



Первый пароконный экипаж

От повозки до современного автомобиля

Татьяна КУЛИКОВСКАЯ,
директор
Республиканского медицинского
библиотечно-информационного
центра

История медицинского транспорта России уходит своими корнями в середину XIX века, когда для поездки к больным земские врачи использовали гужевой транспорт. По официальным данным уездных земских управ, в 1881 году в Казанской губернии работало всего тридцать два земских врача, обслуживавших 1 907 224 человека. Единственным надёжным транспортным средством, позволявшим добраться до больного врачу, фельдшеру или

акушерке, была лошадь. Однако работа земского врача была полна неожиданностей. Врач Демидов из Казанского уезда сообщает в одной из докладных записок: «Добираясь до больного, был вынужден использовать лодку-плоскодонку, поскольку весенний разлив смыл мост через речку».

Такой порядок работы у земских врачей назывался разъездным, но из-за недостатка средств эта система была ликвидирована, о чём доложил земский врач

Д. М. Игнатович на заседании 5-го съезда земских врачей в Казанской губернии (сентябрь 1882 года). К тому же врачи выезжали к пациентам только в самых сложных, экстренных случаях.

Считается, что первая в Российской империи Станция неотложной помощи открылась в Варшаве в 1897 году. Затем в 1898 году Станция скорой помощи, оснащённая каретами для перевозки больных, появилась в Москве. Предпосылками к её появлению послужила трагедия на Ходынском поле (1896), когда при коронации Николая II погибло около 2000 человек. До этого времени пострадавших, которых подбирали полицейские или пожарные, а иногда и извозчики, доставляли в приёмные покои при полицейских домах. При каждой станции было по одной карете, оснащённой укладкой с медикаментами, инструментарием и перевязочным материалом, на которой к пациентам выезжали врач, фельдшер и санитар. Вызовы принимались только на улице. На квартиры выезды были запрещены. В 1899 году Станции скорой помощи появились в Санкт-Петербурге. Они также были оснащены пароконными экипажами, ручными носилками и всем необходимым для оказания первой помощи.

В Казани же первое Общество врачей, оказывавших скорую помощь, было создано в 1902 году группой единомышленников во главе с Петром Михайловичем Дмитриевским (в неё входили Н. Н. Беляев, Р. А. Лурья, П. М. Перимов, А. В. Фаворский и др.). Группа обратилась к коллегам через местную прессу с предложением организовать в Казани Общество врачей для подачи скорой медицинской помощи. Устав общества был утверждён 26 апреля 1903 года. График дежурств с фамилиями врачей публиковался в местной прессе. Услуга вызова скорой помощи была платной, вызываемые врачи получали го-

норары, правда, суммы были символическими. В своей работе они использовали конные экипажи, но только в крайних случаях, когда больные сами не могли добраться до дежурившего врача. Это увеличивало стоимость услуги. За полтора года работы Общество врачей смогло собрать лишь двенадцать рублей гонорара. Разочарованные врачи отказывались от работы, покидая Общество. Сам же Пётр Михайлович был мобилизован для службы в армии, чтобы принять участие в Русско-японской войне (1904–1905).

В декабре 1913 года П. М. Дмитриевский вновь попытался осуществить свою идею о создании Службы скорой помощи в Казани (к этому времени он был уже ординатором при клинике детских болезней Императорского Казанского университета). Он с единомышленниками подал прошение к казанскому городскому голове Василию Бородину с просьбой о регистрации устава Общества. Казанское губернское по делам об обществах присутствие обратилось к Казанскому городскому полицейскому управлению с просьбой объявить учредителям о рассмотрении и утверждении устава нового Общества. В январе 1914 года устав был утверждён. С этого момента отсчитывается официальная история Казанской службы скорой помощи.

А «Казанский телеграф» ещё в 1913 году опубликовал следующее: «На днях в Казани было решено выделить деньги на строительство кареты скорой медицинской помощи... Принятию этого действительно важного решения способствовало то, что Казанская городская дума никак не могла найти применение бесполезной модели пожарного обоза, которую бывший брандмайор Вейканен приказал изготовить за большие деньги для Петербургской противопожарной выставки. Модель пожарной линейки переоборудуют в небольшую ка-

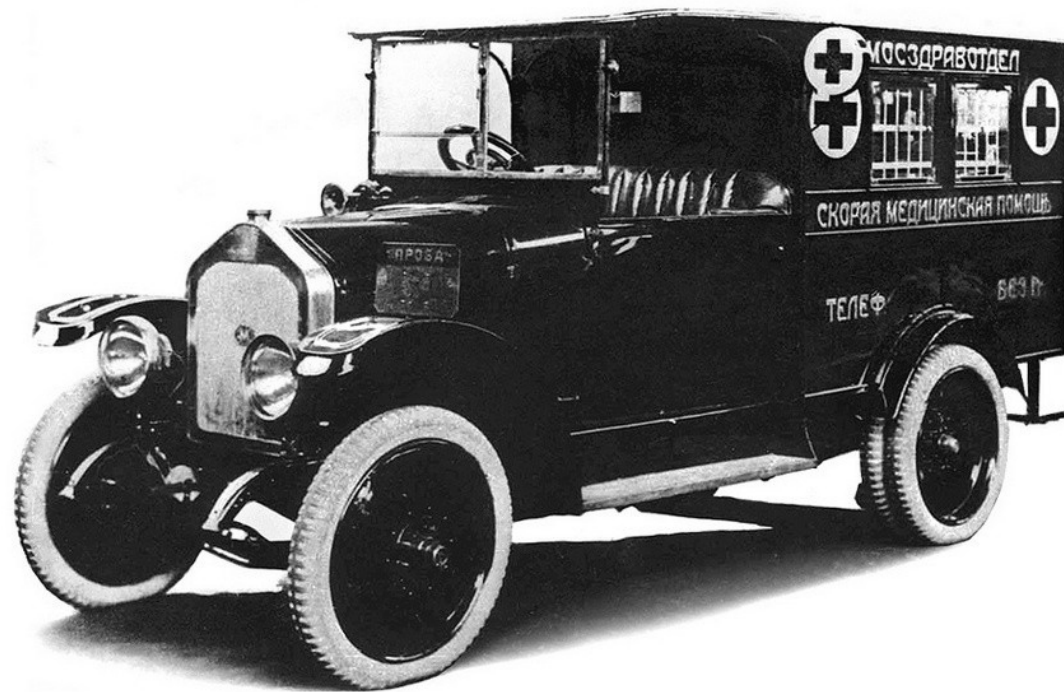
ретку скорой медицинской помощи, эта каретка вместе с пожарным обозом будет выезжать на все пожары в нашем городе».

Термин «каре́та скорой помощи» родился вместе с самой скорой помощью и не имеет реальных ассоциаций с представлением о роскоши, как может показаться современному читателю. В начале XX века существовало много видов гужевого транспорта — повозка, пролётка, фаэтон, дилижанс, в том числе и карета — рессорный экипаж с закрытым кузовом. Именно на основе карет и были созданы первые скорые, а потом словосочетание «каре́та скорой помощи» стало устойчивым.

С приобретением транспорта Обществу врачей для подачи скорой медицинской помощи помогли Казанская городская управа, выделившая 600 рублей на покупку двух лошадей, и семья купца Якова Шамова, пожертвовавшая 1000 рублей на покупку кареты (её требовалось изготовить специально, поскольку в ней должен был уместиться больной на носилках) и её комплектации с инструментами и медикаментами.

21 июня 1914 года состоялся первый выезд скорой помощи, которая работала только с 10 вечера до 7 утра. Экипаж скорой помощи, состоявший из трёх врачей и кучера, за ночь успевал обслужить не более шести вызовов, так как площадь города к тому времени была уже достаточно большой.

Общество врачей для подачи скорой медицинской помощи в г. Казани под председательством Петра Петровича Зарубина располагалось в здании дома Общества приказчиков на Рыбноярской улице (ныне ул. Пушкина, д. 18; сейчас здесь располагается Торгово-промышленная палата Республики Татарстан). В доме был оборудован стационар на две койки. В 1916 году у Общества появился свой телефон с номером 765, который в городе знали все.



Первый медицинский автомобиль, выпускаемый в Советском Союзе, АМО-Ф15.

Общество просуществовало до Первой мировой войны, с началом которой лошади были реквизированы для нужд фронта, а медицинская помощь населению стала оказываться Казанским добровольческим пожарным обществом, в штате которого был фельдшер.

Новой эрой в развитии скорой помощи и медицинского транспорта стал 1919 год, когда на заседании коллегии отдела здравоохранения было принято решение о создании Станции скорой помощи в Казани и приобретении для её нужд двух лошадей. Впоследствии Станция скорой помощи получила в своё распоряжение два летних экипажа, а также простые сани и санки. А уже в 1921 году были куплены ещё две лошади.

В 1928 году в Казани появился автомобильный медицинский транспорт для перевозки больных. Им стали первый советский медицинский автомобиль модификации АМО-Ф15, выпущенный в 1925 году, и мотоцикл для выезда врачей. Но, по отзывам врачей, машина имела недостатки: она была

«недолговечна, тихоходна, имела плохую амортизацию, вследствие чего пациенты и врачи страдали от сильной тряски».

В г. Горьком (Нижний Новгород) в начале тридцатых заработал новый автомобильный завод, на котором был налажен массовый выпуск легковых и грузовых автомобилей. В 1934 году в Советском Союзе был разработан единый стандарт медицинского оборудования для машин скорой помощи. Санитарные автомобили, выпускавшиеся на заводе, были сконструированы в соответствии со стандартом и базировались на шасси автомобилей ГАЗ. В первую очередь переделке подвергались полуторки ГАЗ-АА, ставшие практически основным медицинским транспортом предвоенного периода. Интересно, что на базе ГАЗ-АА и её дальнейшего развития ГАЗ-ММ выпускались как санитарные автомобили, так и машины под индексом ГАЗ-55 с так называемым стандартным кузовом. Эти машины могли перевозить от шести до десяти чело-

век. В 1938 году Наркомздрав республики во главе с наркомом здравоохранения Б. Г. Кабиловым договорился о приобретении таких машин для медицинских целей, и к концу 1938 года медицинский транспорт Казани состоял уже из семи машин ГАЗ-55, двух лошадей, также была выделена отдельная машина для перевозки рожениц. В 1940 году в автопарке Службы скорой помощи было двадцать семь автомашин, семь из них работали круглосуточно.

Но снова война вмешалась в работу скорой помощи, большая часть автопарка которой была отправлена на фронт или передана оборонным предприятиям. В распоряжении Службы скорой помощи осталось только одиннадцать машин. И эти машины перевозили раненых в эвакогоспитали. В это время на Горьковском и Московском автомобильных заводах был налажен выпуск модифицированных автомобилей на базе грузовиков ГАЗ-АА и ЗИС-5, которые, при возможности, минимально дорабатывались. Для упрощения



Санитарный автомобиль ГАЗ-12Б-ЗИМ

санитарной обработки кузов засыпали песком и выстилали соломой. От тряски лежащих спасали привязные ремни и крепкие руки более здоровых товарищей. Кузов имел мягкую отделку.

К 1943 году из одиннадцати санитарных машин, находившихся в распоряжении Наркомздрава республики, работали только две, двигатели которых были переоборудованы для работы на газовом топливе. В помощь врачам вновь были выделены лошади — те, которые были непригодны для работы в народном хозяйстве. Для перевозки больных и раненых также были задействованы выпущенные ещё в предвоенное время автобусы. Из архивных источников известно, что для перевозки пострадавших приспособляли все транспортные средства, которые могли перевозить пассажиров, включая трамваи, ведь большая часть грузовиков и автобусов, имевшихся в городском хозяйстве, уже была отправлена на фронт. И именно трамваи, как и в годы Гражданской войны, стали основным городским

транспортом, на котором круглые сутки перевозили бойцов Красной Армии, больных и раненых, грузы, — словом всё, что необходимо перевезти.

Послевоенные годы для республики, как и для всей страны, выдались тяжёлыми. Все силы были брошены на восстановление народного хозяйства. Но, несмотря на трудности, Служба скорой помощи в городе работала без перерыва. В 1946 году её автопарк, не обновлявшийся с 1936 года, состоял из девяти автомобилей ГАЗ-55. Механикам, работавшим в это время, приходилось проявлять чудеса смекалки, чтобы поддерживать машины на ходу.

В пятидесятые годы «белый халат» примерил на себя ГАЗ-12Б-ЗИМ — шестиместный и шестиоконный длинный седан большого и представительского класса. Кроме автомобилей заводского производства нередко встречались автомобили, изготовленные путём переделки из обычного седана в кустарных условиях. 1952 год можно смело считать переломным

моментом в снабжении транспортными средствами Станции скорой помощи Казани, в автопарке которой появились эти новые автомобили. Всего машин в то время было четырнадцать — двенадцать санитарных, одна легковая и одна грузовая. Складные носилки влезали в специальный отсек ГАЗ-12Б только наискосок, а погрузка-выгрузка больного была увлекательным, но не слишком приятным занятием как для него, так и для персонала. Впрочем, лучше плохо ехать, чем хорошо идти.

Автомобильная промышленность Советского Союза развивалась, совершенствовались выпускаемые машины, появлялись новые. В середине пятидесятых годов на Ульяновском автомобильном заводе, основанном ещё в 1941 году, был разработан и внедрён в эксплуатацию новый автомобиль УАЗ-450А. Министерства обороны и здравоохранения СССР планировали использовать его в качестве служебного транспорта. Со временем этот автомобиль был модернизирован до УАЗ-3962.



Машина скорой помощи УАЗ-450А

Такая машина стала основным медицинским транспортом в городе и сельской местности, получив в народе прозвище «буханка». Сегодняшняя версия машины скорой помощи выпускается как «УАЗ-Патриот-128811».

В 1962 году на Рижской автобусной фабрике начался серийный выпуск одной из самых массовых советских неотложек РАФ-977Д — медицинской модификации микроавтобуса РАФ-977И. Компактная, но в то же время комфортабельная, эта модель прекрасно подходила для перевозки больных. В дальнейшем она была модернизирована, и РАФ-22031 стал самым массовым медицинским автомобилем в Советском Союзе.

В 60-е годы наш город обслуживали двадцать пять машин скорой помощи, которые были оснащены всем необходимым медицинским оборудованием. С 60-х до 90-х годов XX века в Казани в качестве машин скорой помощи использовались в основном проверенные временем, надёжные «рафики».

Со временем автомобильный парк ветшал, и в качестве палочек-выручалочек в Минздраве РТ пытались использовать любую подходящую технику.

Во второй половине 90-х годов XX века главными автомобилями для Службы скорой медицинской помощи стали нижегородские «газели» и «соболы». Уже на закате советской эпохи в Службе скорой помощи появилась зарубежная техника, которую закупали в небольших количествах.

В 2012 году по Программе модернизации здравоохранения РТ 2011–2012 годов при поддержке Правительства РТ Министерство здравоохранения РТ получило семьдесят автомобилей скорой помощи Ford Transit и один санитарный автомобиль УАЗ, что значительно улучшило состояние автомобильного парка станции скорой помощи. Количество автомобилей составило всего 154 единицы. В 2013 году на базе ГАУЗ ССМП были созданы две мотобригады.

За последнее время автопарк Службы скорой помощи при поддержке Правительства РТ был полностью обновлён.

По сложившейся традиции ежегодно в июне Раис Республики Татарстан Р. Н. Минниханов вручает представителям медицинских организаций ключи от новых автомобилей скорой помощи. Все машины производятся в Татар-

стане на заводах компании Sollers и оснащены современным медицинским оборудованием, включая реанимационное.

Сегодня для оказания скорой помощи пациентам в Казани выезжают восемьдесят бригад. В августе 2025 года компания Sollers передала медучреждениям республики сто автомобилей скорой медицинской помощи, оснащённых всем необходимым. В просторных медицинских отсеках есть светодиодное освещение и дополнительные климатические установки, смонтированы поворотные кресла для медицинской бригады и эргоно-



Ежегодное вручение машин скорой помощи.

мичная мебель для укладок и оборудования. Пол и стены имеют специальное покрытие. Автомобили оснащены тележками-каталками для транспортировки пациентов и приёмными устройствами в задней части отсеков.

Машины скорой помощи — это прежде всего машины. Их основная задача — доставлять пациентов в медицинские учреждения, какими бы сложными ни были погодные условия и дороги. От пароконных экипажей до современных автомобилей, оснащённых передовым медицинским оборудованием для оказания неотложной

помощи, — именно такой путь прошёл медицинский транспорт, совершенствуясь для единственной цели — оказания своевременной медицинской помощи.

ЛИТЕРАТУРА

Алло, скорая: история медицинских автомобилей в СССР и России. — URL: <https://www.kolesa.ru/article/allo-skoraya-istoriya-meditsinskih-avtomobilej-sssr-i-rossii>

Здравоохранение Татарстана: 100 лет пути / автор проекта М. Н. Садыков; составители-координаторы: И. Р. Фатихов, Д. К. Швецова, Р. Ф. Батыршин [и др.]. — Казань: Медицина, 2020. — 440с.

Зыятдинов, К. Ш. Очерки истории медицины Татарстана (до 1917 г.) / К. Ш. Зыятдинов, Я. Г. Павлухин. — Казань: Медицина, 2005. — 272 с.

История Станции скорой медицинской помощи г. Казани и её развитие на современном этапе. К 100-летию Службы скорой медицинской помощи города Казани / К. Ш. Зыятдинов, Б. Г. Шигапов, А. М. Фатыхов [и др.]. — Казань: ИД МедДок, 2014. — 116с.

Сведения о составе медицинского персонала и расходах на медицинскую часть по уездам Казанской губернии по официальным данным уездных Земских управ за 1881 год // Пятый губернский съезд врачей Казанского земства, сентябрь 1882. — Казань: Типография М. А. Гладышевой, 1882. — Прил.

Материал подготовлен при активном участии сотрудников сектора формирования фонда по истории медицины и здравоохранения РТ Республиканского медицинского центра библиотечно-информационного центра Минздрава РТ Г. Г. Садыковой и Е. Н. Санниковой. Фотографии предоставлены автором