАЦИЯ
к 10-летию Независимости РК

«О деятельности негосударственного учреждения узловой больницы «Шапагат» станции Кандыагаш, Мугалжарского района, Актюбинской области»

Уважаемый НУРСУЛТАН АБИШЕВИЧ!

Благодаря Вашей политики по разгосударствлению и созданию конкурентно-способного рынка в сфере медицинских услуг, коллектив больницы с 1997 года в числе первых по Республике и по области стал негосударственным. Здания и оборудование больницы были выкуплены на тендере и вот пятый год коллектив преобразился полностью игнорируя иждивенчество. Все средства зарабатываем сами. Оказываем населению медицинскую помощь в условиях конкуренции и в том числе гарантированного объема медицинской помощи в рамках госзаказа. Больные в полном объеме обеспечены медикаментами и питанием. В области коллектив является пионером по внедрению новой медицинской технологии. За счет собственных средств заменены все старые медицинские оборудования, оборудованием XXI века, обновлен парк санитарного автотранспорта. Собственными силами проводим в больнице ремонты любой сложности. За коммунальные услуги по принципу -предоплата. Задолженности перед бюджетом нет. В течении многих лет ежемесячно оказываем помощь продуктами питания своим малоимущим ветеранам. Также более 30-ти ветеранов больницы не обделены вниманием, вместе с ними в 2000 году отметили 60-летие больницы. Участвуем во всех благотворительных акциях района. Выиграв тендер 3-тий год оказываем медицинскую услугу нефтяникам ОАО «СНПС Ақтобе мұнайгаз» в Жанжолском месторождении.

В конечном счете благодаря Вашей политике сохранили коллектив, рабочие места, где трудятся и оказывают помощь населению 100 сотрудников, то есть более 300 членов семей свою судьбу связывают с больницей. Самое главное оправдали доверие народа.

Как Вы заявили, что к 10-летию Республики каждый казахстанец почувствует плод Независимости. И мы гордимся, что это мы почувствовали в числе первых.

С пожеланием: Крепкого здоровья! Счастья! Успехов Вам на благо Родины!

**Главный врач больницы,
«Заслуженный врач КазССР»,
«Почетный железнодорожник»**



**АДАЕВ
АМАНЖОЛ
ШУНГУЛОВИЧ**



Станция Бер-Чогур. 1905 г.







Общий вид ст. Шалкар.
1905 г.



Железнодорожный вокзал ст. Шалкар, 1905 г.



Железнодорожный вокзал ст. Шалкар, 2005 г.



Локомотивное депо ст. Шалкар. 1905 г.



Локомотивное депо ст. Шалкар. 2005 г.



Локомотивное депо ст. Шалкар. 1928 г.

ШАЛҚАР ЛОКОМОТИВ ДЕПОСЫ

Борсық құмын кесіп өтіп Ресеймен Орта Азияны байланыстырып жатқан теміржол құрылысы Шалқар өңірінен 1901–1903 жылдары аралығында жүргізіліп сол жылдары ірі құрылыстар бой көтерді, олар депо, вокзал ғимараты, су құбыры және орыс шіркеуі еді. 1906 жылы паровоз депосында 150 адам еңбек етсе, 1911 жылы жұмысшылардың саны 600 адамнан асты.

Қазан төңкерісінен кейін Шалқар депосы Қазақстанның батыс аймағындағы күрделі жөндеу базаларының біріне айналды. Шалқар паровозшыларының Ұлы Отан соғысы кезінде жеңіске қосқан үлестері мол. Соғыстан кейінгі жылдары теміржолда жүк айналымы күн сайын артып отырды.

Теміржолды техникалық жағынан қуаттандыру ісі басталып, жергілікті ұлт өкілдері техниканы игере бастады. Қазақтан шыққан алғашқы паровоз машинистері Хамит Есбосынов, Жұмасағи Ташкенбаев, ең бірінші машинист-нұсқаушы болған Сәнне Төлемісов техниканы жөндеуде ынта-жігері жоғары дәрежедегі мамандар екенін көрсете білді. Сонымен қатар жөндеушілер Мырзағұлов, Жұмағұлов, Қалиев, Төреғұловтар шеберліктерін шындай түсті.

1950 жылы Қазақ теміржолында алғашқы екі депода Шу және Шалқарда тепловозды көтерін жөндеу жұмысы басталды. Шалқар депосы Қазақ теміржолында үздік ұжымдар қатарында болды. Жұмысшы қызметкерлердің саны 1100 адамға жетті. Алғашқы қазақ тепловоз машинистері Тұраш Сегізов, Көпеш Оспанов, Бақтыбай Ескарин білімдерін еңбекпен ұштастырды. Депода жаңа цехтар мен бөлімдер ашылды. Тепловоз жөндеу жоспары көбейе түсті. Шалқар локомотив депосы Қазақстандағы ірі тепловоз жөндеу базасына айналды.

Депо өзінің ғасырлық тарихында бүкіл саналы өмірін осы ұжымға қызмет жасап өткізген әкелі-балалы Сырлыбаев, Самбаев, Тілеуқұлов және Айымбетовтер әулеттерін мақтан етеді. Депода алғаш ашылған кезеңнен бері медициналық пункт, физио-терапиялық бөлім, аптека жұмыс істеді. Депо жұмысшылары мен қызметкерлері Ақтөбе қаласындағы теміржолшылар үшін ашылған профилакторийде, еліміздің басқа да демалыс орындарында тегін емделуге жіберіліп отырады. Соңғы жылдары нарық талаптарына сай бұрынғы жөндеу цехының базасында Шалқар локомотив жөндеу депосы болып қайта құрылды. 375 адамнан тұратын ұжым нарық қыспағына қарамастан ғасырлық тарихы бар дәстүрді жалғастырып, аудан экономикасына өз үлесін қосып келді.

Өз ісінің шеберлері депо жұмысшылары Р. Махамбетов, Қ. Асыллов, Қ. Кәрімбаев, Р. Сейітов, Н. Рысжанов, Ө. Самбаев, ағайынды Әлжановтардың ортақ табысқа қосып келе жатқан үлестері ерекше. Алдағы уақытта да талай ауыр кезеңдерде жарастықпен еңбек ете білген Шалқар депосы жаңа табыстардың асқар шыңына жету жолында бір кісінің баласындай жұмыла еңбек ете беретіндігіне сенімі мол еңбек ұжымы.



Шалқар локомотив депосы директорының өндіріс жөніндегі орынбасары
Есенжол Тотайұлы Қазбеков.



Шалқар станциясы, теміржол
вокзалының бастығы
Гүлмира АЛМАТОВА.



Теміржол мектебі.
Железнодорожная школа.



Железнодорожная поликлиника ст. Шалкар.
1913 г.

**ЧЕЛКАРСКАЯ
больница**

Число кроватей (коек)	35 (из них 9 заразных)
Число больных	770
Число больничных дней	9,133

Окладное содержание	
Врачебного персонала	3.984,00
Больничные прислуги	1.464,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	150,00
Наем помещений и квартирные деньги	—
Отопление помещений	1.621,40
Освещение помещений	114,79
Содержание помещений в чистоте	28,10

Содержание и возобновление инвентарного имущества	105,45
--	--------

Содержание и возобновление белья и одежды	595,54
--	--------

Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	53,40
---	-------

Медикаменты и врачебные пособия	752,66
---------------------------------	--------

Продовольствие

Больных	2.726,58
Служебного персонала	591,30

Погребение умерших	40,00
--------------------	-------

Случайные расходы	11,00
-------------------	-------

Всего:	12.238,22
---------------	------------------

Средние расходы	
На одного больного	15,89
На 1 больничный день	1,34

*Из краткого отчета врачебно-санитарной части за 1913 г.
Ташкентская железная дорога.*

На станций Шалкар, Оренбургской железной дороги построена больница до 1913 года на 35 коек с приемным покоем, из них 9 инфекционных и отдельно поликлиника.

Границы медицинского обслуживания железнодорожного населения от станции "Саксаульск" до станции "Эмба".

На станции Бер-Чогуре построена кумысо-лечебница на 114 коек для туберкулезно-больных, работала ежегодно по сезонно с 15 июня по 17 августа, в по следующим круглый год:

3 ФАП (фельдшерско-акушерский медпункт) на станции Тугуз, Котыр-Тас, Бер-Чогур. Круглосуточный медпункт при вокзале станции Шалкар.

На станции Бер-Чогуре построена врачебная амбулатория с 3-мя родильными койками, а так же аптека.

Разъездные фельдшеры имели на станциях Челкар, Бер-Чогуре. 3-й ФАП для обслуживания тяжелобольных, срочных вызовов и приема родов.

Фельдшеры имели служебные годовые билеты, дающие право проезда на всех поездах и тепловозах по участку обслуживания, независимо от наличия свободных мест. В зимний период все фельдшеры были обеспечены полушубками и валенками.

Больница на станции Шалкар в составе Оренбургской железной дороги и с 1958 г. Казахской железной дороги была рассчитана на 75 коек, с 1965 года расширена на 110 коек, построено детское отделение засчет перепланировки помещения жилого здания, терапевтическое, хирургическое и родильное отделение. В поликлинике имелись врачебные, процедурные, туберкулезные, неотложные, подростковые и зубопротезные кабинеты, клиническая лаборатория.

В здании локомотивного депо был расположен здравпункт с физиотерапевтическим отделением для медицинского осмотра локомотивных бригад с целью медицинского обеспечения безопасности движения поездов. Больницы и поликлиники были снабжены всем необходимым медицинским оборудованием. В случае необходимости квалифицированной консультации больных или оказанию специализированной стационарной помощи для железнодорожников и членов их семей, оказывалась после предварительного запроса главных: врачей, после чего нуждающихся направляли в головные больницы Актюбинска и Оренбурга.



Родильное и терапевтическое отделение.





Детская консультация и аптека.





Аймырза АХМЕТОВ.
Врач-хирург, начальник поликлиники,
начальник больницы ст. Шалкар с 1956-
1969 г.



Хирург Е. Мамбеталин и медсестра Т. Лютая.
1965 г.



Главный врач Аймырза АХМЕТОВ,
хирург Тамара КОЛЕСНИКОВА.
1965 г.



Коллектив больницы ст. Шакар.
1965 г.





**Жубаныш
БИМАГАМБЕТОВ**
1938 г.р.

1964 г. — Окончил лечебный факультет Актюбинского Государственно-го медицинского института.

1964 — 65 гг. — Главврач участковой больницы Аяк-кум, Шалкарский р-н.

1965 — 68 гг. — Врач-терапевт, районный терапевт, Шалкарский р-н.

1968 — 75 гг. — Зам гл. врача Шалкарской районной больницы.

1975 — 84 гг. — Главный врач узловой больницы на ст. Шалкар Западно-Казахстанской железной дороги.

1984 — 88 гг. — Начальник Врачебно-Санитарной службы Западно-Казахстанской железной дороги.

1988 — 1997 гг. — Главный врач Дорожного противотуберкулезного диспансера Западно-Казахстанской железной дороги.



Жубаныш Бимагамбетов.
Главный врач 1980 г.





Работници болница на демонстраци 7 ноември 1970 г.





**Амандос Сеилович,
СЕИТМАГАНБЕТОВ**
1943 года рождения.

После окончания Актюбинского государственного медицинского института в 1967 – 1970 гг. Главный врач участковой больницы Бегимбет "КС-11", с 1971 – 1974 гг. главный врач районной санитарной эпидем. станции, с 1974 – 1984 гг. начальник, а с 1984 – 1997 гг. работал главным врачом Шалкарской узловой железнодорожной больницы.

Награжден значком "Отличник здравоохранения СССР" и именными часами Министерства путей сообщения, неоднократно был удостоен Почетной грамоты, врач высшей категории.



Коллектив больницы 1990 г.





**“ТЕМІРЖОЛ”
түйе шаруашылығы**

1988 жылы Шалқар теміржол станциясы инженер-техник қызметкерлерін, олардың жанұяларын ет және сүтпен қамтамасыз ететін “Теміржол” шаруашылығы құрылды. Шаруашылықта 200-ге жуық түйе, 90-жылқы, 300-ден астам сиыр, 3-4 отар қой болды.

1997 жылы аталмыш шаруашылық жекешелендіріліп бірінғай түйе шаруашылығымен айналысып Шалқар теміржол мекемелері жұмысшыларын шұбат және етпен қамтамасыз ету ісі жалғастырылуда.



Шаруашылық қызметкерлері ерлі-зайыпты Жаңылай мен Жақсыгүл ЕСЕНБАЕВТАР.







Пассажирское здание на ст. Аральское море.
1905 г.



Пассажирское здание на ст. Аральское море.
2005 г.



Железнодорожная аптека на ст. Аральск.



Железнодорожная спортивная школа на ст. Аральск.



Пассажирское здание на ст. Казанск.
1905 г.



Общий вид ст. Казалинск.
1905 г.



Почтово-багажное, складское отделение на ст. Казалинск.
1905 г.



Железнодорожная школа.
1905 г.



Продовольственный пункт на ст. Казалинск.
1905 г.



**Серік Кенжебайұлы
БОРАНҚҰЛОВ**

Қазалы станциясының бастығы.



Депо на ст. Казалинск.
1905 г.



Тепловозно-ремонтный завод.
2005 г.

О РАЗВИТИИ ЛОКОМОТИВНОГО ДЕПО КАЗАЛИНСК ЗАПАДНО-КАЗАХСТАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Локомотивное депо Казалинск построено и сдано в эксплуатацию 25 июля 1905 года Оренбургско-Ташкентской железной дорогой. В процессе строительства и в первые годы эксплуатации именовалось: «Казалинское паровозо-вагонное коренное депо Оренбургско-Ташкентской казенной железной дороги», до 1952 года депо именовалось паровозным, а в связи с приходом новых типов локомотивов тепловозов - локомотивным.

Значительные темпы развития депо получила за годы Советской власти. Выросло от полукустарного, основанного на ручном труде, предприятия до предприятия «высокой индустриальной культуры». Штат депо возрос с 90 человек до 2000 человек и является самой крупной базой тепловозов на Западно-Казакстанской железной дороге.

В период строительства Оренбург-Ташкентской магистрали, одновременно велось строительство Казалинского паровозного депо. Оно работало с 1904 года, а полностью было сдано в эксплуатацию 25 июля 1905 года. Локомотивное депо Казалинск является первенцем, промышленных предприятий района. Впервые в истории рабочий класс был основан в этом предприятии. С вводом в эксплуатацию Казалинского паровозного депо была открыта новая эра культурной и социально-экономической жизни.

Построенное царским государством паровозного депо было тогда маломощным. В нем рабочих составили — 90 человек, инженерно-технических работников — 7 человек. Трудно было найти инженера со специальным образованием. В основном, на инженерных должностях работали кадровые рабочие, на плечах которых был большой практический опыт. В то время не было вагонного депо. Обязанность вагонников выполняли рабочие паровозного депо, в составе 8-10 человек. Первым начальником паровозного депо Казалинск был — Казанский Виктор Евгеньевич.

Паровозное депо станции Казалинск стало кузницей кадров для коренных жителей. В первые годы в депо работали в основном приезжие, со всех концов России, люди. Они, державшие тесную связь с местными казахами, стали обучать их ремеслу железнодорожника. Благодаря дружеской руки русского рабочего, казахи начали овладевать новой профессией.

Так появились первые кадровые рабочие из числа местной национальности. Некоторые приезжие кадровые рабочие остались жить в Казалинске.

До 1923 года депо проводило ремонты первых локомотивных паровозов серии пассажирских четырехцилиндровых паровозов серии «У» и с производством ремонта на последующие годы нижеследующих серий паровозов с 1923 года по 1927 год паровозы, серии «НВ»,

с 1927 по 1933 годы - серии Б с 1933 года по 1938 год - серии «С», с 1933 года по 1952 год «ОО^К». В депо ремонт вышеперечисленных паровозов производился ручным трудом, из-за отсутствия соответствующего оборудования и приспособления. Во всем депо имелось всего 6 станков с трансмиссионной передачей, 3 комплекта паровозных домкратов с ручным переводом и 4 консольных крана. В ночное время работа производилась с освещением керосиновых ламп и индивидуальными керосиновыми факелами.

В 1925-1926 годах был превзойден довоенный уровень железнодорожных перевозок. В это благородное дело внесли свою лепту и рабочие Казалинского паровозного депо.

До 1938 года в эксплуатационном парке были паровозы серии Б, ИВ, С, З, Су, а затем паровоз СО^К. С вводом новых паровозов росла и ремонтная база депо, помимо промывки депо расширилось, устанавливались токарные, фрезерные станки. Но в основном, большая часть ремонтных операций выполнялась тяжелых» ручным трудом.

1939-1940 годы мирного строительства для коллектива депо проходили в стремлении сделать качественно. За успехи в предвоенных пятилетках, деповчаны были отмечены орденами и медалями Родины.

В 1941 году мирный труд советских людей был прерван вероломным нападением Гитлерской Германией. Принимались решения, чтобы считать себя мобилизованными для отпора врагу. Большое количество тружеников депо было мобилизовано в первые дни войны.

Взросшие требования легли на плечи оставшихся на трудовом фронте. В бригаде ремонтников трудились за себя и за ушедших на фронт. «Все для фронта, все для победы».

В ремонте паровоза принимали участие и паровозные бригады. Срочно были организованы курсы подготовки помощников машиниста и кочегаров из числа женщин, т.е. снимали из учреждений и обучали. Иной раз в поездку давали по 7 кочегаров из числа девушек. Люди не считались и со временем и с работой. Находясь в поездках в один до Саксаульска по 24-26 часов и никто не обмолвился, что устали, голодны.

В 1942 году по приказу Министерства Путей Сообщения в депо Казалинск был организован поезд, который вез уголь на фронт.

При каждом перевозе была теплушка и в них вторая из локомотивных бригада так как пропускная способность поездов была очень малой и в один конец по 24-26 часов, здесь всегда была бригада на отдыхе и в любое время могла быть подмена, чтобы только стоял паровоз, а третья бригада находилась дома.

Закончилась Великая Отечественная война. После войны темпы работы депо не снижала, наращивалась инициатива в коллективе. В 1945-1950 годы для коллектива депо были годами восстановления паровозного парка, искалеченного войной и хозяйства, запущенного в годы войны.

В депо очень много было оборудования из эвакуированных депо и нужно было его подготовить для отправки в депо, которые были в оккупации.

Были организованы бригады по ремонту оборудования паровозов, началась отгрузка, отправка, да и свое хозяйство нужно было также приводить в порядок для больших перевозок, а они предвиделись. Паровозы СО* имели нагрузку на ось 19 тонн, наше путевое хозяйство привели в неисправность, т.е. рельсы старого типа 1904 года. Скорость поездов до 25 км/час, поэтому развернули большую работу по капитальному ремонту с заменой рельсов-шпал. Впоследствии они себя оправдали, повысилась скорость поездов и экономички твердого топлива.

В 1953 – 1955 годах с переводом на прогрессивную тягу от коллектива депо потребовалось значительно большее, по освоению новой техники и внедрение новой технологии. Значительно повысилась скорость и вес поездов.

В связи с внедрением тепловозной тяги была осуществлена реконструкция в некоторых цехах депо и была перестройка экипировки, организации ремонта и эксплуатации.

Тепловозная тяга, а также оснащение подвижного состава большегрузными вагонами, позволили увеличить вес поезда, провозную способность и значительно повысить производительность труда. В два раза сократился штат локомотивных поездных бригад.

В 1960 году в связи с переходом Кзыл-Ординского отделения дороги и эксплуатации мощных магистральных тепловозов серии ТЭЗ в депо начал производиться подъемочный ремонт.

Локомотивное депо превратилось в крупное тепловозное депо и ремонтную базу Казахской железной дороги. Одновременно успешно выполнялись эксплуатационные и ремонтные показатели.

Первым на Казахской железной дороге организован и осуществлен капитальный ремонт тяговых электродвигателей и их якорей в объеме первого заводского ремонта (с сушильными, пропиточными отделениями и другими устройствами), притом все оборудование и оснастки цеха выполнены своими силами депо.

По итогам Всесоюзного социалистического соревнования за первое полугодие 1972 года коллективу депо Министерством путей сообщения и ЦК профсоюза железнодорожного транспорта была присуждена вторая премия и награжден Почетной Грамотой МПС ЦК железнодорожного транспорта.

Руководство и дорожный комитет профсоюза Казахской ордена Ленина железной дороги наградил Почетной Грамотой коллектив локомотивного депо Казалинск — за достигнутые успехи в обществен-

пом смотре по культуре производства и улучшения основных показателей в работе 1972 года.

С момента обретения Казахстаном статуса суверенной республики, наступил новый виток в истории развития депо: в 1992 году локомотивному депо Казалы, имевшему только маневровый парк локомотивов, был передан в распоряжение грузовой парк других депо Западно-Казахстанской железной дороги, а в октябре 1998 года — пассажирский парк.

В 1996 году Западная Казахстанская ж.д. заключила договор с компанией «Дженерал Электрик» (США) на модернизацию тепловозов серии 2ТЭ10М с целью увеличения службы работы тепловозов 2ТЭ10М. Для этого планировалось установка на тепловоза: серии 2ТЭ10М дизеля производстве компании «Дженерал - Электрик» (США). В начальной стадии совместной деятельности предполагалось модернизация 10-ти тепловозов серий 2ТЭ10М установке и 20-ти дизелей компании, «Дженерал - Электрик». Локомотивное депо ст.Казалы рассматривалось как основная база для производства модернизации тепловоз серии 2ТЭ10М по Западно-Казахстанской ж.д., и была разработана программа развития производственной базы депо, для чего планировалось расширение дизельного цеха.

С целью изучения правил эксплуатации и технических характеристик дизеля : компании «Дженерал - Электрик» и перенятия опыта технологического процесса; модернизации тепловозов в течении 6 месяцев на одной из производственных баз компании «Дженерал - Электик» проходил стажировку заместитель начальника депо по ремонту, магистральных тепловозов Балымов А. Компании «Дженерал - Электрик» поставила дизель на одну секцию 2ТЭ10М остальные смены дизелей были предусмотрены по проекту в депо Казалы.

После реорганизации 3-ех железных дорог Казахстана (Алма-Атинская Западно-Казахстанская) на 5 железных дорог (Западная, Туркестанская, Алма-Атинская, Акмолинская, Восточная) Локомотивное депо Казалы было передано подчинение Туркестанской железной дороги, и проект модернизации тепловозов не был доведен до логического конца.

После назначения главным инженером Тепловозоремонтного маневровых тепловозов серии ТЭМ2 в 1999г. Алмагамбетов Н., молодой энергичный специалист, взялся сразу за организацию литейного цеха, оживил работу экспериментальной бригады и создал, совместно с рационализаторами и изобретателями, как молодые инженера Абдразаков С., Уразов У., Улжекешов Б. различные нестандартные оборудования и оснастки.

ТРЗМ-1 Казалы славится работающими в ее составе семейными династиями.

Главный инженер ТРЗМ-1 Казалы Алмагамбетов Н. в настоящее время работает президентом АО «Дәулет А».



**Нурлан Жубатканович
АЛМАҒАМБЕТОВ**

Родился 27 октября 1967 году в Бузгальском совхозе Казалинского района Кызылординской области. По окончании школы, в 1984 году поступил в Алма-Атинский институт инженеров железнодорожного транспорта, где проучился до 1991 года, из них с 1986 по 1983 служил в рядах Советской Армии. Трудовую деятельность начал в 1991 году в локомотивном депо Казалинск, куда был принят помощником машиниста тепловоза.

С 1994 по 1998 годы работал на должностях: бригадир заготовительного цеха, мастер электроаппаратного цеха. И в 1998 году назначен главным инженером, в 2001 году был переведен заместителем директора по производству.

С сентября 2002 года по май месяц 2003 года работал директором депо ст. Саксаульск.

На должность директора тепловозоремонтного завода ст. Казалинск был назначен в мае 2003 года, а с февраля 2004 года назначен Президентом акционерного общества «Дәулет А».



Больница на ст. Казалинск.
1905 г.

ҚАЗАЛЫ ТЕМІРЖОЛ АУРУХАНАСЫ

Аурухана тарихы 1905 жылдан басталады. Аурухананың бір ғасыр бойы атқарып келе жатқан негізгі міндеті Сексеуіл – Жосалы бекеттері аралығында тұратын теміржолшылар мен олардың жанұяларына сапалы медициналық көмек көрсету болып табылады. Орынбор – Ташкент теміржолы бойындағы ірі станциялардың бірі Қазалы уезінде алғаш ашылған бұл аурухана дәрігерлері мен фельшерлері теміржол бойындағы ауруларды ат арбамен аралап ауыр ауруларды ауруханаға жеткізіш отырған. 1917 жылы теміржол ауруханасы 40 төсектік орын болатын.

Сұрапыл соғыс жылдары аурухана жаралы жауынгерлерді емдейтін әскери госпитальге айналды. Ұлы Отан соғысы жылдарынан кейін ауруханада көптеген қазақ ұлт кадрлары жұмыс істей бастады. Солардың бірі Қазмағанбетов Ж.- хирург, Лим В.Н., Чликов О.А., Досжанов У., Құлмағанбетов С., Абишев Т.А., Елеуов Ж., бұл кадрлардың халық арасында абыройы мықты болды. Аурухана 1970 жылы 220 төсектік орынға дейін көбейтілді. Аурухана дәрігерлері Орынбор қаласы Ташкент теміржол басқармасы дәрігерлік-санитарлық бөлімі жіберген дәрігерлер және фельдшерлермен толығып отырды. Олар Заколадкин А., хирург Понамарчук, Трояновская-Трипольская, терапевтер-Денисова, Морозовалар еді. Аурухананың тарихына зер салсаңыз – Заколадкин А., Глушко, Степанова Е., Есмағамбетова Б., Қазмағамбетов Ж., Лим В.А., Сансызбаев Қ. сынды ақ халатты абзал жандар әр ұлттың өкілдері бас дәрігерлік міндет атқарды. Аты аталған басшы дәрігерлердің ішінде негізгі мамандығы бала дәрігері Бағымша Есмағамбетова, Қаражан Сансызбаевтар басқарған тұста жаңа заманға сай жаңа типтік аурухана, емхана үйлерінің ірге тасы қаланды. Сонымен қатар ауруханада еңбек ететін ұжым мүшелеріне арналып көп қабатты тұрғын үйлер, бала-бақша құрылысы бой көтерді. Дәрігерлер қауымы жаңа қонысқа ие болып, аурухана төңірегі шағын қалашыққа айналды.

1982 жылға дейін ауруханада еңбек еткен, Ұлы Отан соғысының ардагерлері дәрігер Сатруддинова Р.А., және фельдшер Очкилас Т.М., құрметті демалыста.

1996 жылы аурухана заман талабына сай гимаратқа көшіп жаңа талапқа сай медициналық қызмет көрсетуде.

Аурухананы басқарған мамандығы балалар дәрігері Есмамбетова Б.Е., көптеген үкімет атақтарына ие болды, Қазақ ССР Жоғарғы Кеңесінің депутаттығына сайланған жан.

Аурухананы жиырма жылға жуық басқарып бірнеше ұрпақ дәрігерлер қауымын тәрбиелеп олардың біліктілігін арттыру ісіне барынша ат салысқан “Құрметті теміржолшы” Қаражан Сансызбаевтың да есімі аудан, облыс көлемінде зор мақтанышпен, ыстық ықыласпен аталады. Ауруханада бала дәрігері болып 35 жыл еңбек

еткен Н.А. Бейсенбаева "Құрметті теміржолшы" деген атаққа ие. Дәрігерлер фтизиатр А.С. Сисекенов, терапевт С. Құлмағанбетов пен К. Қанатовалар ұзақ жылдар халыққа қалтқысыз қызмет етіп аудан халқы, мақтанышына айналған жандар қатарында.

1970-1980 жылдар арасында Қазалы теміржол ауруханасы дәрігерлердің жаңа буынымен толыға бастады.

Олар: К.Р.Ршымбетов, Т.А. Абишев, С.А. Адаев, М.Б. Төребаева, А.Т. Төребаев А.А. Дәрібаева, Е.Т. Дәрібаев, А.Т. Тлекешова, Қ.Қ. Еспаев, Ж.Б. Елеуов, Қ.Б. Сәрсенбаевтар болатын. Қазіргі таңда, 100 төсектік ауруханада — терапия, хирургия, неврология, балалар, әйелдер бөлімшелері жұмыс істейді.

1994 жылдан бастап аурухананы осы ауруханада еңбек жолын бастаған білікті маман Құбыл Ршымбетов басқарады. 1999 жылдан бастап Қазалы теміржол ауруханасы "Көліктік медицина қызметі" ААҚ Қазалы филиалы теміржол ауруханасы аталады.

Оның орынбасарлары Адаев С.А., Дәрібаева А.А., тағы басқа білікті мамандар еңбек етеді. Сәрсенбаев Қ.Б., Елеуов Ж.Б., Еспаев Қ.К., Каликов Қ.О., Тлекешова А.Т., Дәрібаев Е.Т., Раматуллаева Ғ.И., Өтепов Б.А. т.б. дәрігерлердің есімі теміржолшылардың арасында ғана емес, бүкіл аудан халқына белгілі. Қазіргі таңда теміржол ауруханасында 243-қызметкер жұмыс істейді, оның ішінде 44-дәрігер, 127-орта буындағы мед.қызметкерлер, жыл сайын өз білімдерін жетілдіріп отыруды мақсат тұтқан.

Қазалы бекетінде орналасқан теміржол емханасында: кеңес беру диагностикалық емхана, линиялық дәрігерлік амбулатория, 4 терапиялық, 5 педиатриялық, 3 өндірістік дәрігерлер қауымы еңбек етеді.

Емханада лор, көз аурулары, дерматолог, гинеколог, әйелдер кабинеті, невропатолог, хирург, травматолог, эндокринолог, терапевт, стоматолог, рентгенолог саласы бойынша мамандар жұмыс істейді.

Соңғы үлгідегі — УЗИ — аппараты, РГДС, ЭКГ аппараттарымен жабдықталған.



Емхана.
Железнодорожная поликлиника.



Қазалы бекетінің тораптық емханасы.



1965 – 70 жылдары.





1965 ж.





1978 ж.





1979 ж.





Қаражан САНСЫЗБАЕВ

1939 жылы Қазалы ауданында туылған. 1962 жылы Алматы мемлекеттік медицина институтының емдеу факультетіне түсіп, 1969 жылы бітіріп жолдама бойынша Қазалы теміржол ауруханасына терапевт болып қабылданады. 1970 жылы Қазан айында емхана меңгерушісі міндеті жүктеледі де ол осы қызметті 1979 жылға дейін атқарады. 1979 жылы аурухананың емдеу ісі жөніндегі орынбасары, 1980 жылы аурухананың бас дәрігері болып бекітіледі. Бас дәрігер Қ.Сансызбаев тұсында жаңа емхана, 60 орындық перзентхана жоспарланып жаңа ғимараттар бой көтерді. Қазалы локомотив депосында тәулік бойы физиотерапиялық бөлім ашу ісі қолға алынып теміржолшылардың өндірістен қол үзбей ем алуына мүмкіндік туғызылды.

Құрметті теміржолшы, Денсаулық сақтау ісінің үздігі. Дәрігерлік қызметпен бірге аудандық, облыстық деңгейде қоғам өміріне белсене араласып әденеше рет депутат болып сайланған. Қазалы аудандық ардагерлер Кеңесінің Алқа мүшесі.



Багамша Ералықизы
ЕСМАМБЕТОВА





**Бағамша Ералықызы
ЕСМАМБЕТОВА**



Есмамбетова Бағамша Ералықызы 1937 жылы Қызылорда облысы, Қазалы ауданы, Байқожа теміржол стансасында теміржол жұмысшысы семьясында дүниеге келген.

1956-1962 жылдары Алматы мемлекеттік медицина институтының емдеу факультетін бітірген.

1962-1974 жылдары Қазалы теміржол ауруханасында балалар дәрігері, бөлім меңгерушісі, 1967 жылдан осы аурухананың бас дәрігері қызметін атқарды. Аталған мерзімде аурухананың төсек орны жүзден екі жүз төсек орынға дейін кеңейтілді. Соның ішінде балалар төсек орны 10-нан 60-қа дейін кеңейтіліп жұқпалы ауруларды емдейтін 25 төсектік орын бөлімше ашылды. Теміржолшылар отбасына, балаларға дәрігерлік көмектер түрлері жақсартылды.

1967-1972 жылдары Қызылорда облысының N236 Жаңа-Қазалы сайлау округінен Қазақ ССР Жоғарғы Советінің депутаты болып сайланды. Қазақ ССР Жоғарғы Советінің денсаулық сақтау және әлеуметтік қамсыздандыру жөніндегі комиссиясының мүшесі болды.

1974 Қызылорда теміржол бөлімшелік ауруханаға ауысты. Мұнда балалар дәрігері, балалар емханасының меңгерушісі, ал 1982 жылдан 1996 жылға дейін бас дәрігердің емдеу-профилактикалық ісі жөніндегі орынбасары болып қызмет атқарды. 1996 жылдан 1999 жылы зейнеткерлікке шыққанша ұйымдастыру-әдістемелік кабинеттің меңгерушісі жұмысын атқарды.

Бірнеше Үкімет марапаттарына ие болған жан.





Қазалы станциясы теміржол ауруханасы.
Железнодорожная больница на ст. Казалинск.



**Құбыл Ршымбетұлы
РШЫМБЕТОВ**

Құбыл Ршымбетұлы Ршымбетов 1948 жылы туылған. 1967 жылы Алматы Мемлекеттік медицина институтына түсіп, «емдеу ісі» факультетші 1973 жылы бітіріп шыққан.

Осы жылы Қазақ теміржолына қарасты Жамбыл теміржол ауруханасында біржылдық интернатурадан өткен.

1974 жылы Қызылорда теміржол ауруханасына жолдамамен жұмысқа қабылданған.

1974 жылдан 1977 жылға дейін осы ауруханада терапевт дәрігер және инфекция бөлімінде меңгеруші болып қызмет атқарған.

1977 жылдың қаңтар айынан Қазалы теміржол ауруханасында дәрігер терапевт, дәрігер инфекционист болып қызмет өтті.

1979 жылы Қазалы теміржол ауруханасы бас дәрігерінің орынбасары болып тағайындалды.

1994 жылдан осы аурухананың Бас дәрігері.

1981 жылдан 1 санаттағы, 1996 жылдан жоғары санаттағы дәрігер — терапевт.

Денсаулық сақтау ісінің үздігі.



Бас дәрігердің емдеу ісі жөніндегі орынбасары Алтынгүл ДӨРІБАЕВА.



Хирургия бөлімі. Хирург Ж. Б. ЕЛЕУОВ



Лор кабинет. Қуан ХАЛЫҚОВ.



Тіс дәрігері. Н. Топаев, медбике К. ЖАЛҒАСБАЕВА.



Оперблок.



Рентген кабинет.



Хирургия бөлімінің меңгерушісі Жолдасбек Елеуов



Жанұялық емхана аға дәрігері Жұбатхан Сәрсенбаев



Терапевт-кардиолог
Гулжаһан ҚАНАТОВА



Дәрігер-терапевт
Қуантқан СӘРСЕНБАЕВ



Гинекология бөлімінің меңгерушісі
Қазбек ЕСПАЕВ



Терапия бөлімінің меңгерушісі
Бауыржан Асқарұлы ӨТЕП



Эндоскопист Бауыржан ӨТЕПОВ



Аптека менгерушісі Күлайша ҚАРАБАЛАЕВА



Көз дәрігері Айсұлу ТЛЕКЕШОВА, медбике Жаңыл КҮЗЕМБАЕВА.



Хирургия бөлімінің қызметкерлері.



Терапия бөлімінің ұжымы.



Баспаев Болат Ихсанович	140
Байжаркенова Аяш Болдыбаевна	142
Железнодорожная больница ст. Актюбинск	147
Актюбинский филиал АО «Медицинская служба транспорта»	153
Ергалиев Кыдырсык	155
Хайруллина Замза Сайфуловна	157
ЗАО «Желдорфармация»	163
Бекенов Кудайберген Елтекович	165
Қандыағаш вокзалы	166
ЖММА «Шапағат»	169
ЧМУБ «Шапағат»	169
Ст. Бер-Чогур 1905 и 2005 г.	194
Общий вид ст. Шалкар	196
Шалқар локомотив депосы	200
Шалкарская больница	204
«Теміржол» түйе шаруашылығы	216
Пассажирское здание на ст. Аральское море 1905 и 2005 г.	219
Пассажирское здание на ст. Казалинск 1905 г.	221
О развитии локомотивного депо Казалинск Западно-Казахстанской железной дороги	226
Альмагамбетов Нурлан Жубатканович	230
Қазалы теміржол ауруханасы	232
Қызылорда локомотив жөндеу өндіріс кооперативі	260
Қызылорда локомотив депосының тарихы	262
Перовская больница	265
Орынбор-Ташкент теміржолы Шиелі-Жаңақорған бекеттері жұмыскерлері	276
Железнодорожная больница ст. Чиили	278
Железнодорожный вокзал ст. Туркестан	291
Түркістан теміржол станциясы	296
Түркістан теміржол ауруханасы	303
«Саламат LTD» емханасы	330
Социалистік Еңбек Ері Салықбаев Әуезхан	337
Социалистік Еңбек Ері Балғынбеков Әбдуәлі	341
Железнодорожная больница ст. Арысь	351
Меддешов Ғалымжан. Әке туралы сыр	354
Сарыағаш вокзалы	368
Орынбор-Ташкент теміржолы Келес ст. су құбыры	370
Ташкент вокзалы	372
Ташкенская больница	373
Центральная клиническая больница ГАЖК «Ўзбекистон темир Йуллари»	375
ЖШС «Арыс шпалзауыты» Арысский «Шпалопродиточный завод»	388
Корпорация «Интертич»	394



Аурухананың бас медбикесі
Сəнимғұл ОРМАНОВА



Аға лаборант
Айғанша БАҚБЕРГЕНОВА



Медбике Сәуле ДОСАНОВА



Медбике Дариға ТӨЛЕПОВА



Қазалы станциясы медициналық пунктiнiң
аға фельдшерi Рая ЕСМҮРЗАЕВА.



Қазалы станциясы медициналық пунктiнiң қызметкерлерi.



Орынбор-Ташкент теміржолы түйскен Көбек станциясының солтүстік беткейі.



Орынбор-Ташкент теміржолы түйіскен Көбек станциясы.
Қазалы тепловоз жөндеу зауыты, «Дәулет А» Акционерлік Серіктестігі
Президенті Нұрлан ӘЛМАҒАНБЕТОВ (оң жақта).



Орынбор-Ташкент теміржолы түйіскен Көбек станциясының
оңтүстік беткейі.



Қызылорда вокзалы.



1903 жылы салынған үй.



Теміржолшылар мәдениет және демалыс паркі.

ҚЫЗЫЛОРДА ЛОКОМОТИВ ЖӨНДЕУ ӨНДІРІСТІК КООПЕРАТИВИ

1997 жылы Қазақстан теміржолының Алматы, Тың және Батыс теміржолдары бірігіп «Қазақстан Темір жолы» Республикалық мемлекеттік кәсіпорны болып құрылды.

Қызылорда локомотив депосына бұған дейін Шиелі депосын басқарған Лепес Жаниязов басшылыққа тағайындалды.

Қарамағына білікті инженерлер мен техниктерді топтастыра отырып ұжым басшысы тепловоздың әртүрлі бөлшектері мен детальдарын депо жағдайында қайта қалпына келтіру технологиясын өндіріске енгізді. Ескі станоктарды жаңа өндіріске бейімдеп цехтарды қайта жасақтады. МОП және 10Д100 дизелінің подшипник төсеніштерін қайта қалпына келтіру цехы өндіріске қосылды. Онда төрт бірдей қондырғы — стандтар-металл балқытатын электр пеші, подшипник төсеніштеріне құятын станок, қашап-тегістейтін және тепловоз шплинттерін жасап шығаратын станок іске қосылды.

Депо өнертапқыштары инженерлік ізденістердің нәтижесінде тепловоз бөлшектерін жасау жөнінде ұдайы ұсыныс білдірулері оны өндіріске енгізу нәтижесінде қыруар пайдаға ие болуда.

Бұл іске бас технолог А. Көшербаев, С. Ұзақов, С. Шілдебаев, Б. Бағланбаев, өндірістік-техникалық бөлімнің бастығы Н. Оспанов, инженер-технолог А. Шындауов, Ж. Ермағамбетов, бригадир А. Синельников, слесарь Е. Сарокин, темір пісіруші Е. Айтмамбетов, токарь Т. Тлеубаев, автомат цехының тәжірибелі шебері Ә. Ізтілеуов, В. Купряхин, т.б. озық ойлы инженер мамандар, өнертапқыштар еңбек етуде.

«Темір жол көлігін реформалау» бағдарламасына сәйкес 1998 жылы Қызылорда локомотив депосы да өзге деполар қатарында жөндеу және пайдалану болып екіге бөлінгенде жөндеу депосын басқару тізгіні Лепес Жаниязовқа тиді. Шағын кәсіпкерлік республикамыздың теміржол саласында да кең қанат жайып отырған бүгінгі таңда «Қызылорда локомотив жөндеу» өндірістік кооперативі — бүгінгі таңда Республикамыз осы сала бойынша алда келе жатқан ұжымға айналып қана қоймай халықаралық аренаға шығуға мүмкіндік алған кәсіпорынға айналып отыр. Тепловоздарға ТО-3, ТО-4, ТО-6, ТО-7 көлемдегі техникалық қызмет көрсетіліп, күрделі жөндеу жүргізілетін жөндеу депосы бүгінгі таңда ай сайын 58-60 тепловозға ТО-3, 6-8 тепловозға — ТО-3, 3-4 тепловозға — ТО-7 жөндеу жұмысын қамтамасыз етіп 25-30 млн. теңгенің жұмыс көлемін атқарып келеді.

2002 жылы «Қызылорда локомотив жөндеу» өндірістік кооперативі Халықаралық бизнесті ынталандыру дирекциясының шешімімен «Алтын жұлдыз» жұлдесіне ылайық деп танылған Республикамыз бойынша бірден-бір кәсіпорын. 2003 жылы ұжым өндіріске және қызмет көрсетуде биік сапаға қол жеткізуі үшін оған қоса «Арқа Еуропа» жұлдесін жеңіп алып, Платина номинациясымен марапатталды.

2004 жылы бизнес ынталандыру дирекциясының бриллиант номинациясына ие болған 400 ден астам ұжым мүшелері бір жеңнен қол, бір мойыннан бас шығарып еңбек етіп жатқан үлгілі ұжым.



“Қызылорда локомотив жөндеу” өндірістік кооперативінің төрағасы Лепес Жаниязовтың Бизнес ынталандыру дирекциясының Президенті Хосе Э. Приэто мырзаның қолынан “Арка оф Еуропа” “Платина” номинациясындағы сапа үшін берілетін халықаралық сыйлықты қабылдап тұрған сәті.

Франция. Париж 2002 ж.

ҚЫЗЫЛОРДА ЛОКОМОТИВ ДЕПОСЫНЫҢ ТАРИХЫ

Қызылорда локомотив депосы 1904 жылы шаңырақ көтерді. Сол кезде онда 159 жұмысшы мен қызметші еңбек етті.

Басында «Перовск паровоз депосы» аталған кәсіпорында сол жылдары «О» сериялы паровоз жүк қозғалысында, ал жолаушылар пойызында «Б» сериялы паровоздар болды.

Паровоз паркі 14 паровоздан құрылған еді. 1913 жылы паровоз паркінде 20 паровозға жетті.

1930 жылдардың ортасында қуаты басым «Щ» сериялы паровоздармен алмастырылды. Жылдың аяғында Швеция мен Германияда жасалған «Э» сериялы жаңа паровоздар әкелінді.

1950-ші жылдардың басында депоға Венгриядан, Румыниядан және Польшадан шығарылған “ЭР” сериялы жаңа паровоздар әкелінді. 1958 жылдан бастап депоға ТЭ-3 сериялы, 4000 аттың күші бар магистральды тепловоздар әкеле бастады. Ал, 1960 жылы депо жүк және жолаушы тасымалын толық тепловозбен тарту жүйесіне көшіп бітті.

1980 жылдан бастап қуаты 6000 аттың күші бар 2 ТЭЮ Л, В, М, У сериялы тепловоздармен жаңартылды.

Қазіргі уақытта кәсіпорында 887 жұмысшы мен қызметшілер еңбек етеді.

Локомотив паркі — 61 тепловоздан құралған. Бұл тепловоздардың ұзындығы 448 шақырым Шиелі-Қызылорда-Жосалы-Қазалы аралығында жүк және жолаушы пойыздарын тасымалдайды.

2003 жылғы 20 қарашасынан Қызылорда локомотив пайдалану депосы АҚ "Локомотив " филиалы болып аталды.

2003 жылы желтоқсаннан бастап депо директоры болып Жұлдызбай Ақпанұлы Мұсаев тағайындалды.

Қызылорда локомотив пайдалану депосында локомотив топтарына (машинист және оның көмекшісіне) дәрігерлік қызмет көрсететін дәрігерлік орыны тұрақты қызмет көрсетуде. Дәрігерлік орында фельдшерлердің міндеті машинистердің және машинист көмекшілерінің жұмысқа жарамдылығын тексеру, сонымен қатар алғашқы дәрігерлік жәрдем көрсету.

1980 жылдан бастап дәрігерлік орында кезекші фельдшер қызметін Баратова Ғалия Ишанбекқызы ұқыпты және адал атқаруда.



**Жұлдызбай Ақпанович
МҰСАЕВ**

Қызылорда локомотив пайдалану депосының директоры.



Қызылорда станциясы теміржол ауруханасы.
1903 ж.



Емхана.
Поликлиника.

**ПЕРОВСКАЯ
больница**

Число кроватей (коек)	10
Число больных	369
Число больничных дней	3,523
Окладное содержание	
Врачебного персонала	1.400,00
Больничных прислуг	992,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	136,00
Наем помещений и квартирные деньги	60,00
Отопление помещений	701,30
Содержание помещений в чистоте	21,40
Содержание и возобновление Инвентарного имущества	85,40
 Содержание и возобновление белья И одежды	302,15
 Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	30,10
 Медикаменты и врачебные пособия	237,57
Продовольствие	
 Больных	998,34
Служебного персонала	591,30
 Погребение умерших	10,80
 Случайные расходы	1,40
Всего:	5.636,80
 Средние расходы	
На одного больного	15,28
На 1 больничный день	1,60

Из отчета по эксплуатации
Ташкентской железной дороги
1913 г.

Аурухана 1902—1904 жылдары салынып, 1905 жылдан бастап жұмыс істей бастайды. Алғаш рет 16 төсектік (10-терапиялық, 4 гинекологиялық, екі жұқпалы ауруларды емдейтін) ауруханада дәрігер В. Клементьев, фельдшер В. Зайцев, М. Жучков, П. Казак, И. Попугаевтар және бір акушерка Е. Клементьевалар дәрігерлік көмек көрсетеді. Аурухананың қызмет көрсету аймағы Төретам мен Шиелі станцияларының аралығы болды. Аурухана ғимаратында амбулатория мен дәріхана болды. Ауыр сырқаттар Ташкент қаласындағы орталық темір жол ауруханасына жіберіліп отырды.

Ауруханаға таза су арнайы су құбыры (водонапорная башня) арқылы жеткізіліп тұрды.

1925 жылы аурухананың төсек саны 3 әйел босандыратын орынды қосқанда 25-ке жетті.

Ауруханада ол жылдары 8 орта буын, сырқаттарды қабылдау бөлімінде 3 медицина қызметкерлері жұмыс атқарды. Олар акушерка, науқастарды қабылдайтын және торап бойында медициналық қызмет көрсететін фельдшер болатын.

1927 жылы аурухана жанынан қоса емхана (поликлиника) салынды. Бұл аурухананың төсек санын 50-ге жеткізуге мүмкіндік берді. Дәрігерлер саны 10-ға жетті. Емхана екі кезекте жұмыс істей бастады. Оған қоса бір дәрігер мен екі лаборанты бар клиникалық лаборатория ұйымдастырылды. Амбулаторияның аты мамандандырылған емханаға өзгертіліп, тіс, көз, тері аурулары, хирургиялық, гинекологиялық, неврологиялық, терапевтік және балалар кабинеттері жұмыс істеді.

1942 жылы Ұлы Отан соғысы жылдарында Қызылорда қаласына Қырым медицина институтының қоныс аударуына орай торап денсаулық ісі біршама жақсарды. Бұл кезеңде стационардағы төсек саны 65-ке жетті. 1944—46 жылдары ауруханаға С. И. Шевченко басшылық етті. Аурухана Қырым медициналық институты 2-кафедрасының (терапевтік меңгерушісі профессор Батенков және профессор хирург Потапов пен Райс) оқу базаларына айналды. Поликлиникада медицина институтының штатымен бактериологиялық және клиникалық лабораториялар ашылады.

1952 жылы алғашқы туберкулез ауруын қарайтын әрі есепке алатын кабинет ашылды. Вокзалдың медициналық пунктінде тәулік бойына кезекшілік атқаратын 5 фельдшер жұмыс істеді.

Қызылорда темір жол ауруханасында алғаш ашылған кезеңнен бері И. Казаков, С. Шевченко, А. Ларина, Н. Моргунова, А. Шамиев, В. Распопов, М. Ионцева, С. Гейман, Н. Ким бас дәрігерлік қызмет атқарды.



Қызылорда теміржол ауруханасының ұжымы. 1975 – 80 ж.





7 қазан, 1982 ж.



1 мамыр, 1985 ж.



Əлайдар ƏБДУАЙТОВ

1942 жылы Жаңақорганның, Талап кеңшарында туылған. Орта мектепті 1959 жылы үздік бітірген бойда сол жылы Ақтөбе мемлекеттік медицина институтына қабылданып, 1965 жылы емдеу факультетін бітіріп, хирург мамандығын алып шығады.

1965 жылы Жаңақорган аудандық туберкулез ауруханасының дәрігері. 1967 жылы Шиелі темір жол ауруханасына хирург болып ауысады. Сол жылы Алматы қаласында білімін жетілдіру мақсатында академик Мұхтар Әлиев еңбек ететін клиникада тәжірибеден өтеді, атақты хирургтан дәріс алады. 1970 жылы Қызылорда темір жол ауруханасына бас дәрігердің орынбасары, 1973 жылы наурыз айынан күні бүгінге дейін осы мекеменің бас дәрігері.

Денсаулық сақтау ісінің үздігі.

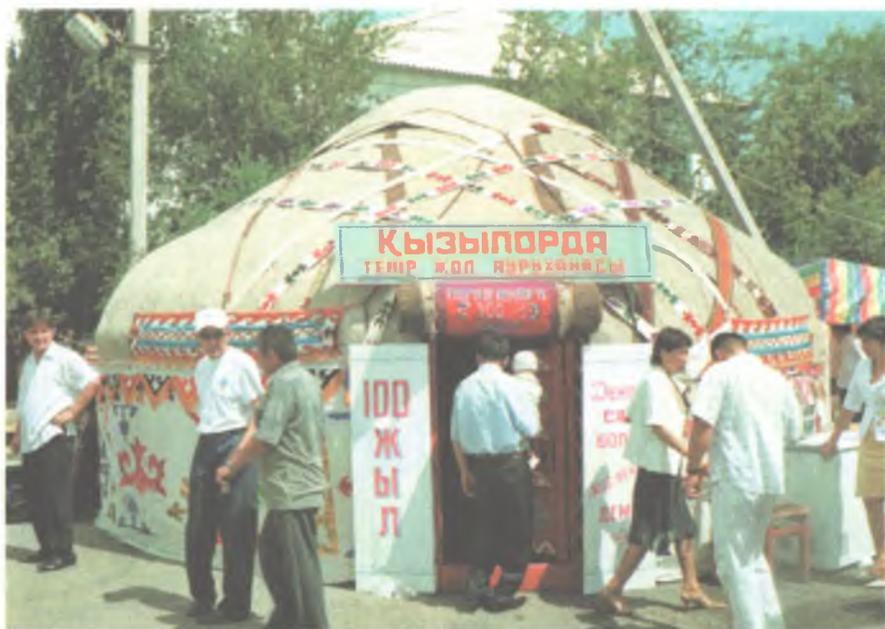
Құрметті теміржолшы.



Дәрігерлер: Файзулла НҮҒМАНОВ, Әлайдар АБДУАЙТОВ,
Сәдір ЫБЫРАЕВ.



Маусым, 2004 ж.



Қызылорда теміржол ауруханасына 100 – жыл
2004 ж.





Аурухана ұжымының космонавт Тоқтар ӘУБӘКІРОВПЕН кездесуі.
2004 ж.





Галия БАРАТОВА.
Қызылорда станциясы пайдалану
депосының фельдшері.



Қызылорда теміржол вокзалы медпунктінің фельдшері
Роза ШӨМЕКЕЕВА



Шиелі станциясы, теміржол вокзалы.
Станция Чиили. Железнодорожный вокзал.
1903 г.



ОРЫНБОР – ТАШКЕНТ ТЕМІРЖОЛЫ
ШИЕЛІ – ЖАҢАҚОРҒАН БЕКЕТТЕРІ ЖҰМЫСКЕРЛЕРІ



Əлі СƏРСЕНБАЙҰЛЫ



Өшірбек МҰСЫЛМАНҚҰЛҰЛЫ



Пірман АМАНБАЙҰЛЫ



Өбу ІСКЕНДІРҰЛЫ



Шиелі теміржол станциясының бастығы
Қойшыбай ӘБІЛОВ

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ
БОЛЬНИЦА
СТ. ЧИИЛИ.**



ЧИЛИСКАЯ больница

Число кроватей (коек)	20 (из них 2 заразных)
Число больных	282
Число больничных дней	4,222

Окладное содержание

Врачебного персонала	1.400,00
Больничных прислуг	992,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	89,00
Наем помещений и квартирные деньги	432,00
Отопление помещений	694,98
Освещение помещений	68,30
Содержание помещений в чистоте	23,75

Содержание и возобновление инвентарного имущества

Содержание и возобновление белья и одежды	480,53
--	--------

Содержание и возобновление инвентарного имущества	134,71
--	--------

Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	31,00
---	-------

Медикаменты и врачебные пособия	411,20
---------------------------------	--------

Продовольствие

Больных	1.205,17
Служебного персонала	570,09

Погребение умерших	10,25
Случайные расходы	1,12

Всего: 6.544,10

Средние расходы

На одного больного	23,21
На 1 больничный день	1,55

*Из краткого отчета врачебно-санитарной части за 1913 г.
Ташкентская железная дорога.*

Лечебная объединенная больница ст. Чиили была открыта в 1943 году и именовалась "Учмед-3" Ташкентской железной дороги. В ее состав входили: врачебная амбулатория, стационар на 5 коек и медицинский пункт в помещении вокзала, который работал круглосуточно.

Первым руководителем больницы была Саенко Раиса Леонидовна, которая руководила ею 35 лет с 1943 по 1978 года.

За это время выросла: амбулатория преобразовалась в поликлинику с мощностью 70 посещений в смену, с детской и женской консультациями в ее составе а стационар увеличился до 50 коек.

Районом обслуживания было расстояние от 21 разъезда до ст. Бешарык, протяженностью 140 км. Линейные пункты разъезды, станции обслуживались выездными линейными фельдшерскими по мере поступления вызовов в любое время суток. В конце 70-х годов на станциях Жанакорган и Бешарык были открыты фельдшерско-акушерские пункты.

В 1958 году было открыто отделение скорой помощи с круглосуточными дежурствами фельдшеров.

В 1960 году было открыто родильное отделение на 10 коек.

Просуществовала объединенная линейная больница до 1997 года. В связи с реорганизацией здравоохранения линейная больница из ведомственного подчинения была передана в местное здравоохранение.





Почтово-багажное, складское отделение ст. Чили.
1903 г.





**Раиса Леонидовна
САЕНКО.**

Главный врач больницы с 1943 по
1977 год.

с 1978 по 1988 год – врач рентге-
нолог.

Заслуженный врач КазССР.

Почетный железнодорожник МПС.
Отличник здравоохранения СССР.



Коллектив больницы 1976 г.



САКБАЕВ О.С. — заведующий хирургическим блоком линейной больницы
ст. Чиили Каз. жел. дороги (справа).
Слева крайний — хирург Матросов М.С.
1965 г.





Орманбек Сакбаевич САКБАЕВ

Родился 5 мая 1938 г. в ауле "Кызыл-Дихан" Шиелийского района Кызылординской области.

В 1956 г. после окончания школы поступил в Алматинский государственный медицинский институт на педиатрический факультет, который успешно окончил в 1962 г. Свою трудовую деятельность начал в качестве врача-хирурга линейной больницы ст. Шиели Казахской железной дороги, где проработал до 1967 г. В 1967-1972 годы работал главным врачом и хирургом Жанакорганского района Кызылординской области.

С апреля 1973 г. был переведен в центральный аппарат Минздрава КазССР, где проработал до 1979 г. в должностях главного специалиста отдела инспекции, затем отдела науки, а с 1976 г. — зам. начальника Главного управления лечпрофпомощи.

В 1980 г. на диссертационном совете ЦОЛИУВ (г. Москва) успешно защитил кандидатскую диссертацию.

В 1984 г. присвоено ученое звание — доцент ВАК СССР по специальности "Социальная гигиена и организация здравоохранения".

С 1984 до августа 1988 г. работал главным эпидемиологом Алматинского облздравотдела.

Неоднократно проходил курсы специализации и циклы усовершенствования: специализация по хирургии на рабочем месте при 1-й Дорожной клинической больнице г. Алматы, а также г. Душанбе, г. Целинограде, Киеве, Москве.

За многолетний безупречный труд О. С. Сакбаев награжден многими правительственными наградами, медалями и грамотами.



**Турмахан Палмаханович
ЖУМАБАЕВ.**

С 1964 по 1977 год — цеховой врач.
С 1978 по 1995 год — главный врач линей-
ной больницы ст. Шиели.
Отличник здравоохранения КазССР.
Почетный железнодорожник МПС.



Коллектив больницы 1985 г.



Айман БАЙШАПАНОВА, врач-педиатр.





Жамбыл БЕСБАЕВ

1935 г. рождения

В 1958 году поступил на лечебный факультет и окончил его в 1964 году. С 1964 по 1983 года работал в Шиелийской районной больнице заведующим терапевтическим отделением.

А с 1983 года по 1994 года работал заведующим поликлиникой, затем заведующим терапевтическим отделением железнодорожной больницы ст. Шиели.

Отличник здравоохранения СССР.





**Роза Шакировна
МАХАНОВА**

В 1960 году окончила фармацевтический факультет Алматинского медицинского института.

С 1968-1989 г. работала в Шиелийской районной аптеке фармацевтом.

С 1989 года по 1995 года заведующей аптекой железнодорожной больницы ст. Шиели.

С 1995 г. по 2003 г. фармацевт.



**Болат Малибекович
КУЛУМБЕТОВ**

1952 г. рождения.

1976 году окончил лечебный факультет АГМИ им. С. Асфендиярова.

С 1984-1996 года работал терапевтом железнодорожной больницы ст. Шиели.

Ныне работает главным врачом Шиелийского районного диагностического центра.



Оразали ТУРМАНОВ.

40 лет работал линейным фельдшером железнодорожной больницы ст. Шиели.



Коллектив линейной больницы ст. Шиели.
2005 г.





Железнодорожный вокзал ст. Туркестан.





Начальник работ инженеров
Южной части дороги
О.В. Вяземский.
1901-1905 гг.



Начальник Депо ст. Туркестан
А.Е. Федоров.
1901-1905 г.г.





Депо үйі.





Түркістан қаласына алғаш келген отарба
1903 ж.



Ұлы Отан соғысынан кейінгі отарба

ТҮРКІСТАН ТЕМІР ЖОЛ СТАНСАСЫ

1903 жылы Орынбор-Ташкент теміржол құрылысының оңтүстік бөлімінде Түркістан депосының түпкілікті негізі қаланып, австриялықтардың жобасы бойынша веерлік типпен салынды. Оның жалпы көлемі 2223 шаршы метрді құрады. Ең алғаш 1905 жылы механикалық, темір соғу, ағаш шеберханасы, тежегішті жөндеу, мыс құю, автомат, т.б. қосалқы цехтар салынып, осы цехтарда паровозды жуып, тазарту, көтерме, орташа жөндеу жұмыстары жүргізіле бастады.

1903 жылғы қазан айында "Түркістан" стансасынан алғашқы паровоз жаналық көшін бастаушы болып өтті. Мұнан соң жүк таситын жолаушы пойыздары жүре бастады.

Теміржол құрылысында жұмысшылардың үлкен армиясы еңбек етті. 1930 – 1940 жылдары қосымша қуатты цехтар іске қосылып, депо кеңесі, қызыл мүйіс пен химиялық лаборатория бой көтерді. Соның арқасында станок жабдықтары, паровоз, паркі жаңарды. Жүк және жолаушы тасымалдау паровоздары іске қосылды.

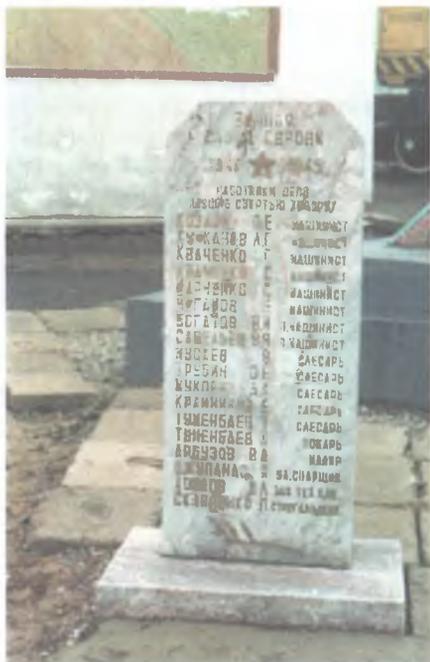
Ұлы Отан соғысы жылдарында депо жұмысшылары ерлікпен еңбек етті, майданға қажетті әскери қару-жарақтар мен халық шаруашылығына қажетті жүктерді тасымалдап, жеткізіп тұрды, Отан үшін қасық қанын аямай, жаумен шайқасып ерлік көрсетті. Солардың бірі теміржолшы Абдулла Үсеновке ерлігі үшін Кеңес Одағының Батыры атағы берілді. Одан өзгеде азаматтардың ерлігін баяндайтын тарихи ескерткіштер депоның музейінде сақталуда.

1958 жылы депода тепловоздарды жөндеу үшін қайта құру жұмыстары басталды. Ал бір жылдан соң "ТЭ-2" тепловоздары келді. Осы жылы КСРО Министрлер Кеңесінің қаулысымен және Көлік-жол министрлігінің бұйрығы бойынша біртұтас Қазақстан темір жолы құрылды. Қазақстанның барлық темір жолдарынан және КСРО-нің кейбір аймақтарынан тепловоздар жөндеуге келе бастады. Осы аралықта депо тек техника жағынан ғана емес, теміржолшы-тепловозшылардың жаңа ұрпақтарымен де ерекшелене бастады. Тепловоз жөндеушілердің қатары көбейе түсті. Кейбір орташа көлемдегі зауыттық бөлшектерді жөндеу қажетін меңгере бастады. Мұндай жұмыстар депоның даңқын асқақтата түсті. Ол бірнеше рет байқауларда Бүкілодақтық жарыстың жеңімпазы атанды. Көптеген депо еңбеккерлері мемлекеттік ордендермен және медальдармен марапатталды.

Жаңа сериялы тепловоздардың қатары жыл сайын жаңарып отырды. 1980 жылдың басында депо жаңа цехтар қатары көбейді. Үздіксіз ізденіс пен ерен еңбектің арқасында бірінші рет 1998 жылдың тамыз айында Түркістанға бекітілген локомотив бригадасымен тепловоздарды пайдалануға рұқсат етілді.

Ауқымы кеңейіп, жөндеу цехтары көбейген депода қазіргі таңда 300-ге жуық көп ұлтты жұмысшы еңбек етуде. Оның ішінде 3 адамға "Құрметті теміржолшы" атағы берілген.





Үлү Отан соғысында қаза тапқан депо жұмысшылары мен қызметкерлеріне арналған алаң





Кеңес Одагының батыры
Абдулла ҮСЕНОВ
(1924 – 1943)



Социалистік еңбек ері
Сырлыбек БАЙЖАНОВ
(1912 – 1986)



Амантай КЕРІМБЕКОВ
Түркістан стансасы локомотив жөндеу депосының директоры.

КЕРІМБЕКОВ АМАНТАЙ — 1948 жылы 24 қаңтарда туылған.

1977 жылы Ташкент темір жол инженерлерін дайындайтын институтты инженер-механик мамандығы бойынша бітірген.

Еңбек жолын 1963 жылдан Түркістан құрылыс-монтаж басқармасында темір жонушысы болып бастаған.

Түркістан локомотив депосында 1969 жылдан машинист көмекшісі, машинист, шебер, аға шебер, бастықтың жөндеу бойынша орынбасары. 1982-1983 жылдары Шиелі депосы бастығының орынбасары. 1984-1986 жылдары Арыс депосында бас инженер. 1986-1988 жылдары Шымкент депосының бастығы. 1989-1991 жылдары Шымкент бөлімінде инженер қауыпсіздік тексерушісі, Кәсіподақ комитетінің төрағасы қызметтерін атқарған.

1991 жылдың шілде айынан 1993 жылға дейін Түркістан депосының бастығы, 1993-1997 жылдары осы депоның пайдалану цехының бастығы, 1997-жылдан аталған депоның бастығы.

2001 жылдың қазан айынан жөндеу локомотив депосының таратылуына байланысты оның орнына "Туркестанремлокомотив" өндірістік кооперативі құрылды. 2001 жыл қазан айынан құрылтайшылардың шешімімен өндірістік кооперативтің төрағасы болып сайланды.

Теміржол саласы, локомотив шаруашылығының білгір маманы ретінде 2000 жылының мамыр айында Америка Құрама Штатына іс сапармен Қазақстан Республикасына сатып алынатын жаңа тепловоздарды зерттеуге барып қайтты.

Теміржолға, облысқа, Түркістан қаласына ұзақ жылдар бойы сіңірген еңбегін ескере отырып 1999 жылы желтоқсан айында "Үздік теміржолшы", 2000-жылы желтоқсан айында Түркістан қаласының "Құрметті азаматы" атақтарына ие болды. Түркістан қаласының, Оңтүстік Қазақстан облысы, Теміржол басшылығының құрмет грамоталарымен марапатталған.

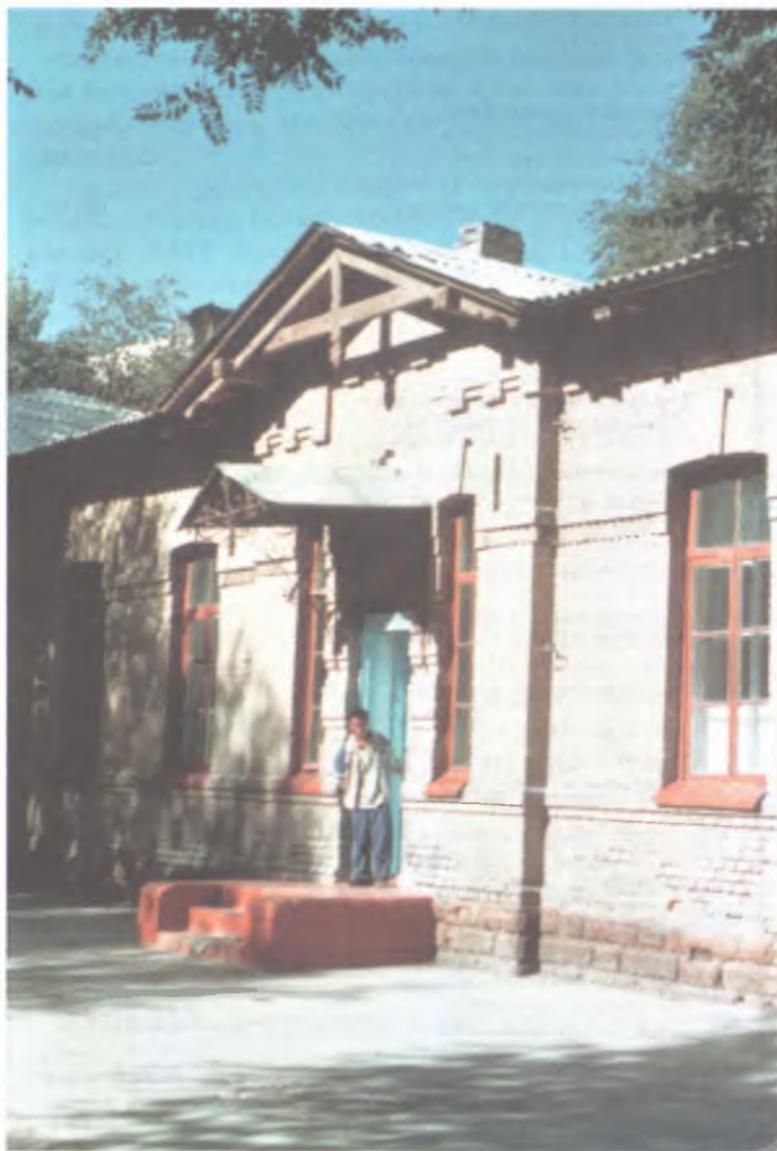
Түркістан қаласының 1500 жылдық мерейтойын өткізу жұмыстарына белсене қатысқаны үшін және Қазақстан Республикасы егемендігінің 10 жылдығына арналған юбилей медалдарымен марапатталған.

1992 жылдан бастап қатарынан үшінші рет Түркістан қаласының маслихатына депутат болып сайланып келеді.



Әбдімәлік ҚҰЛЫМБЕТОВ
Түркістан стансасы пайдалану депосының бастығы.

ТҮРКИСТАН ТЕМІР ЖОЛ АУРУХАНАСЫ



**ТУРКЕСТАНСКАЯ
больница**

Число кроватей (коек)	10
Число больных	401
Число больничных дней	4,822

Окладное содержание

Врачебного персонала	1.380,00
Больничных прислуг	1.248,83
Обмундирование и обмундировочные деньги	136,00
Наем помещений и квартирные деньги	324,00
Отопление помещений	700,50
Освещение помещений	89
Содержание помещений в чистоте	24,50

**Содержание и возобновление
инвентарного имущества**

Содержание и возобновление белья и одежды	572,00
--	--------

Содержание и возобновление Инвентарного имущества	186,50
--	--------

Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	35,10
---	-------

Медикаменты и врачебные пособия	483,63
---------------------------------	--------

Продовольствие

Больных	1.427,47
Служебного персонала	682,83

Погребение умерших	25,50
--------------------	-------

Случайные расходы	6,60
-------------------	------

Всего:	7.323,00
---------------	-----------------

Средние расходы

На одного больного	18,26
На 1 больничный день	1,50

Из отчета по эксплуатации
Ташкентской железной дороги
1913 г.

Аурухана темір жолшыларға және оны басқаратын патша өкіметінің инженер офицерлеріне арналған әскери лазарет ретінде 1903 жылы салынған.

Аурухана және емхана, балалар, әйелдер босанатын бөлімдері станса төңірегінде өз алдына жеке салынған су құбыры арқылы таза ауыз сумен қамтамасыз етілді.

Архив деректеріне қарағанда аурухананы әр кезеңдерде Кацтов, Болзац, Артемьева т.б. дәрігерлер басқарған. 1917 жылдан бастап Кеңес Үкіметінің офицерлері әскери лазареті ретінде станса, Түркістан қаласы, теміржол бойы халқына дәрігерлік көмек көрсетуге, өздеріне қарасты аймақта жұқпалы аурулардың алдын алу, ішкі Ресейге таралмауы жағын қатаң бақылауда ұстаған.

Арнайы жабдықталған санитарлық вагондар арқылы темір жол бойындағы халыққа дәрігерлік көмек көрсетіледі. Ауыр аурулар Ташкент қаласына жеткізіледі.

Темір жол бойындағы халықты бұқырлау (дезинфекциялау) ісі жүргізілді.

Ұлы Отан соғысы басталған 1941 жылы жұқпалы іш сүзегі ауруы меңдеуіне байланысты ауруханамен қатар салынған орыс-қазақ түземдік гимназия үйі жұқпалы ауруларды емдейтін бөлім ретінде пайдаланылды. Аурухананың медициналық қызметкерлері құрамы Түркістанға жер аударылған ұлты еврей жоғары білімді тәжірибелі жиырма дәрігермен толықты. Олар сол жылдары сүзек ауруына қарсы аянбай еңбек етулеріне тура келді. 1933 жылы аурухана 40 төсектік болса, 1964 жылы емхана екі қабатты жаңа қонысқа көшіп балалар, жұқпалы аурулар саны артып 120-140-қа жетті.

1970 жылы аурухандағы жалпы төсек саны 160-қа жетті.



Теміржол ауруханасының қызметкерлері. 1926 ж.



Теміржол амбулаториясы қызметкерлері. 1953 ж.

3845

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ РАБОТНИКОВ
МЕДИКО-САНИТАРНОГО ТРУДА УЗБЕКИСТАНА

ЧЛЕНСКИЙ БИЛЕТ

№ 035826 *

ФАМИЛИЯ Назаренко
ИМЯ, ОТЧЕСТВО Виктор Иванович
ГОД РОЖДЕНИЯ 1897
ПРОФЕССИЯ сан. врач
ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ СТАЖ 1918
ГОД ВСТУПЛЕНИЯ В СОЮЗ 1918
ГОД ВСТУПЛЕНИЯ В ДАННЫЙ СОЮЗ 1930
ПОДПИСЬ ЧЛЕНА СОЮЗА

НАИМЕНОВАНИЕ ПРОФОРГАНИЗАЦИИ ст. 142
Кедровый лес. обш.
ДАТА 11.11.37



ПОДПИСЬ [Signature]

ЎЗБЕКИСТАН МЕДИЦИНА-САНИТАРЬ ХИЖМАТИ
ХАДИМЛАРИНИҢ КАСАВА СОҶУЗИ

A'ZALIK BILETI

№ 035826 *

FAMILIyasi Назаренко
ISMI VA ATASININ Виктор Иванович
TUQULOGAN YILI 1897
HABSI сан. врач
MINTAQI STADI 1918
SOJUZGA KIRGAN YILI 1918
MATHUIA SOJUZGA KIRGAN YILI 1930
SOJUZ A'ZASININ IMZASI [Signature]
KASABA TASHKILATININ KAMI ст. 142
Кедровый лес. обш.
BERLOGAN VAQTI 11.11.37

ИЗДА
[Stamp]
[Signature]



Балалар поликлиникасы.



Аптека.





Аурухана ұжымы емхана ауласында.
1958 ж.



Аурухана ұжымы
1970 ж.



1975 ж.



Кеңесбек БӨКЕБАЕВ

1965 жылдан 1982 жылға дейін Түркістан темір жол ауруханасын Алматы мемлекеттік медицина институтының емдеу факультетін 1959 жылы бітірген хирург Кеңесбек Тәженұлы Бөкебаев басқарды.

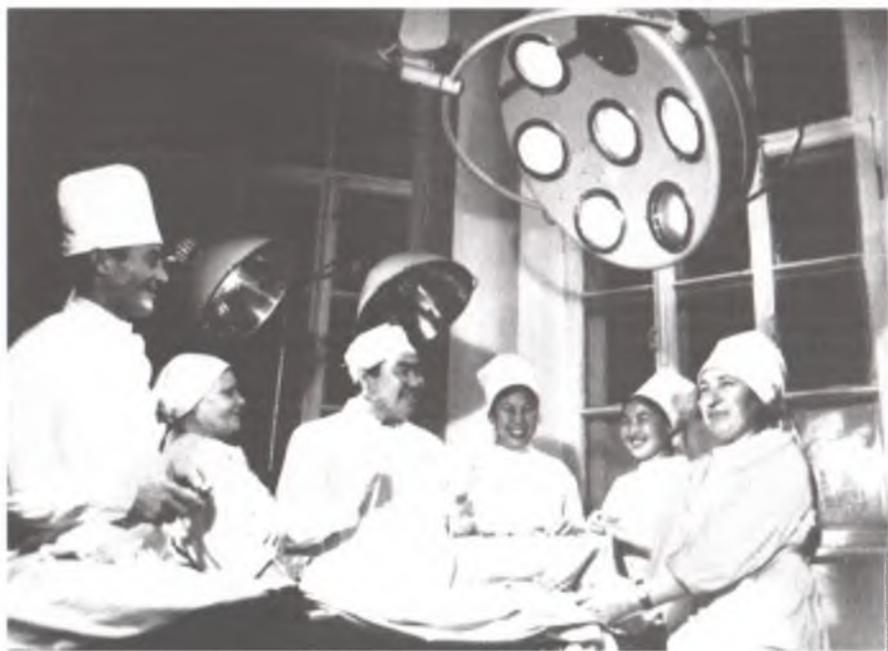
Дәрігер басшының, тәжірибелі хирургтың ұйымдастыруымен аурухананың төсек саны 115 орынға жетті, жаңа лабораториялық кабинеттер ашылды, аурухананың материалдық базасы нығайтылды. Күрделі операциялар жасау мүмкіндігі жасалды.

Бұрынғы екі қабатты, “Бригадалық үй” теміржол поликлиникасына берілді.

К. Бөкебаевтың Республикалық хирургиялық ғылыми басылымдарда бірнеше мақалалары жарияланған.



Хирург К. БӨКЕБАЕВ.
1980 ж.





Абдупатта ЕШМЕТОВ 1931 жылы туылған. 1936 жылы Ташкент медицина институтының емдеу факультетін бітірген. 1957 жылы Қызылорда темір жол ауруханасына терапевт болып жұмысқа орналасты. 1959 жылдан 1996 жылға дейін Түркістан станциясы темір жол ауруханасында терапия бөлімінің меңгерушісі болып еңбек етті. Москва, Тбилиси және басқа қалаларда білімін жетілдіру мақсатында арнайы курстардан өткен.

Бірнеше Үкімет наградаларымен марапатталған.

СССР — денсаулық сақтау ісінің үздігі.



**Саида Вагизовна
ФАТТАХОВА.**
Врач педиатр,
лаборант.



1960 ж.



1968 ж.



Кенес МӘРСӘЛІҰЛЫ
Лор врач.



Дәрігер фтизиатр
Ұлбибі ӨСЕРБАЕВА



Әбілбек ЖҮНАЙТОВ
Дәрігер хирург.

1941 жылы туылған. 1965 жылы Алматы мемлекеттік медицина институтын бітіргеннен кейін Қазақтың тері-венерологиялық ғылыми-зерттеу институтының кіші ғылыми қызметкері болып еңбек жолын бастады. 1972 жылы медицина ғылымының кандидаты М.О. Омаровпен бірге «Мерезден сақтану жолдары» атты шағын ғылыми еңбегі жарыққа шықты.

1970-1997 жылдары Түркістан тораптық ауруханасында хирургия бөлімінің меңгерушісі міндетін атқарды.

Жоғарғы дәрежедегі дәрігер.

СССР денсаулық сақтау ісінің үздігі.

1994 жылы «Соқыршек, өт қабы және ұйқы безі» ауруларының белгілері мен емдеу тәсілдері атты еңбегі жарық көрді.



ЖУНАЙТОВ Әбілбек медсестра Гүлжахан.



Мұрат БОЖБАНБАЕВ, Серікбай ЕСЕНҚҰЛОВ.



Медбике Ү. ТЕМІРБЕКОВА.



Емхана қызметкерлері.



Терапия бөлімінің қызметкерлері.



Терапия бөлүмү.



Емхана менгерүшүсү Мырзабай ОТАУБАЕВ.



Күлән ТАШИМОВА.
Аға медбике.



Ерлі-зайыпты медиктер К. ТАШИМОВА, М. ОТАУБАЕВ.



Медицина қызметкерлері ұжымы.





Дәрігер Мәрия Әбдікәрімқызы
БӨКЕБАЕВА.



Медицина қызметкерлері.
1998 ж.



Тәжігүл ӘЛІБЕКОВА

1948 жылы туылған.
1976 жылдан бері Түркістан
станциясы темір жол
ауруханасы терапия бөлімінің аға
медбикесі, медицина пунктiнiң
менгерушісі болып еңбек етеді.



**Құрмангүл
РҮСТЕМОВА,**
Пайдалану депосының
фельдшері.



Түркістан стансасы темір жол ауруханасының фельдшері
Сейітхан САТТАРХАНОВ.



Түркістан темір жол стансасы ауруханасының фельдшері
Сырлан ШОЙБЕКОВА.



Түркістан теміржол ауруханасының фельдшері Сырлан Шойбекова баласы
Сидней олимпиадасының чемпионы
Бекзат САТТАРХАНОВПЕН бірге.



Елбасы Н. Назарбаев Сидней Олимпиадасының чемпионы
Б. Саттархановқа I дәрежелі "Барыс" орденін табыс етуде. 2000 ж.

«Саламат LTD» емханасы

Түркістан қаласының Құрметті азаматы, Түркістан станциясы пайдалану депосының бастығы Амантай Керімбеков мырзаның қамқорлығы арқасында депо жанынан 2001 жылдың 1 мамырында ашылған күндізгі емхана.

Емхана УВЧ, солюкс, дарсенвал, ЭКГ аппараттарымен жабдықталған.



“Саламат LTD” емханасының бас дәрігері Қызылгүл Райымбекова 1977 жылдан бастап теміржол ауруханасында қызмет етеді.



Саламат LTD емханасының ұжымы.





Теміржол көлігіндегі медицина қызметкерлері Кеңесі басқармасының директоры Нұрлан Жайнақбаев пен Қызылорда қаласы теміржол ауруханасының бас дәрігері Әләйдар Абдуайтов Түркістан қаласында.



Содан оңға қарай: Көліктегі Алматы аймақтық сан. эпид. сараптама орталығы директоры М.К. Мұқанов, көліктегі орталық сан. эпид. қадағалау басқармасының бастығы А.Қ. Талқымбаев Шымкент бөлімшелік сан. эпид. қадағалау басқармасының бастығы Ш.А. Сейталиев Түркістан қаласында.



Шөүілдір теміржол стансасының вокзалы.



Вокзал ст. Арысь



Железнодорожная школа.
1905 г.



Почтово-багажное, складское отделение.
1905 г.



**Ауезхан
САЛЫКБАЕВ**

«Вопросы социального развития чимкентцы ни на минуту не выпускают из виду. За несколько последних лет построены 6 бытовых комбинатов, санаторий-профилакторий на 100 мест при вагонном депо Чимкент, больничный комплекс на 400 мест с поликлиникой на 1000 посещений в день в Чимкенте. Больничный комплекс создается в Арысе, здесь при лечении будут использованы последние достижения медицины. Арысь вскоре тоже получит санаторий-профилакторий на базе местных термальных вод. А дети железнодорожников справят новоселье в пионерском лагере на тысячу мест в живописном Машатском ущелье».

А. САЛЫКБАЕВ, Начальник Чимкентского отделения дороги,
Герой Социалистического Труда.
ТУРКСИБ — МАГИСТРАЛЬ СОЦИАЛИЗМА.
Казахстан, Алма-Ата, 1986 г. стр. 106-107.



Социалистік Еңбек ері Әуезхан Салықбаевқа
Арыс қаласында орнатылған бюст.



Социалистік Еңбек ері
Әуезхан САЛЫҚБАЕВ
атындағы электровоз.





Ә. Салықбаевтың жеке қаржысына салынған
Арыс қаласындағы мешіт.



Арыс қаласындағы Социалистік Еңбек ері Ә. Салықбаев
атындағы көше.



Социалистік Еңбек ері Әбдуәлі Балғынбеков.



Социалистік Еңбек ері Әбдуәлі Балғынбековтың
Арыс қаласында орнатылған бюсті.

«Социалистік Еңбек ері Әбдуәлі Балғынбеков Арыс станциясы маңындағы теміржол мекемесі тұрғызған үйлерге су құбырларын тартуда, ауруханалар мен балабақшалар, мектептерді салуды ұйымдастыру, спорт алаңдарын және теміржолшыларға арналған жергілікті стадионды жабдықтаудан өзге де істерді атқаруына тура келді.

Ә. Балғынбековтың спортты дамытуға қосқан үлесін ескере отырып 1993 жылы Арыс қаласының спорт комитеті, қалалық ағарту бөлімі және БЖСМ оның жүддесі үшін футболдан халықаралық турнир ұйымдастырды».

Н. Есенгарин.
Қазақстанның атақты теміржолшылары.
Алматы, 2004 ж.
612–613 б.



СССР теміржолдары қатынасы министрі Кониоров Ә. Балғынбековтың омырауына Алтын жұлдыз және Ленин орденін қадау сәті. 1985 ж.



Арыс қаласы Социалистік Еңбек ері Ә. Балғынбеков көшесі, Ә. Балғынбеков немересімен.



Әбдуәлі Балғынбеков кіші баласы Алпамыстың жанұясымен.



Ә. Балғынбеков Қазақстан теміржолы басшыларында қонақта.



Социалистік Еңбек ерлері Ә. Салықбаев пен Ә. Балғынбековтер Қазақстан теміржолының Шымкент бөлімі басшыларымен Түркістан қаласында.



Сейлхан МАУЛЕНКУЛОВ

Начальник Арысского эксплуатационного локомотивного депо

Родился в 1958 году.

В 1976 году поступил в Алма-Атинский институт инженеров железнодорожного транспорта, по специальности "Тепловозы и тепловозное хозяйство". После окончания института устроился на работу в Локомотивное депо Арысь в качестве помощника мастера грузовой профилактики. Работал мастером, главным механиком, помощником начальника профилактики, начальником технического отдела, главным инженером депо. С октября 2000 года начальник Арысского эксплуатационного локомотивного депо.



Фельдшер Арысского эксплуатационного локомотивного депо
Дина ЖАМАНКУЛОВА.



Коллектив депо.



Артыкбай КАЛМЕНОВ

Родился в 1963 году.

После окончания восьмилетнюю школу поступил Алматинский техникум железнодорожного транспорта. 1982 года начал свою трудовую деятельность в локомотивном депо Арысь мастера подвижного состава. С 27 ноября 1982 г. по 17 декабря 1984 г. Служил в рядах СА. После окончания службы продолжал работать в Локомотивном депо Арысь - мастером, пом. машинистом тепловоза, секретарём комитета комсомола, машинистом электровоза, машинистом - инструктором. Без отрыва от производства окончил АЛИИТ в 1991 г. по специальности электрофикация жел. дорожного транспорта. С 1992 года работал заместителем начальника депо с 1993 г. назначен ревизором по безопасности движения поездов по локомотивному хозяйству Шымкентской отделения дороги, начальником локомотивного отдела Шымкентской отд. дороги. С 1996 года работал начальником отряда военизированной охраны, с 1997 года назначен начальником локомотивной службы Туркестанской отделений дороги. С 10 июля 2000 года назначен начальником локомотивного депо Арысь РГП "Қазақстан темир жолы". С 2 октября 2000 года назначен директором Арысского ремонтного локомотивного депо, с 4 февраля 2004 года назначен директором ТОО "Қонырат".





**Нуриддин
ШАЛАБАЕВ**
Начальник вокзала
ст. Арысь



**Гүлімжан
ҚУРМАНБАЕВА**
Старший фельдшер мед.
пункта ст. Арысь

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ БОЛЬНИЦА
СТ. АРЫСЬ



В 1906 году при железнодорожном узле ст. Арысь был организован лишь ФАП. Постоянно росла станция железнодорожников, вместе с ней развивалась материально-техническая база больницы.

В начале 30-х годов был открыт стационарный корпус, в котором лечились хирургические и терапевтические больные и дети.

Затем был открыт родильный дом на 20 коек.

С 8 марта 1986 г. функционировала новая поликлиника на 600 посещений в смену.

При больнице были открыты:

хир. отд. на 60 коек;

терапевтическое отделение на 70 коек;

инфекционное отделение на 40 коек;

детское отделение на 50 коек;

род. отделение на 20 коек.

На крупных производственных узлах имели здрав. пункты.

С января 1984 года открыт централизованный приемный покой.

В больнице работало 38 врачей, 179 сред. мед персонала.

В 1949 году был организован ночной санаторий на 25 коек для железнодорожников, больных туберкулезом.

В 1959 году открылось противотуберкулезное отделение на 50 коек.

В 1963 году открылся самостоятельный отделенческой противотуберкулезный диспансер на 75 коек.

В 1973 году на 110 коек, 1979 году диспансер реорганизован в противотуберкулезную больницу на 90 коек.

В 1930 году на ст. Арысь был организован санучасток от Ташкентской железной дороги.

В 1943 году приказом НКПС № 29 ЦЗ от 9 января 1943 г. санучасток переименован в санитарно-эпидемиологическую станцию.

С 1964 года санучасток санэпидемстанции Чимкентского отделения дороги.

В 1969 году была организована линейная сан-эпидемстанция приказом нач. Казжелдороги.

1964 году в СЭС работали 5 врачей, 15 сред. мед. персоналов



Туберкулезное отделение.



Морр.

ӘКЕ ТУРАЛЫ СЫР

Әкемнің аты — Сәрсенбай. Оның әкесінің аты — Мелдеш. Сәрсенбай бес баланың ортаншысы болыпты. Нәубет жылдары дүние есігін ашқан әкем сол заманның өз теперіштерін көшпен бірге көрсе керек. Мелдеш атамды Жәке дейді екен. Сол Жәкесінен, бес жасында айырылып қалса керек. Елдің құтын қашырған жұт тұсында әжеміз Жанар, яғни, әкеміздің шешесі тоғайға барып, кеспелтек ағаш дайындап, оны пұлдап жан бағыпты.



Екі үлкен ұлы Әбдірахман мен Шынтөре майданда, Әбдіхалық ойын баласы, Сәрсенбай бесте, Абдулла тіпті кішкентай. Қоржын үйдің текеметіне кейде бір кеседей қуырылған бидай шашылады да, Жанар әжеміз тоғайға кеткенде балапан балдар дән теріп, әрі аш құрсаққа бірдене жіберіп әрі уақыт оздырып ермек қылады екен. Бұл 1942 жылдардың еншісіндегі оқиға. Аштықты да, ауру-сырқауды да бастан кешкен бұлдіршіндер әйтеуір сол бір өзек өртер өткелден өтіп, есейіп, ер жеткеннен соң, оқу іздейді.

Сөйтіп, әкеміз Сәрсенбай Шымкенттегі медуциалищені бітіреді, азкем шалғайдағы елді-мекендерге орналасқан фельдшерлік-акушерлік пункттерде жұмыс жасайды, іле Алматының медицина институтына оқуға түсіп, шешеміз Мәнсия екеуі бала-шағасын бағып-қағып жүріп, оқу бітіреді. Жолдамамен **Арыс тораптық стансасында жол тартады да, ол екеуі Арыс қаласындағы Теміржол ауруханасына жұмысқа орналасады. Сол ауруханада табан аудармай алты жылға жуық еңбек еткен әкеміз теміржол емханасының бастығы қызметіне дейін көтеріледі.**

Болмысынан дала баласы, жусан иісін иіскеп өскен адамды ауыл өмірі аңсарын өзіне аударып отырса керек, күндердің бір күнінде бір ұсыныстың жетегімен әкеміз Сәрсенбай Арыстың іргесіндегі Дермене совхозында учаскелік ауруханасының бас дәрігері қызметіне тағайындалып, ауыл өмірінің шыж-быжына енеді де кетеді. Дәл сол тұстары оның дәрігерлігімен қатар жазушылық қабілеті де қалыптаса бастайды. Әдеби кітаптармен жастана жатып үйренген ол өзі де шаппақ-шімаймен айналысады. Әуелі аудандық басылымдарда оның бақсы-балгерлікке, ем-домды шамандық тәсілмен қолданатындарға қарсы мақалалары жарияланады. Кейін онысын көркем әңгіме желісіне жалғап, "Есекжем", "Зинараптын айласы" сияқты тың туындыларды дүниеге әкеліп, халық медицинасының осал тұстарын сын тезіне алады, әңгімелері дүйім халықты алдау мен арбаудан сақтандырады. Міне, сөйтіп дәрігерлік қызметін атқара жүріп, көзбен көргендерін және

ойға түйгендерін ақ қағазға түсіріп, одан проза әлеміне жол тартып, ауыл адамдарының мінез-құлқын, табиғатын ашады, ол әсіресе, емші-балгерлердің айла-тәсілін, сырқат тартқан кісінің күйзелісін былайғы жұртқа көркемсөзбен жеткізудің шеберіне айнала бастайды.

Бұл айтқандарымыз жалаңсөз болып қалмас үшін Сәрсенбай өкемнің Алматы қаласындағы "Шартарап" баспасынан 1995 жылы жарық көрген "Арыс жағасындағы ауыл" кітабынан үзінділер келтіріп көрейік:

"Ештай тұзды алып, әрлі-берлі қозғал, бір түйірін ұстап алып, күн көзіне апарды, алақанымен уқалап көргі, содан мұрнына тосып иіскеді, қара тікен тұздардың ірі-ірісін бөлектей бергі. Оқта-текте "Сүфф", "Суффи" дейді. Төсеулі жатқан көрпені нұсқап:

Етпетіңнен жат! — деп бұйырды. Ештай отқа тұс гесе — отқа, суға тұс гесе — суға түсуге пейіл.

... Манағы іріктеген қара тікен тұздарды бірқатар ғып тізген екен, солары шетінен пышырлап жанып тұрғанын көргі..." ("Әулие аттаған оңбайды")

Кім білген, "Суф-суфпен" жасалатын ем біреуге даритын шығар, біреуге қонбайтын да болар, бірақ бұл жерде жазушы оқырманын шамандықтан сақтандыра отырып, бақсылардың айла-амалына үрке қараудың да қажеті шамалы екенін ұқтырғысы келетіндей.

Тағы бір мысал

"Батпа жұмыстан кеп шәй ішсем тәуір болармын деп егі, шайды көп ішкен жоқ. Денесі ауыр тартып, басын көтертпестен жатты да қойды..."

Ымырт жабыла іші кеуіп, шатынап сыртқа айналып бара жатқандай егі. "Ойпырмай, мұнысы несі-ай? Тұмауратайын дегенім бе? Әлде, түсте жеген етке күпті боп жатырмын ба? деп ойлады. Бір кезде кіндігінің айналасы бүлк-бүлк етіп, құлдилап, төмен қарай зуылдап бара жатқан: "Тағы да жел шығар" деп денесін босап ұстап, әлде не лыпып, жылымшылап, бара жатқанын сезе қойды. Бойын тежел алаңдап отыр". (Батпа)

Осы секілді мысалды көптеп келтіруге болады.

Көрдiнiз бе, дәрігер кісіге науқас адамның мүшкіл күйі таңсық емес. Олай болса, жаратылысынан жазушылығы да дарыған Әкеме кейіпкерінің іс-әрекетін суреттеу аса қиынға соқпаса керек.

Енді айта берсе, әңгіме жетіп артылады. Қорықта айтқанда, дәрігерлігімен, жазушылығын қоса атқарған Сәрсен Мелдешовтың перзенті ретінде біз үшін қастерлі қасиеттері әрдайым үлт-өнеге тұғын. Әсіресе, оның өз жұмысына тиянақтылығы, отбасына, еліне адалдығы елеусіз қалған емес. "Денсаулық сақтау ісінің үздігі", "Еңбек даңқы" медальдарымен марапатталған оның басты қредосы — жан тазалығы болатын.

Ғалымжан МЕЛДЕШОВ

Халықаралық "Түркістан" апталығы
бас редакторының бірінші орынбасары



Хирургия бөлімі. 1958 ж.



Бала дәрігері З. М. ДИКАРЕВА. 1958 ж.



Арыс теміржолы СЭС қызметкерлері. 1970 ж.





Аурухана ұжымы, 1973 ж.



Арыс теміржол тубдиспансері ұжымы. Бас дәрігер Қ. БАЙЖІГІТОВ.
1975 ж.



Арыс тораптық аурухана ұжымы. Бас дәрігер А. МЕЛДЕШОВ.



Ә. ЖАРЫМБЕТ бас дәрігер, Қ. БОРАНБАЕВ терапевт,
Н. ТАСПОЛАТОВ терапевт.



Арыс тораптық ауруханасы. 1985 ж.



Арыс теміржол ауруханасы ұжымы. 1987 ж.
Бас дәрігер Ә. ЖАРЫМБЕТ



Обиджан МИРЗАЕВ
тері-мерез бөлімінің дәрігері.



Тері-мерез бөлімінің ұжымы.



Тері аурулары бөлімінің медбикелері З. ӨДІЛХАНОВА мен
А. БАЙБОЛОВА





**Әбілқасым Әбутәліпұлы
ЖАРЫМБЕТ**

1953 жылы туылған.

1971 жылы Семейдің Мемлекеттік медицина институтының емдеу факультетіне оқуға қабылданып, 1978 жылы бітіріп шығады.

1979 жылы Шардара аудандық ауруханасында дәрігер-хирург.

1980 Арыс теміржол ауруханасында дәрігер-хирург.

1982 жылы хирургия бөлімінің меңгерушісі.

1984 жылы осы аурухананың бас дәрігері.

Медицина ғылымдарының кандидаты.

Арыс қаласы Мәслихатының хатшысы.



**Тотыгүл Әршжанқызы
АЛДАНАЗАРОВА**

1954 жылы туылған.

1972 жылы Семей мемлекеттік медицина институтының педиатрия факультетін бітірген.

1978 жылы Шымкент облыстық балалар ауруханасында интернатурадан өткен. Келес, Шардара аудандық ауруханаларында бала дәрігері болып еңбек еткен.

1999 жылдан бастап Арыс станциясы тораптық ауруханасы кооператив төрайымы. Алматының дәрігерлер білімін жетілдіру институтында, Теміржол ауруханасында, ҚР Денсаулық сақтау министрлігінің жоғарғы мектебінде білімін жетілдірген.

2003 жылы ОҚО бойынша "Жылдың үздік кәсіпкері" номинациясының иегері.



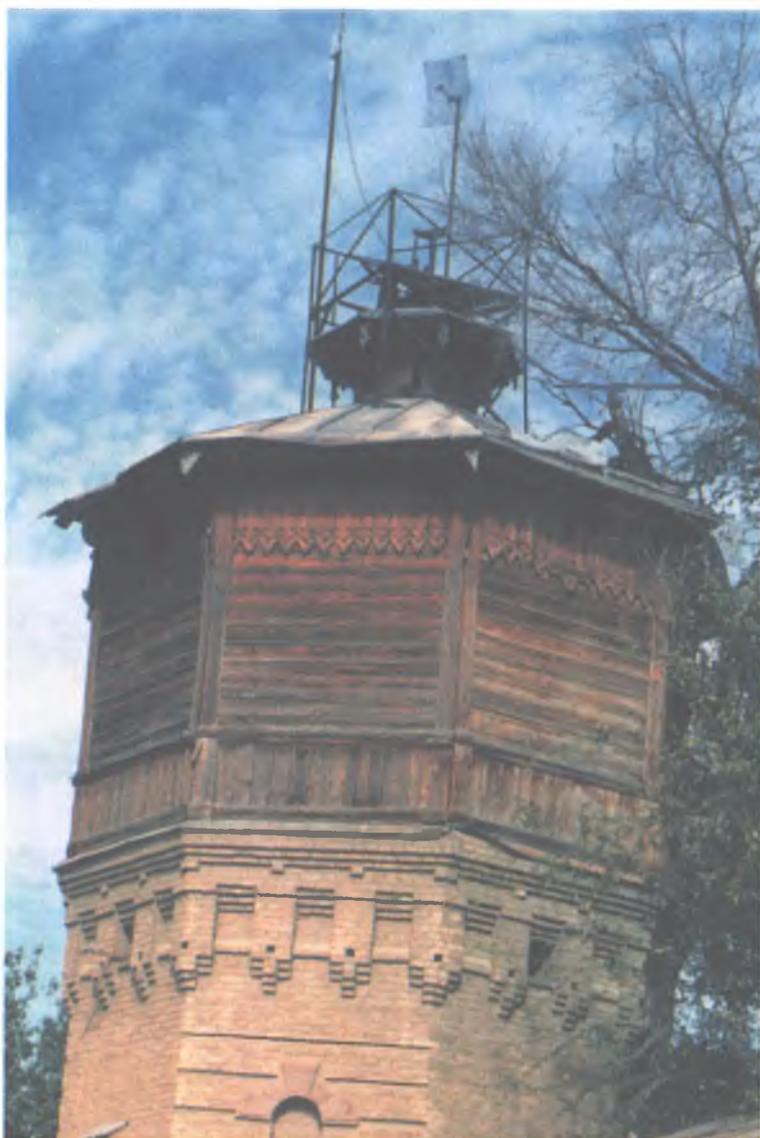
Үабосын Оспанқызы
ҚҰЛЖАБАЕВА аға медбике.



Акушер-гинеколог Г. АРЫСТАНБАЕВА, акушерка Л. ҮСЕНБАЕВА







Орынбор-Ташкент теміржолының оңтүстік бөлігінің құрылысы басталған Келес станциясындағы су құбыры. 1902 ж.



Теміржол құрылысы басталар кезіндегі Ташкент қаласының көрінісі.
Вид города Ташкента до начала строительства железной дороги.





Ташкент, теміржол вокзалы. 1905 ж.
Ташкент, железнодорожный вокзал. 1905 г.

**ТАШКЕНТСКАЯ
больница**

Число кроватей (коек)	25
Число больных	624
Число больничных дней	6,537

Окладное содержание

Врачебного персонала	4.000,00
Больничных прислуг	1.460,00
Обмундирование и обмундировочные деньги	150,00
Наем помещений и квартирные деньги	3.600,00
Отопление помещений	530,72
Освещение помещений	73,20
Содержание помещений в чистоте	17,75

**Содержание и возобновление
инвентарного имущества**

Содержание и возобновление белья и одежды	410,08
Содержание и возобновление инвентарного имущества	112,65

Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	43,75
Медикаменты и врачебные пособия	440,16

Продовольствие

Больных	2.066,18
Служебного персонала	713,85
Погребение умерших	234,10
Случайные расходы	6,00
Всего:	13.858,44

Средние расходы	
На одного больного	22,21
На 1 больничный день	2,12
Итого больниц	190
Число больных	4,357
Число больничных дней	59,312
Окладное содержание	
Врачебного персонала	22.810,00
Больничных прислуг	11.800,83
Обмундирование и обмундировочные деньги	1.185,00
Наем помещений и квартирные деньги	4.602,75
Отопление помещений	9.563,97
Освещение помещений	1.863,60
Содержание помещений в чистоте	210,27
Содержание и возобновление белья и одежды	4.193,40
Содержание и возобновление инвентарного имущества	1.053,96
Канцелярские и письменные принадлежности, бланки и книги	350,12
Медикаменты и врачебные пособия	6.167,72
Продовольствие	
Больных	18.676,49
Служебного персонала	5.632,77
Погребение умерших	557,65
Случайные расходы	87,12
Всего:	88.755,65
Средние расходы	
На одного больного	20,37
На 1 больничный день	1,50

*Из краткого отчета врачебно-санитарной
части за 1913 г.
Ташкентская железная дорога.*

ЦЕНТРАЛЬНАЯ КЛИНИЧЕСКАЯ БОЛЬНИЦА ГАЖК "УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ"

Первым медицинским учреждением в Ташкенте была железнодорожная больница на Привокзальной площади на 20 коек (Туркестанские ведомости за 1912-1914 гг.).

В 1913 году правительство ассигнует 150000 рублей на строительство новой железнодорожной больницы в г. Ташкенте, в 1915-1916 годы она была построена и введена в эксплуатацию.

До 1917 года в больнице размещалось всего 80 коек: с терапевтическим, хирургическим и родильным отделениями. В больнице работали 3 врача и 10 медсестер. В терапевтическом отделении размещались вместе: туберкулезные, тифозные, дизентерийные и соматические больные. Из 5 корпусов 3 лечебных и 2 корпуса жилых, где жили сотрудники больницы.

До 1932 года главным врачом был Миронов Иван Васильевич.

В 1924 году коечный фонд больницы состоял из 120 коек.

В 1936 году число коек достигло 250 за счет ликвидации жилого фонда. Больница имела следующие отделения: терапевтическое (мужское и женское), хирургическое с пунктом переливания крови, гинекологическое, родильное, нервное и инфекционное. Помимо отделений больница имела: рентгенодиагностический кабинет, клиническую лабораторию, аптеку, пищевой блок, прачечную и хоз.двор. в хозяйственном дворе размещались гараж, конюшня, жилое здание. Больница имела фаэтон, грузовую бричку, 2-х лошадей, а в 1938 году была получена легковая машина.

В 1937 году главным врачом больницы был назначен Арутюнов Аршавел Аркадьевич, который принял больницу от Молчанова Ивана Акимовича, до него начальником больницы был Крюков Николай Васильевич.

С 1939 года по 1950 год больницей руководил опытный врач, администратор, в дальнейшем Заслуженный врач Узбекской ССР Вилькевич Иосиф Борисович.

В годы Великой Отечественной войны, в связи с ростом инфекционных заболеваний, был открыт вне территории больницы специальный инфекционный корпус на 40 коек. За счет этого коечный фонд больницы вырос до 290 коек.

В больницу в 1952 году приходит новый главный врач, молодой энергичный администратор, Заслуженный врач республики, Алимов Агзам Алимович, заместителем у него была Н.Н.Суханова. В короткий срок он сумел оснастить и оборудовать больницу. Больница стала базой для клиник Ташкентского медицинского института. В это время коечный фонд больницы (в 50-е годы) составлял 320 коек, в ней работали 22 врача и 91 медсестра (было 6 отделений).

В это время продолжает совершенствоваться материально-техническая база больницы. Растут и получают высокую квалификацию медицинские кадры.

До 1955 года в больнице функционировал только кабинет ЭКГ. В 1955 году после прохождения специализации врач Т.П.Туманова становится заведующей отделением функциональной диагностики.

В эти годы больница становится базой кафедры внутренних болезней Ташкентского Государственного медицинского института.

С приходом клиники в больнице стали активнее внедряться новейшие методы лечения и обследования больных. С этой целью была открыта первая в Узбекистане и 3-я по оснащению в Советском Союзе радиологическая лаборатория, оснащенная самой новейшей техникой. Заведовал радиологической лабораторией профессор А.М.Харатьян.

С 1954 по 1956 год исполнял обязанности главного врача М.К.Камилов, заместителем была врач-невропатолог Л.И.Барышева, которая в 1956 году становится главным врачом., а её заместителем - Бакиев Алим Бакиевич.

В 1958 году расширена и переоборудована лаборатория, в 1959 году сдан в эксплуатацию учебный корпус с лекционным залом на 220 мест, переоборудована котельная: переведена на природный газ (до этого было отопление печное, углем), благоустроена территория, переоборудованы подземные коммуникации.

В 1986 году закончено строительство нового хирургического корпуса. Коечный фонд увеличился до 380 коек. В 1962 году построен новый пищеблок.

В 1963 году построено и введено в эксплуатацию новое физиотерапевтическое отделение, оснащенное современной аппаратурой, которое до 1980 года возглавляла Л.П.Филатова.

В 1964 году расширено и переоборудовано неврологическое отделение.

В результате всех благоустроительных работ в 1964 году коечный фонд больницы достиг 400 коек.

В 1965 году начато строительство нового терапевтического 4-х этажного корпуса на 180 коек, реконструировано и расширено до 60 коек неврологическое отделение, в котором с 1966 по 1977 год зав. отделением работала Р.В.Баркан.

Переоборудована и расширена лаборатория с клиническим, биохимическим, бактериологическим отделами.

С 1966 года хирургическое отделение стало базой для клиники госпитальной хирургии ТашГосМИ.

В 1966 году было построено патологоанатомическое отделение, которое возглавил О.Г. Терехов, проработавший до 1990 г.

С 1969 года главным Врачом больницы становится А.Б. Бакиев, а заместителем К.Н. Казимова.

В 1969 году введен в эксплуатацию новый терапевтический корпус, где были размещены: физиотерапевтическое, реанимационное, 3 терапевтических и приемное отделения.

В 1970 году ЛОР-отделение из 2-й больницы перешло в 1-ю железнодорожную больницу, где было развернуто 60 коек. Зав. отделением был А.И. Вахидов, который проработал до 1970 года. В 1971 году ЛОР-отделение стало базой кафедры ЛОР-болезней ТашГосМИ, во главе с зав. кафедрой профессором А.И. Муминовым, доцентом Л.А. Хамраевой.

В ноябре 1973 года глазное отделение было переведено из 2-й больницы в отремонтированный бывший неврологический корпус на 40 коек. Зав. отделением стала А.Т. Арустамова.

Коечный фонд больницы теперь составлял 640 коек, где работали 700 человек, из них: врачей - 34, среднего медперсонала - 240, младшего персонала - 169.

В 70-е годы продолжается благоустройство материально-технической базы. Сделан микроклимат, территория полностью заасфальтирована, установлены лампы дневного освещения, построены водонапорные башни на 150 тонн воды и подземные скважины, летний кинотеатр, посажены более 2000 кустов роз, более 200 штук дубов и чинар, построены 2 электроподстанции.

В 1973 году организуется реанимационное отделение на первом этаже 4-х этажного корпуса во главе с Кац Аркадием Петровичем, который проработал до 1975 года. С 1975 по 1977 год отделение возглавлял П.Н. Беленький, с 1977 года по настоящее время - А.М. Насырова.

В 1960 году было организовано отделение переливания крови. До этого времени с 1930 года кабинет переливания крови располагался в хирургическом отделении. Заведовала отделением до 1964 года В.И. Бочкарева. В 1971 году на базе отделения была открыта Дорожная станция переливания крови (ДСПК), возглавляемая главным врачом Л.Н. Дегтяревым, затем К.С. Умаровым, в настоящее время - С.Н. Бабаходжаевым.

В 70-е годы терапевтические койки перепрофилируются в пульмонологические, заведующей становится С.С. Артыкходжаева, затем в 1976 году открывается эндокринологическое отделение при активном участии заведующей В.Д. Сабановой (с 1990 года по настоящее время - Мансурова Ю.М.).

В 1972 году открываются гастроэнтерологическое и кардиологическое отделения, а в 1986 году - урологическое отделение.

С 1982 по 1992 год больницу возглавляет Л.Т. Таджиханов, который занимается строительством второй территории в пос. Назарбек. Коечный фонд больницы составлял 645 коек (вместе с территорией в пос. Назарбек), в ней работали 122 врача, 335 средних медработников, имелось 14 отделений.

Эстафету от него принимает А.П.Прохорова, работающая и сейчас, с ней в тандеме - зам. по лечебным вопросам М.С.Шерматова.

В 1986 году открывается урологическое отделение на 40 коек, которое с 1994 года становится базой кафедры урологии ТашМИ.

В 1975 году при хирургическом отделении был организован эндоскопический кабинет, в 1985 году он переведен в состав отделения функциональной диагностики.

В 1986 году открывается онкологическое отделение на 30 коек, которое в 1995 году перепрофилировано в терапевтическое отделение.

В связи с открытием медицинского училища в течение 15 лет больница являлась учебной базой медицинского училища дороги до передачи его Министерству среднего образования Республики Узбекистан. **Организатором и директором медучилища был А.М.Мирагамов, в последующем начальник врачебной службы компании.**

После 1991 года в связи с формированием из республик СССР самостоятельных государств и отчуждением участков дороги с территорий этих государств контингент работающих на наших железнодорожных учреждениях сократился. Снизилась потребность в стационарных койках и отделения больницы, расположенные в пос. Назарбек, была реорганизованы в санаторий-профилакторий.

Сейчас больница размещается в пределах первоначальной территории и называется Центральная клиническая больница Государственно-акционерной железнодорожной компании "Узбекские железные дороги", реорганизовавшейся из Среднеазиатской железной дороги.

Сегодня здоровье железнодорожников охраняют 632 врача и 1458 средних медицинских работников, 10 линейных и 4 центральных лечебно-профилактических учреждения.



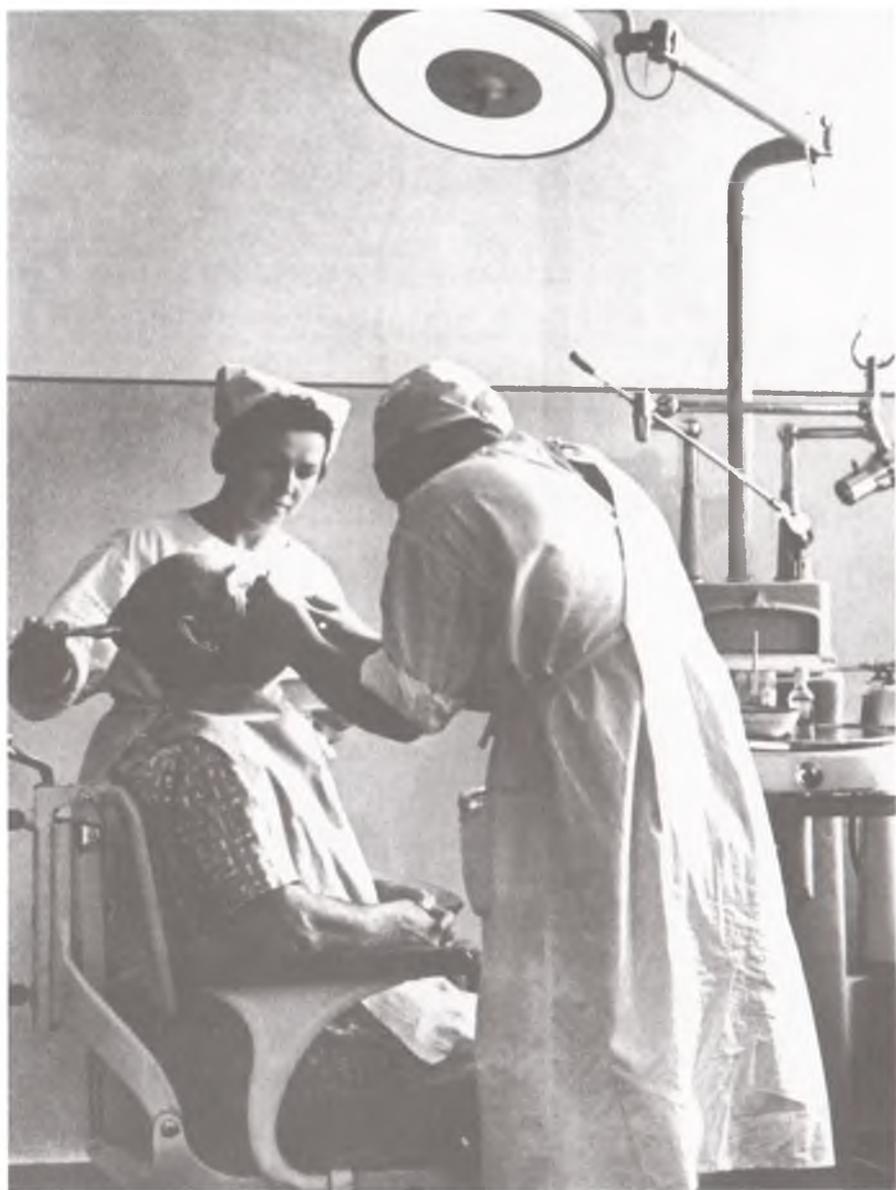


Поликлиника





Терапевтическое отделение железнодорожной больницы.



В кабинете зубного врача.





Паровоз "Овечка".



Водонапорная башня на станции Ташкент.



**Анвар Мирсалихович
МИРАҒЗАМОВ**

Начальник Врачебно-Санитарной службы
"Узбекистан темир йуллари".



В Ташкенте — многопрофильная центральная больница, центральная поликлиника, являющаяся дорожным консультативным центром, детская больница, принимающая детей железнодорожников со всех станций. Поезд "Саломатлик", имеющий в своем составе вагоны с амбулаториями и кабинетами врачей, а также вагон-флюорограф, регулярно выезжает на участки дороги, отдаленные от населенных пунктов и больниц. На этих станциях врачи железной дороги оказывают неотложную помощь, консультируют, проводят профосмотры как железнодорожникам, так и членам их семей.

**ЖШС
“АРЫС ШПАЛЗАУЫТЫ”
АРЫССКИЙ ШПАЛОПРОПИТОЧНЫЙ ЗАВОД**



АРЫССКИЙ ШПАЛОПРОПИТОЧНЫЙ ЗАВОД

Строительство Арысского шпалопропиточного завода было начато в 1953 году по заданию МПС СССР. 1957 году завод введен в эксплуатацию и с этого времени обеспечивает Средне – Азиатский регион железных дорог Таджикистана, Киргизии, Туркмении, Казахстана своей продукцией:

- Шпалы деревянные, пропитанные,
- Мостовой брус деревянный пропитанный
- Переводной брус для стрелочных переводов деревянный, пропитанный,
- Траверсы деревянные пропитанные,
- Столбы деревянные пропитанные

В результате реорганизации в 1998 году Арысский шпалопропиточный завод было образовано ТОО «Арысшпалзаводы», которое зарегистрировано в Государственном регистрационном реестре на базе бывшего шпалопропиточного завода Арысь.

ТОО «Арысшпалзаводы» производит выпуск пропитанной древесины согласно ГОСТ-2002.5-93 для строительства и ремонта главных железнодорожных путей, станционных, подъездных путей и тупиков, тракционных путей предприятия.

В собственности ТОО «Арысшпалзаводы» имеется вся необходимая техника, оборудование и производственные мощности для выпуска пропитанной древесины, которые находятся в рабочем состоянии.

Общие данные о заводе:

№ п\п	Наименование показателей	Ед. измерения	Количество
1	2	3	4
1	Площадь территории занимаемая заводом	га	30,1
2	Общее протяжение ж.д. путей развернутая длина	П.М.	10 800
	В том числе внутризаводские пути широкой колеи	п. м.	2 850
	Узкой колеи	п. м	1 500
	3 – х ниточное совмещение	п. м	6 450
	Стрелочные переводы	комп	12
	Стрелочные переводы узкой колеи	комп	7
3	Общее протяжение водопроводной сети	П. М	1015
4	Общее протяжение канализационной сети	П. М	300

ТОО «Арысшпалзаводы» производит пропитку следующей продукции для нужд железных дорог:

- Шпалы деревянные, пропитанные,
- Мостовой брус деревянный пропитанный
- Переходной брус для стрелочных переводов деревянный, пропитанный,
- Траверсы деревянные пропитанные,
- Столбы деревянные пропитанные

Поставщиками древесины для ТОО «Арысшпалзаводы» являются: ТОО «ОТАН»

ТОО «Улги-ЛТД»

ТОО «Жельке»

Каменноугольное масло поставляют:

Карагандинский «КарметКомбинат»

Новокузнецкий ЗАО «ЗапСибКом» Россия.

Поставка осуществляется железнодорожным транспортом
Наша продукция пользуется спросом основным потребителем является:

АО НК «КТЖ»

ЗАО «Кеден Транссервис»

ОАО «Шымкент Пиво»

ОАО «Шымкентмай»

ОАО «ШНОС»

ОАО «ЦТС»

Показатели пропитки древесины на ТОО «Арысшпалзаводы»

№	Показатели	Ед. изм	2001	2002	2003	2004	2005
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Пропитка древесины	м ³	7600	27533	21559	19585	14863
2	Количество пропитанных шпал	шт	60400	223014	174627	158645	120396
3	Реализация продукции	тыс тенг	183737	461416	536568	396614	384993
4	Прибыль	тыс. тенг	1759	10086	2401	107	4420

ТОО «Арысшпалзаводы» в 1999 году была введены новые мощности – Мельница производительность выпуска муки 25 тн в сутки, 2003 году построен цех по выпуске полимерной черепицы и 2005 году сдал в эксплуатацию склад для хранения нефтепродуктов с общим объемом 12000 м³.



Абдулла СУЮНБАЕВ.
Директор Арысского
шпалопропиточного завода









INTERTEACH

В 1989 году при поддержке Европейского Регионального Бюро Всемирной Организации Здравоохранения, была организована Международная Школа. Задача школы заключалась в обеспечении тренингов по медицинскому и страховому менеджменту. На следующий год Международная Школа расширилась и была переименована в Казахскую Национальную Корпорацию Здравоохранения и Медицинского Страхования Интертич.

В основу генеральной концепции компании заложены принципы западных школ, апробировавшие свои идеи во многих странах мира. С английского языка слово "INTERTEACH" переводится как международное обучение.

Казахстанская школа западного образца появилась в 1989 г., когда в республики еще не имели представления о западной модели развития бизнеса, и так Казахская Корпорация Здравоохранения и Медицинского Страхования Интертич была основана в 1989 году.

Своим рождением "INTERTEACH" обязан неординарной личности, человеку с разносторонними знаниями, раньше работавшему Директором центра ВОЗ в Советском Союзе, **Эрнсту Мухаммедгазиевичу КУРЛЕУТОВУ.**

Став обладателем в Казахстане лицензии № 1 на осуществлении медицинского страхования и организацию медицинской помощи, "Интертич" успешно занимается этими социально важными для всего общества делами уже более 17 лет, является крупнейшим в стране провайдером и лидером на рынке медицинских услуг и страхования.

Сегодня можно смело утверждать, что рождению школы западного образца способствовала сама жизнь, когда в хаосе зарождавшихся рыночных отношений руководители различных звеньев отечественного здравоохранения не имели понятия, как вести дела, не имели представления о хозрасчете. Тогда компания "INTERTEACH" решила помочь казахстанским управленцам постичь азы рыночной экономики, организовав выездные семинары. На них приглашались профессионалы, имеющие опыт в этой сфере, работники налоговой сферы, профессора, известные экономисты. Семинары были проведены во всех областях Казахстана. На одном из таких учебных конференций в санатории Окжетпес бывшей Кокшетауской области родилась идея о расширении компании. Но для этого необходимо было открыть филиал во всех регионах республики, с тем, чтобы на местах вести постоянную работу по обучению руководителей различных государственных учреждений.

Сегодня название страховой корпорации "INTERTEACH" широко известно в республике и за ее пределами. Ее клиентами являются известные казахстанские и зарубежные компании, развернувшие свой бизнес в нашей стране.

В своей деятельности "Интертич" предлагает клиентам не только медицинское страхование, но и непосредственно медицинские услуги на коммерческой основе. В настоящее время в корпорации работает более 500 специалистов в Алматы, Астане и всех 14 областях республики. Среди них опытные, высококвалифицированные кадры – доктора, и кандидаты наук, академики, профессора и доценты, врачи и младший медперсонал высших категорий, а также юристы, страховщики, экономисты.

Миссия Интертич в обеспечении медицинских услуг наивысшего качества для наших клиентов. В особенности для наших корпоративных клиентов, мы считаем своим обязательством экономить их время с помощью нашего эффективного плана администрирования, а также следить за здоровьем их сотрудников посредством предоставляемых медицинских услуг.

На сегодняшний день это самая крупная частная компания, обеспечивающая медицинские услуги, в Республике Казахстан, обслуживающий более 200 корпоративных клиентов, 90% из которых иностранные компании и совместные предприятия.

Головной офис Интертич находится в Алматы, Казахстан. Также имеются представительства во всех регионах Казахстана. За пределами страны Интертич имеет деловые представительства в Узбекистане, Кыргызстане и Туркменистане. Партнеры в Москве, Россия, и Кёльне, Германия, обеспечивают обслуживание для выезжающих за рубеж.

Наши корпоративные клиенты представляют главные секторы экономики Казахстана. Мы обслуживаем компании в следующих сферах деятельности: нефтегазовой, горнодобывающей, безалкогольных напитков, табачной, производственной, маркетинговой, юридической, финансовой и телекоммуникационной. Более 90% застрахованных в Интертич – сотрудники корпоративных клиентов.

Для удобства наших клиентов и обеспечения максимального качества медицинских услуг, мы на основе 17-летнего опыта, развили сеть медицинских служб. Сеть состоит из 5 медицинских центров, 117 дополнительных клиник и 37 стоматологических клиник подрядчиков. Штат наших собственных учреждений насчитывает 94 доктора, 128 консультантов, 110 медицинских сестер и 46 водителей. Это позволяет контролировать весь процесс лечения, повышать квалификацию врачей, создавать эффективные схемы оказания медицинской помощи.

Среди наших врачей имеются как местные, так и иностранные специалисты из США, Южной Африки и других стран. Все врачи имеют большой стаж работы и являются профессионалами в своей области. Мы сотрудничаем с западными организациями, специализирующимися на оказание медицинской помощи, что позволяет вне-

дрять международные стандарты и обеспечивать профессиональные кадры.

"Интертич" пользуется услугами лучших клиник и других медицинских учреждений здравоохранения в г.Алматы и регионах страны, имеет в своем составе собственную службу "Скорой помощи" и Институт семейных врачей. Главный офис корпорации расположен в Алматы, а ее представительства - во всех областях республики, в Узбекистане, Киргизии и Монголии, Москве и Кельне.

За время своей деятельности компания во много раз расширила перечень предоставляемых услуг, начиная с профилактических осмотров и кончая экстренными операциями по спасению людей, находящихся в труднодоступных районах. Полный набор лабораторных исследований, включая ВИЧ тест с выдачей сертификатов, консультаций любых специалистов, организация госпитализации и обеспечение медикаментами, хирургические манипуляции и вакцинации и т.д. Конкурентные преимущества Интертич:

- Интертич это первая медицинская страховая компания, получившая лицензию в Республике Казахстан,

- Действует по всей Центральной Азии на протяжении 17 лет.

- Это более 400 корпоративных клиентов, 95% из которых являются иностранными компаниями, такие как DEUTSCHE BANK, Agip KCO (OKIOC), Baker & McKenzie, British Gas, ChevronTexaco, Dutch Royal Netherlands Embassy, ExxonMobil, FIOC and PriceWaterhouseCoopers

- Одновременно предоставляет медицинское страхования и медицинское обслуживание

- Медицинское страхование

- Медицинское обслуживание

- Медицинская эвакуация и репатриация

- Медицинское обслуживание в отдаленных районах

- Предоставляет широкий спектр медицинских услуг

Семейные врачи и врачи скорой помощи являются высоко -- квалифицированными, дружелюбными и открытыми людьми

Профильные клиники отбираются тщательным образом в соответствии с высокими требованиями Интертич

Медицинский и вспомогательный персонал говорит на казахском, русском и английском языках

- Уделяется особое внимание каждому клиенту

- Медицинский персонал высшей категории

- Систематическое повышение квалификации персонала

Сеть медицинского обслуживания

- Предоставление медицинского обслуживания по всей территории Центральной Азии

- Семейные врачи и представители компании во всех регионах

- Круглосуточная связь по всему Казахстану

- Собственные медицинские центры в Алматы, Астане, Актау и Атырау

- Координация действий между региональными отделами и головным офисом
- Обеспечения оперативного обслуживания и мониторинга со стороны ОПРСК(см. схему оказания медицинской помощи)
- Сотрудничество с компаниями медицинской эвакуации, включая SIGNA, CORIS, GVA и так далее.
- Медицинские центры
- Скорая помощь
- Палаты в стационаре
- Семейный доктор
- Круглосуточная диспетчерская
- Медицинские сестры



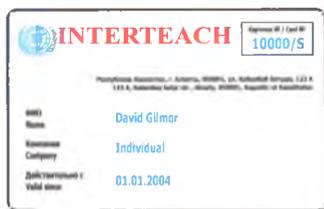
INTERTEACH

Kazakh National Corporation of Health and Medical Insurance

To any person or official organization: If you find injured person with INTERTEACH insurance card, please inform 24-hour help line in:

Aktobe +7 (3132) 563 668 Aksai +7 (31133)3 33 42 Astana +7 (3172) 212 052
Atyrau +7 (3122) 281 050 Almaty +7 (3272) 588 100 Aktau +7 (3292) 210 260

or in other regions by phone number, indicated on the INTERTEACH card



- All Kinds of Insurance
- Mobile Hospitals and Medical Care at Remote Sites
- Treatment Abroad
- Evacuation and Repatriation
- 24-Hours Assistance Throughout Central Asia



Brussels 2000



Brussels 2004



Geneva 2004



Frankfurt 2006

ALMATY

83 A, Aiteke Bi St., 050000,
Tel./Fax +7 (3272) 588-539, 588-100

interteach@kaznet.kz
www.interteach.kz

ASTANA

15p, Kenesary St., 433000
Tel./Fax +7 (3172) 212-052, 212-054

МАЗМУНЫ – ОГЛАВЛЕНИЕ

Ғасырға созылған ұзақ жол	5
Орынбор өлкесі мен Ташкент теміржолы құрылысына қатысты тарихи деректер	19
Исторические сведения о Оренбургском крае и строительство Ташкентской железной дороги	19
Оренбургская губерния	20
Наша печать	21
Оренбург	24
Карта Оренбургской губерний за 1918 г.	26
Карта «Степь кочующих кайсаков»	28
Письмо МВД Туркестанского Генерала-Губернатора за 15 марта 1900 г.	30
Письмо Министра путей сообщения за 14 июля 1900 г.	31
Письмо Министра путей сообщения за 7 сентября 1900 г.	36
Журнал совещания начальника изысканий и представителя военного ведомства и Туркестанского Генерала-Губернатора за 1 февраля 1901 г.	38
Правила Врачебно-Санитарной службы на железных дорогах 1893 г	60
История развития медицины железнодорожного транспорта Казахстана	84
Отчет Министерства путей сообщения по эксплуатации Ташкентской железной дороги за 1913 г.	85
Орал станциясы теміржол ауруханасы	108
Железнодорожная больница ст. Уральск	108
Медицинская служба транспорта Западно-Казахстанского региона	109
Ташкентская железная дорога Оренбургская железная дорога Казахская железная дорога Западно-Казахстанская железная дорога	114
Казахская и Западно-Казахстанская железные дороги (Врачебно-Санитарная служба)	119
Аймырза Кулахметович Ахметов	123
О работе НВС службы Западно-Казахстанской железной дороги в период с 1981 – 1984 гг. Гульзия Рымгалиевна Жадыкбаева	128
Маруфов Яхъе Маруфович	131
Маруфова Тамара Мухтаровна	133
Изимбергенов Намаз Изимбергенович	138

М. Алиев,
Н. Жайнакбаев, И. Шуваев,
К. Шайсултанов, О. Абдираман

ҚАЗАҚСТАН
ТЕМІРЖОЛДАРЫ МЕДИЦИНАСЫНЫҢ
ТАРИХЫ
ИСТОРИЯ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ МЕДИЦИНЫ
КАЗАХСТАНА

Том I

Редакторы: *Галымжан Мелдешов*
Зинаида Смагулова

Художественный редактор:
Нурила Абдираман
Аскар Абдираман

Корректоры: *Карлыгаш Абдираман*
Компьютерная верстка: *Е. Огурцова*
Компьютерная ретушь: *Е. Дягилев*

Теруге 11.03.2006 берілді. Басуға 08.06.2006 қол қойылды.
Пішімі 60x90 ¹/₁₆. Қаріп түрі «BalticaKaz». Шартты баспа табағы 25,0.
Таралымы 1000 дана. Тапсырыс № 1686.

Қазақстан Республикасы «Атамұра корпорациясы» ЖШС-нің
Полиграфкомбинаты. 050002, Алматы қаласы, М. Мақатаев көшесі, 41-үй.