

даследчую працу, я ставіла толькі мэту стварыць летапіс сваёй вёскі. Але ў час гутарак з аднавяскоўцамі зразумела, што дасягнула чагосьці большага – ускалыхнула прыемныя, а часам і цяжкія, але ўсё ж дарагія сэрцу ўспаміны. Пажылыя людзі дзякавалі за выяўленую цікавасць да іх лёсу. Яны – гэтыя мудрыя старцы – як ніхто разумеюць, што пакуль мы памятаем нашых продкаў і захоўваем іх спадчыну – мы жывем і маем права людзьмі звацца.

Спіс літаратуры

1 *Сербов, И.А.* Поездки по Полесью 1911 и 1912 гг. / И.А. Сербов. – Вильна, 1914.

2 Кніга памяці Калінкавіцкага раёну. – Калінкавічы, 1999.

УДК [614.882(091) (476.2)]”1946/1953”

АВТОТРАНСПОРТ СЛУЖБЫ СКОРОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ г. ГОМЕЛЯ В 1946–1953 гг.

А.А. КАПЛИЕВ

Государственное научное учреждение

«Институт истории Национальной академии наук Беларуси», г. Минск,

Ю.В. ПАНКОВ

Государственное историко-культурное учреждение

«Гомельский дворцово-парковый ансамбль»

Одним из главных показателей эффективности работы экстренных медицинских служб традиционно считается оперативность прибытия врачей на место вызова. В этом отношении обеспеченность скорой медицинской помощи (СМП) санитарным автотранспортом являлась одним из важнейших компонентов деятельности службы, который имел первостепенное значение при её становлении и развитии, особенно в сложный период восстановления после окончания Великой Отечественной войны. Развитию СМП на территории Гомельщины в послевоенный период посвящен ряд статей в различных изданиях, однако анализ развития транспортного обеспечения экстренной медицины ранее не проводился [8, 10, 11]. Настоящая статья характеризует состояние автотранспорта СМП г. Гомеля в 1946–1953 гг. Источниковой базой исследования стали архивные материалы, относящиеся к деятельности службы СМП г. Гомеля в изучаемый период.

После освобождения территории Беларуси от немецко-фашистских захватчиков в 1944 г. здравоохранение оставалось одной из наиболее пострадавших отраслей хозяйства. В частности, до войны в лечебной

сети Гомельской области насчитывалось 26 городских и 19 сельских больниц с фондом в 8097 коек. Внебольничная сеть включала 45 сельских амбулаторий и 162 фельдшерско-акушерских пункта, 31 городскую амбулаторию и 16 санитарных станций. В области работало более 300 врачей и 1500 фельдшеров и медсестер. В годы войны фашистами были уничтожены 21 больница, 41 фельдшерско-акушерский пункт и 16 сельских амбулаторий [9, с. 411]. Служба СМП являлась одним из наиболее развитых звеньев здравоохранения, была стратифицирована на городскую и областную, укомплектована персоналом и служебным автотранспортом, однако в годы оккупации все довоенные достижения экстренной медицины были уничтожены.

После освобождения города от немецко-фашистских захватчиков Гомельская станция СМП была восстановлена лишь в 1946 г. [10, с. 312]. Тяжелые условия послевоенного времени не позволяли укомплектовать штат организации: из 13 имевшихся в СМП медработников, врачами являлись только двое [10, с. 312]. Станция была размещена в здании, занимаемом Центральной городской поликлиникой по ул. Песина, 66 (первоначальное здание поликлиники на ул. Жарковского, 9 было разрушено) [4, л. 1].

Для оперативной работы СМП в послевоенных условиях были необходимы оборудованные для оказания экстренной медпомощи автомашины. Первый автомобиль появился не ранее конца марта 1946 г. после сложной и затяжной процедуры: по распоряжению заместителя председателя Гомельского областного исполнительного комитета (облисполкома) тов. Лебедева от 19 марта 1946 г. начальнику госпиталя № 3343 майору медицинской службы тов. Аграновичу было поручено передать 1,5-тонную автомашину (ГАЗ-АА или Форд-6 – прим. авт.) Гомельскому областному отделу здравоохранения (облздравотделу), который в свою очередь должен был обменять грузовик в Светиловическом районном отделе народного образования на санитарную, а затем передать её Гомельскому городскому отделу здравоохранения (горздраву) для СМП [2, л. 107].

В следующем году Гомельский городской исполнительный комитет утвердил смету расходов для СМП. По 12-й статье было ассигновано 35 тыс. руб. на приобретение двух санитарных автомашин и 20 тыс. руб. на расходы по содержанию транспорта и приобретение горючего. Санитарные автомобили были получены в г. Минске [4, л. 1]. Таким образом, в конце 1947 г. в автопарке СМП имелось уже три автомашины, что привело к окончательному упразднению должности кучера-конюха – явного анахронизма для СМП середины XX в. [8, с. 413]. В автопарк послевоенной СМП входили следующие машины: ГАЗ-55 (№ 95–13), ГАЗ-55 (№ 95–38), «Шкода» (модель неизвестна) [7, л. 5 об.].

В 1938 г. Горьковский автосборочный завод (с 1 января 1940 г. – филиал Горьковского автомобильного завода; с 17 февраля 1946 г. – Горь-

ковский автобусный завод) пустил в серийное производство санитарный автомобиль ГАЗ-55, созданный на шасси ГАЗ-АА (ГАЗ-ММ), который выпускался до 1950 г. В его салоне располагалось 8 мест, не считая санитара и водителя [12, с. 13]. Существовали прецеденты переоборудования ГАЗ-55 и для нужд милиции: к примеру, первая машина данной модификации после освобождения Гомеля появилась не в структуре здравоохранения, а была закреплена за дорожным отделом милиции Белорусской железной дороги [1, л. 71].

Две автомашины ГАЗ, вероятно, были приобретены за средства, выделенные горисполкомом в 1947 г. Ввиду данных обстоятельств можно предположить, что уже в 1946 г. за СМП числилась автомашина «Шкода». Данный автомобиль изготавливался в Чехословакии и после захвата части страны Германией в 1938 г. завод «Шкода» стал работать на германские нужды. В годы Великой Отечественной войны в вермахте имелось большое количество автомашин чехословацкого производства, а после окончания военных действий такие автомобили попадали в различные советские учреждения в качестве трофейных.

Несмотря на наличие трёх автомашин гомельская СМП не могла оперативно справляться с поступающими вызовами, что было связано с рядом обстоятельств:

1 Нехватка горючего: в горздравотдел не раз поступали докладные записки от главврача станции СМП тов. Слободовой об отсутствии бензина, в связи с чем СМП не работала [3, л. 8].

2 Поломка автомашин: явной проблемой для автопарка СМП стало техническое состояние санитарных автомобилей. Большой износ, отсутствие ремонта и халатность водителей приводили машины к поломке и авариям [7, л. 47].

3 Обслуживание как скорой, так и неотложной помощи: например, с 18 по 20 декабря 1949 г. было обслужено 76 вызовов по неотложной помощи, а по скорой – всего 14 [5, л. 1].

В последующие годы руководство гомельской СМП неоднократно жаловалась на отсутствие необходимого количества автомашин. Пополнение автопарка машиной марки «Москвич» (поступила не позднее 1949 г.) кардинально не изменило положение службы: в ноябре 1949 г. в автопарке СМП находился только один исправный автомобиль. Для ремонта остальных запчастей не отпускались [5, л. 7]. В декабре того же года работали две «санитарные кареты», две другие были на ремонте со 2 июня 1949 г. В целях лучшей сохранности автомашин (уборка, очистка) с 1948 г. за ними закреплялись не только водители, но и санитарки. За «Шкодой» были закреплены два шофёра и три санитарки; за ГАЗ-55 (№ 95–38) – один шофёр и две санитарки; за ГАЗ-55 (№ 95–13) – по одному соответственно [7, л. 11–11 об.].

В 1950 г. автопарк СМП насчитывал уже семь автомашин, из которых в рабочем состоянии находилось только четыре [6, л. 8]. Документы не сообщают названия марок новых автомобилей.

В плане эксплуатации «карет скорой помощи» улучшений в начале 1950-х гг. не произошло. Тенденцию демонстрируют два документа: «Решение № 15 медико-санитарного совета при горздравотделе от 25 октября 1950 г.» и «Приказ по гомельскому городскому отделу здравоохранения № 41 от 19 мая 1951 г.». Исходя из них, транспорт станции СМП был выведен из строя, ремонт не производился; машины содержались без соблюдения технических правил, в результате чего в них были погнуты крылья и помяты двери. Автомашина «Шкода» находилась в полуразобранном состоянии, с неё были сняты отдельные части и переставлены на другие машины, в результате чего транспорт был полностью выведен из строя. Заведующий гаражом за сохранностью автомобилей не следил: машины выходили в рейс с неисправностями, без задних фар, с разбитыми стёклами, грязными [6, л. 39]. Собственно гаража в автопарке не имелось – автомашины находились в сарае. В 1950 г. сарай был повреждён, а автомобилям и вовсе приходилось стоять на улице. В зимних условиях для их подготовки к выезду на вызов требовалось по три часа. Водители получали сопроводительные листы лишь два раза в месяц, анализа диагностических ошибок не проводилось [6, л. 8]. Фактическое уничтожение автомобиля «Шкода» было не случайно: на импортные машины не всегда хватало запчастей, а даже в случае их наличия, цена была значительно выше, чем на аналогичные для советских автомобилей.

До начала 1953 г. о появлении новых машин в автопарке гомельской станции СМП в архивных документах сведений нет, поэтому можно предположить, что к концу «сталинской эпохи» на балансе гомельской СМП было только семь машин.

Таким образом, автотранспорт СМП г. Гомеля начал развиваться одновременно с послевоенным восстановлением экстренной медицинской службы. В дальнейшем количественный рост автотранспорта формально превышал довоенные показатели, однако постоянные поломки машин и отсутствие горючего серьёзно снижали эффективность деятельности службы. Следует отметить крайне разнообразный набор марок и моделей автомобилей (в т. ч. и трофейных) послевоенной гомельской СМП, не всегда приспособленных для оказания экстренной медпомощи, что усложняло работу службы и эксплуатацию техники. Вместе с тем, несмотря на существенные сложности в развитии СМП, именно в годы послевоенного восстановления самоотверженный труд медработников позволил заложить традиции профессионализма и оперативности при оказании экстренной медпомощи населению г. Гомеля. Данные первоосновы СМП интенсивно развивались в последующие годы и унаследованы современным поколением медработников СМП, которые продолжают нести службу по охране здоровья жителей Гомеля.

Список литературы

- 1 Государственный архив Гомельской области (ГАГО). – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 1.
- 2 ГАГО. – Ф. 1174. – Оп. 7. – Д. 5.
- 3 ГАГО. – Ф. 1916. – Оп. 1. – Д. 1.
- 4 ГАГО. – Ф. 1916. – Оп. 1. – Д. 11.
- 5 ГАГО. – Ф. 1916. – Оп. 1. – Д. 14.
- 6 ГАГО. – Ф. 1916. – Оп. 1. – Д. 20.
- 7 ГАГО. – Ф. 1916. – Оп. 1. – Д. 5.
- 8 *Каплиев, А.А.* Возрождение службы скорой медицинской помощи в Гомельской области после Великой Отечественной войны / А.А. Каплиев, М.П. Каплиева // Актуальные проблемы медицины : сб. науч. ст. Респ. науч.-практ. конф. с междунар. участием, посвящ. 25-летию основания УО «Гом. гос. мед. ун-т» (Гомель, 5–6 ноября 2015) / А.Н. Лызилов [и др.]. – Гомель : ГомГМУ, 2015. – С. 412–414.
- 9 *Каплиев, А.А.* Последствия немецкой оккупации в послевоенном восстановлении медицины Гомельской области / А.А. Каплиев // Актуальные проблемы медицины: сб. науч. ст. Респ. науч.-практич. конф. с междунар. участием, посвящ. 25-летию основания УО «Гом. гос. мед. ун-т» (Гомель, 5–6 ноября 2015) / А.Н. Лызилов [и др.]. – Гомель : ГомГМУ, 2015. – С. 410–412.
- 10 *Каплиев, А.А.* Служба скорой медицинской помощи Гомельщины в 1944–1950 гг. (по материалам архивов Гомельской области) / А.А. Каплиев, М.П. Каплиева // Материалы респ. науч.-практ. конференции «70 лет окончания Второй мировой войны» / под общ. ред. А.М. Куксо; М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2015. – С. 311–314.
- 11 *Кривошецкий, А.Ф.* К истории организации и становления здравоохранения на Гомельщине / А.Ф. Кривошецкий // Здравоохранение Белоруссии. – 1968. – № 12. – С. 24–28.
- 12 Технические характеристики советских и импортных автомобилей / под ред. П.Н. Змий. – М. : Военное изд-во Народного комиссариата обороны, 1943. – 112 с.

УДК 655.512.3-053.4/.6:028.5

ДЕТСКОЕ ЧТЕНИЕ В КОНТЕКСТЕ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА

Н.И. КОВАЛЕВСКАЯ, Л.И. ПЕТРОВА

Учреждение образования

«Белорусский государственный технологический университет», г. Минск

В настоящее время созданы реальные пути формирования и развития информационного общества в Беларуси. Использование материальных и духовных благ информационной цивилизации может обеспечить населению Беларуси достойную жизнь, экономическое процветание и необходимые условия для свободного развития личности.

В период перехода к информационному обществу необходимо подгото-