

Историко-краеведческий исследовательский проект

История развития

железнодорожной медицины на Вятке

Выполнил: Ученик 8 класса

ЧОУ «Гимназия «УСПЕХ»

Шевнин Елисей

Научный руководитель: Кощеева Е.А.

г.Киров, 2024

Оглавление

1. Введение.....	3
1.1. Цель и задачи работы	3
1.2. Методы исследования:.....	3
1.3. Объект и предмет исследования	3
1.4. Актуальность и значимость исследования:	3
2. Основная часть	4
2.1. История развития железнодорожной медицины на Вятке.	4
2.1.1. История развития Кировской железнодорожной больницы	6
2.1.2. А.И.Левитский – основатель железнодорожной медицины на Вятке	6
2.1.3. «Подвиг их бессмертен...».....	7
2.2. Практические методы исследования истории железнодорожной медицины.....	9
2.2.1. Анкетирование и его результаты	9
2.2.2. Интервью с А.В.Бобковым – главным врачом Кировской железнодорожной больницы.....	11
2.2.3. Экскурсия в музей железнодорожной медицины.	12
Заключение.....	13
Литература:.....	14
Приложения	14

Введение

1.1. Цель моей работы - Изучить историю развития медицины на Вятке на примере одной из старейших больниц края – Кировской железнодорожной больницы.

Для достижения поставленной цели мне предстояло решить такие задачи:

- Посетить Музей железнодорожной медицины г.Кирова;
- Изучить интересные факты развития железнодорожной медицины в Вятской губернии и рассказать о них своим товарищам.

Главная проблема, которую я поставил перед собой - «Зачем человеку нужен опыт предыдущих поколений?»

1.2. Методы исследования:

Изучение литературы, интервью с Главным врачом ЖД больницы, экскурсия в Музей железнодорожной медицины, работа с архивным фондом библиотеки Кировской железнодорожной больницы, анкетирование.

1.3. Объект исследования - Кировская железнодорожная больница.

Предмет исследования – История Кировской железнодорожной больницы.

1.4. Актуальность и значимость исследования:

В своей работе я хотел показать яркие и малоизвестные страницы жизни и врачебной деятельности талантливых врачей, работавших в Кировской железнодорожной больнице; раскрыть значение неустанной работы всего медицинского персонала для охраны здоровья железнодорожников и их подвиг во имя спасения человеческих жизней.

Память... она по истине безгранична. Забывая лишнее, плохое и злое, люди бережно сохраняют и передают из поколения в поколение то, что им дорого, свято; помнят о тех, кто жил для людей. Пусть это будет всего лишь крупинка доброго, маленький эпизод из жизни: отчистил родник, защитил слабого, помог бедному - народ помнит все. События в истории всегда выдвигали на первый план сильных людей, способных повести за собой других. И во имя достижения поставленной цели они готовы идти до конца, жертвуя собой.

Люди скромные, вышедшие из народа, никогда не забывали о простых людях, помнили об их нуждах и заботах, как могли, так и помогали им.

И народ помнит о них тоже, называя родные места дорогими именами.

Проходят века, а имена эти все живут рядом с нами.

Не только война, не только исторические события высвечивают лучшие человеческие качества, целые судьбы. Хорошее, доброе пробивает себе дорогу всегда, в любых обстоятельствах.

Мир держится на людях трудолюбивых, душевно богатых, искренне добрых. Они всегда оставляют о себе след в памяти, которая греет и освещает будущее.

Мой дедушка был железнодорожником. Он 35 лет проработал машинистом. Быть машинистом - работа не из легких! Платить приходилось здоровьем! Своего дедушку я видел только на фотографиях, он умер до моего рождения. Его долго и хорошо лечили врачи железнодорожной больницы, но не смогли спасти... Я вырасту и стану самым лучшим доктором! Я буду лечить людей, которые работают на железной дороге!

2. Основная часть

2.1. История развития железнодорожной медицины на Вятке

В середине XIX века в России стало ясно, что железнодорожный

транспорт нуждается в особом медицинском обеспечении. Управлять движением поездов, водить их должны были работники с отличным здоровьем, ведь в их руках оказывались жизни людей.

История железнодорожной медицины в Вятском крае началась летом 1895 г. по указу Российского царя Николая II, когда началось строительство железной дороги Пермь - Вятка - Котлас.

Для строительства дороги были привлечены наемные рабочие из крестьян вятской и других губерний России. Министр путей сообщения распорядился: «для улучшения быта рабочих и сохранения их здоровья принять меры к организации в возможно широких размерах своевременной медицинской помощи и к устройству достаточного числа лазаретов».

Было решено на каждом участке железной дороги протяженностью около 100 верст устроить по одной больнице на 20 коек и по одному приемному покою на 10 коек. Было решено, но сделано...

10 октября 1896 г. вятский уездный исправник сообщил вятскому губернатору, что «медицинская помощь рабочим оказывается одним железнодорожным врачом Левитским и двумя фельдшерами. Один фельдшер проживает на Загарском перевозе, где имеется небольшая аптечка с медикаментами для подачи заболевшим первой помощи; другой фельдшер – в д. Мавридики Вязовской волости, где имеется приемный покой на 10 кроватей. Труднобольные отправляются на излечение в железнодорожную больницу, находящуюся в городе Вятке.

В июле 1897 г. старшим железнодорожным врачом Вятки был назначен А.И. Левитский.

26 августа 1899 г. закончилось строительство железной дороги в Вятском крае. Дорога была включена в прямое пассажирское сообщение России.

Достоверно известно, что к 1900 году была построена новая больница на железной дороге в г. Вятка на 20 коек. Дата 30.04.1900г. является первым упоминанием, а потому считается датой образования Вятской железнодорожной больницы.

2.1.1. История развития Кировской железнодорожной больницы

В 1900 году отдел здравоохранения Пермской железной дороги назначил заведующим Вятской железнодорожной больницы врача-хирурга Левитского А.И., который явился организатором железнодорожной медицины на Вятской земле.

2.1.2. А.И.Левитский – основатель железнодорожной медицины на Вятке.

Антон Иулианович Левитский (1864–1917) родился в семье священника, однако с детства мечтал заниматься медициной. Получив образование в Петербургской военно-медицинской академии, он стал военным врачом.

Очень ярко о Левитском писал в своих мемуарах вятский адвокат и известный общественный деятель Александр Прозоров: «Когда доктор Чудновский, будучи переведен в другой полк, уезжал из Вятки, я приехал его проводить. Высказывая сожаление об его отъезде, я спросил: „На кого же Вы нас покидаете?“ Он подводит молодого худощавого военного врача, рекомендует: „Антон Иулианович Левитский. Этот молодой врач пойдет далеко, меня не только заменит, но преуспеет во всем“.

Действительно, в короткий срок Левитский приобрел себе популярность, но через полгода его переводят из Вятки. Пробыв вне Вятки два года, он выходит в отставку и переезжает в Вятку уже местным врачом, где получает пост заведующего железнодорожной больницей. Одновременно он занимался частной практикой и был весьма состоятельным по тем временам человеком.

Однако при этом большую часть сбережений тратил на благотворительность.

По воспоминаниям современников, Левитский никогда не брал плату с малообеспеченных, тем самым вызывал симпатии в обществе. Его внимательное и сердечное отношение к больному и прибытие во всякое время дня и ночи, удачные результаты лечения скоро создали ему громадную популярность даже вне пределов Вятки. Работал он без устали круглые сутки. Ради больного он забывал и сон, и отдых, и личные дела. Тысячи больных принимал этот самоотверженный человек.

«Высота, на которой стояла и стоит Вятская железнодорожная больница, обязана вашему любовному отношению к делу и руководству», – писали в приветственном адресе по случаю юбилея его врачебной деятельности руководители города. А после его смерти в память о Левитском назначили именную стипендию для вятских студентов-медиков в Казанском университете.

2.1.3. «Подвиг их бессмертен...»

В довоенные годы было очень тяжело работать: палаты были переполнены больными с различными заболеваниями, лекарств не хватало, врачей и медсестер было мало.

Но особенно тяжело было работать в годы Великой Отечественной войны.

На фронтах Великой Отечественной войны боролись за жизни бойцов 9 медицинских работников Кировской железнодорожной больницы. И хотя линия фронта проходила далеко от Кирова, в тылу населению было не легче, если только снаряды не взрывались. Как и многим миллионам советских людей, надо было выжить, выстоять в эти тяжелые военные годы.

В первые месяцы войны санитарные поезда подавались для разгрузки на пристанскую ветку. Это занимало много времени, и поэтому вскоре их стали подавать на товарную площадку станции Киров I.

За четыре года войны мало было дней, когда санитарные поезда не прибывали. Они, как правило, прибывали ежедневно, а иногда по два-три в сутки. Особенно напряженное положение было во время наступления немцев под Москвой.

С санитарным поездом поступало 450-480 раненых. Сотрудники больницы недоедали. Столовых не было. Давали талоны, по которым в пристанционном буфете получали ведро «заварихи» (муки, заваренной кипятком). Это ведро распределялось на бригаду в 20-25 человек, из которых половина была – санитары-мужчины.

Особенно тяжелые составы приходилось принимать после снятия блокады Ленинграда. Приходили так называемые «летучки» – составы из товарных вагонов на 1000 человек. В основном в таких составах были больные с дистрофией, то есть люди, заболевшие от голода.

Женщины во время войны выполняли величайшую миссию на Земле – сохраняли жизнь бойцам, боролись за них и вносили свой вклад в дело общей Победы.

Нина Маркова, Председатель Кировской областной комиссии по изучению истории медицины Вятского края: «Сандружинницы несли на руках раненых по 12 километров, подвод не было, лошадей не хватало, тракторов тем более».

Бархуткина Алевтина Павловна работала медсестрой в детском отделении: «Нельзя было без слез смотреть на детей. В свои 10-12 лет эти дети выглядели старишками. Они были какими-то особенно серьезными, спокойными, не по годам взрослыми, а личики их были все в морщинах».

Сычугова Софья Афанасьевна с бригадами санитарок и медсестер распределяли раненых по госпиталям, сами разгружали и развозили по профилю. После войны Софья Афанасьевна работала в железнодорожной больнице врачом-неврологом.

Миначенко Наталья Никитична всю войну работала фельдшером на Южном фронте в медсанчасти 852 полка, дошла с полком до Берлина, была тяжело ранена и демобилизована. После войны работала в железнодорожной больнице.

Всего за годы войны в больницах и госпиталях Кировской области прошли лечение около 500 000 раненых и больных, было проведено 319 000 операций. Благодаря тяжелейшему труду врачей, медицинских сестёр, санитарок, доноров удалось спасти многие человеческие жизни.

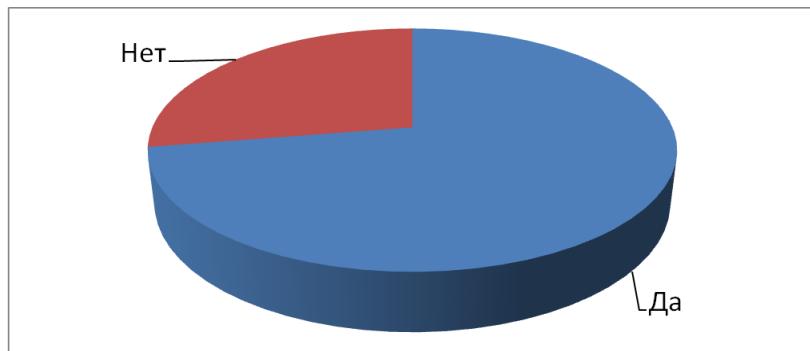
2.2. Практические методы исследования истории железнодорожной медицины

2.2.1. Анкетирование

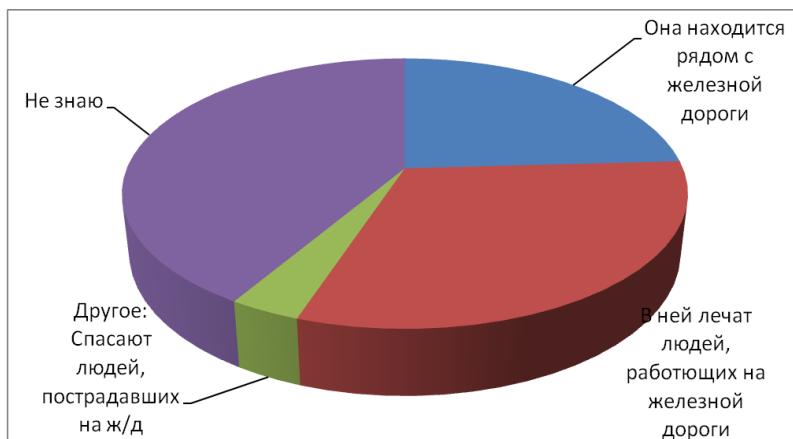
На основании своих размышлений я решил провести анкетирование. Сам придумал вопросы для анкеты, предложил анкету ученикам и учителям нашей гимназии, потом обработал результаты, и вот что у меня получилось.

В анкетировании приняли участие 30 человек, из них 22 учащихся начальной школы, 3 учащихся 5-6 классов и 5 учителей школы.

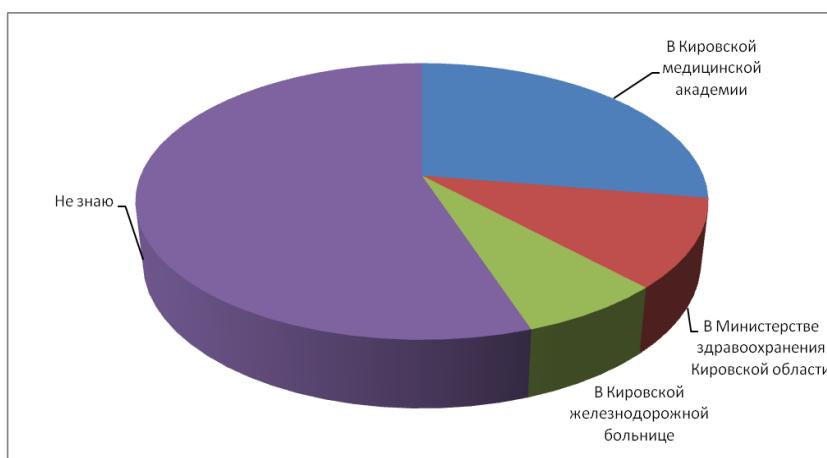
- Как вы считаете, есть ли в нашем городе Железнодорожная больница?



➤ Почему больницу называют железнодорожной?



➤ Где находится первый медицинский музей в нашем городе?



Из результатов анкеты я увидел, что об одной из лучших больниц Вятского края знает очень мало детей. А один ученик, Марк Караваев, на вопрос: «Почему больница называется Железнодорожной?» – ответил: «В ней

спасают людей, которые пострадали на железной дороге». Поэтому я обязан поделиться своими знаниями с товарищами об истории развития этой легендарной больницы. Я свожу их в Музей железнодорожной медицины, раздам всем буклет и расскажу все, что я сам с интересом узнал.

2.2.2. Интервью с А.В.Бобковым – главным врачом Кировской железнодорожной больницы

В своем интервью Главный врач Кировской железнодорожной больницы Антон Васильевич Бобков рассказал мне о современной больнице:

«Сегодня НУЗ «Отделенческая больница на станции Киров» ОАО «РЖД» - одно из лучших лечебных учреждений города Кирова и Кировской области.

Красивое современное здание, оснащенное новейшей лечебно-диагностической аппаратурой. На современном этапе больница имеет в составе:

- стационар на 200 коек, где получают лучшую медицинскую помощь около 30 тыс. железнодорожников, членов их семей и пенсионеров ГЖД дороги;

- поликлиника №1;
- поликлиника №2 на станции Зуевка;
- амбулатория на станции Лянгасово;
- 14 здравпунктов, 1 медпункт вокзала на станции Киров;
- параклинические подразделения».

Антон Васильевич отметил, что Миссия НУЗ «Отделенческой больницы на станции Киров» ОАО «РЖД» - сохранение и укрепление здоровья железнодорожников, обеспечение медицинской безопасности движения поездов, предупреждение и ликвидация чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте.

Важнейшей особенностью работы больницы является то, что больница непосредственно участвует в технологическом цикле Кировского отделения железной дороги.

С 1999 года на площади больницы размещены 2 кафедры Кировской государственной медицинской академии: кафедра внутренних болезней и физической реабилитации и кафедра общей хирургии. Создано реабилитационное отделение, оснащенное самым современным оборудованием и тренажерами».

На мой вопрос о том, что вызывает у Антона Васильевича большую гордость, он ответил: «Одно можно сказать уверенно: всегда врачи Кировской железнодорожной больницы старались и продолжают делать все для того, чтобы работники железной дороги были здоровы, окружены заботой и вниманием!»

2.2.3. Экскурсия в музей железнодорожной медицины

Провинциальные музеи – это зеркало, в которое смотрится местное сообщество, пытаясь отыскать в нем свой образ. Зеркало, в которое местные жители дают заглянуть пришельцам, чтобы те могли понять лучшее то место, в котором они очутились и прониклись уважением к труду, обычаям и особенностям живущих здесь с давних времен людей.

Жорж Анри Ривьеर

В честь 115 юбилея в Железнодорожной больнице был создан Музей железнодорожной медицины.

В музее нас встретила старшая медсестра железнодорожной больницы Галина Юрьевна Балаева. Она с вдохновением рассказывала нам о самом важном и интересном из истории этой замечательной больницы.

Все экспонаты созданного музея являются подлинными свидетелями своей эпохи. Они рассказывают о том, в каких условиях трудились врачи

прошлого. Экспонаты собирали ветераны больницы. Здесь можно увидеть бесценные книги и фотоснимки, предметы больничного быта, личные вещи известных учёных и врачей вятского края. Многие предметы попали в экспозицию из самой больницы после списания. Например, один из самых интересных экспонатов - старинная лапароскопическая стойка, незаменимая часть технического оснащения операционной. Этот аппарат функционировал еще в прошлом веке, - потом его списали, и теперь он стал музеиным достоянием. Все экспонаты снабжены подписями с пояснениями. На стенах музея - стенды с интересной информацией, фотографии, документы. Особое место в музее занимает Уголок боевой славы, посвященный участникам Великой отечественной войны и труженикам тыла.

Мы много записывали, я с радостью фотографировал, наблюдал и даже смог прикоснуться к медицинской технике, которую видел только по телевизору. Информация из Музея составила большую часть этой работы.

Заключение

Живя в современном обществе, мы не должны забывать об истории родного народа, его истоках, богатых традициях, обычаях, подвигах. Нас окружают прекрасные исторические места, памятники архитектуры, музеи. Меня всегда интересовал вопрос: «зачем человеку нужен опыт предыдущих поколений?» Зачем люди стали создавать музеи? И слова Жоржа Анри Ривьера о провинциальном музее убедили меня в актуальности, значимости темы моего проекта.

Работа над проектом помогла мне понять важность знания истории в жизни человека:

*«Такова наша миссия:
Все о прошлом узнать,
Чтоб другим поколениям
Было что передать!».*

Подводя итоги своей работы, я могу сказать, что цель моего проекта достигнута.

В ходе выполнения проекта я с удовольствием погрузился в историю Кировской железнодорожной больницы (так в народе до сих пор ее называют). История железнодорожной медицины на Вятской земле перешагнула столетний рубеж и не собирается останавливаться на достигнутом.

Надеюсь, что материалы моего исследования будут интересны моим товарищам. Их можно использовать на уроках Краеведения, классных часах, в экскурсиях.

Литература:

1. Сборник «Здравоохранение Вятского края». Серия «Лидеры Кировской области». Выпуск тринадцатый. Изд. «Экспресс», 2007 г.;
2. «Служба медицинского обеспечения Горьковской железной дороги» Дирекция медицинских учреждений - Филиал ОАО «РЖД». Фирменная продукция ОАО «РЖД», 2017 г.
3. Материалы архивного фонда библиотеки Кировской железнодорожной Больницы.
4. Материалы Музея железнодорожной медицины.

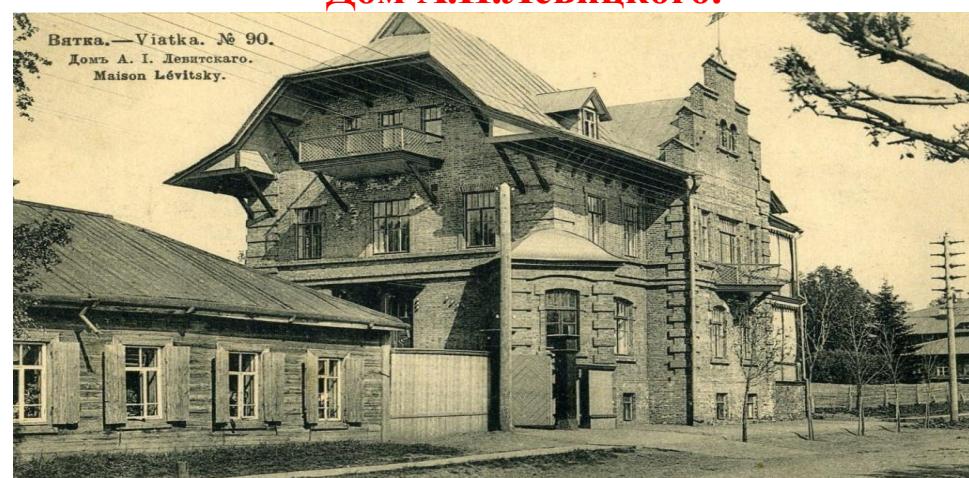
Приложения

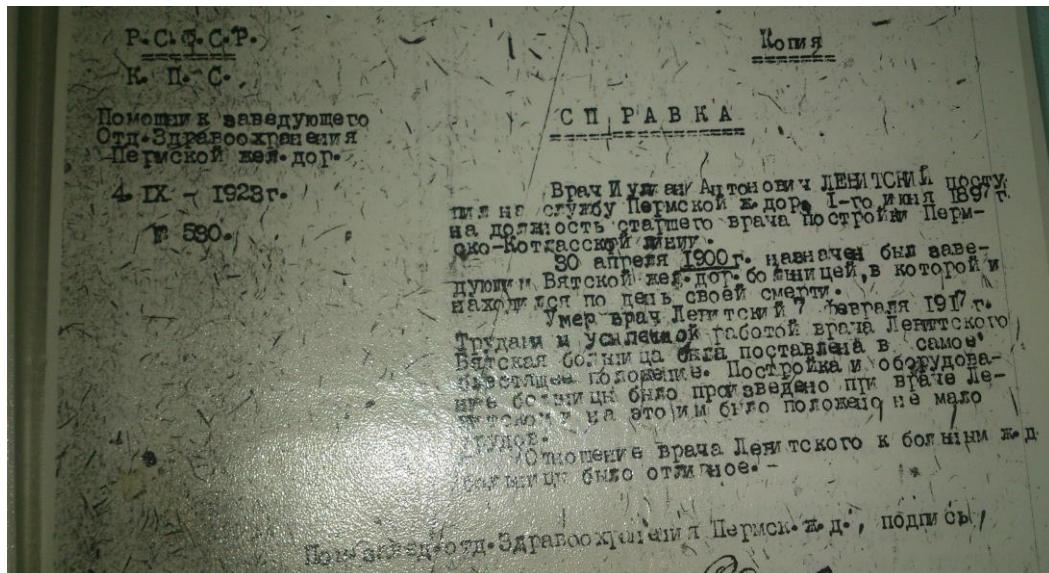
1. Анкета-опрос.
2. Фотографии.
3. Буклет.
4. Презентация.

Здание Железнодорожной больницы 1900 г.



Верно известно, что к 1900 году была построена больница на железной доро-





Аппараты для анестезии



«Вот это инструменты!»



Дерматом -
 инструмент, позволяющий
 извлекать трансплантаты задней
 поверхности.
 Применение дерматома
 изменяет в характере покровов
 поверхности ствола, что
 облегчает его извлечение.