

ПЕРВЕНЕЦ БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Шишко Е.Ю.

УО «Гродненский государственный медицинский университет», Беларусь
Кафедра социально-гуманитарных наук
Научный руководитель к.и.н., – Стасевич Н.П.

Актуальность. Исследование конкретных населённых пунктов, а также отдельных объектов, расположенных в них, вызывает повышенный интерес у современных белорусских исследователей, ибо позволяет глубже и всесторонне изучать историю так называемой «малой родины».

Цель. Исследовать историю создания железнодорожного вокзала в Поречье, а так же причины появления высококлассного громадного вокзала в таком маленьком местечке Поречье.

Начало строительству второй железной дороги в Российской империи положил следующий указ: «По высочайшему Государя Императора повелению в настоящем году имеет быть начато сооружение Санкт-Петербургско–Варшавской железной дороги. С.-Петербург. 31 января 1852 г.».

В 1857 году набирает силу национально-освободительное движение под предводительством Кастуся Калиновского. И строительство железной дороги, как потом оказалось, явилось очень важным фактором в содействии повстанцам. Железная дорога Петербург–Варшава была построена компанией французских инженеров, в числе которых много поляков с французскими паспортами; когда же дорога была открыта, то почти все должности на юго-западном направлении были замещены поляками. Этим составом инженеров-строителей дороги объясняются многие необъяснимые на первый взгляд обстоятельства, например, построение в 30 верстах от Гродно громадной второклассной станции Поречье. Дело в том, что местечко Поречье гораздо удобнее, чем Гродно и Белосток, где вообще много военных и гражданских властей и где всякая агитация вскоре обратила бы на себя внимание. К тому же Поречье связано грунтовой дорогой с лечебной местностью Друскеники, которые в то время были центром высшего польского общества в Западном крае, а дремучие леса, тянувшиеся тогда по обеим сторонам железной дороги, облегчали снабжение повстанцев оружием.

Все эти обстоятельства обратили на себя внимание генерал-губернатора В. И. Назимова, который в 1862 г. сообщил главному управлению МПС о загадочных действиях на Санкт-Петербургско-Варшавской железной дороге. Генерал Назимов объяснял устройство станций Лапы и Поречье в совершенно глухой местности как злоумышленный маневр, облегчающий захват железной дороги повстанцами. Дорога перевозила не только тюки и пакеты, посылаемые революционным правительством, но и людей – целыми десятками; изредка пересылались в вагонах деньги и оружие – в двойных стенах либо между двойными днищами вагонов. Полотно железной дороги зачастую подвергалось порче, нередко из окружающей полотно чащи леса делали выстрелы по вагонам».[1,2] Когда-то железнодорожная станция Поречье была самая оживленная на линии Санкт-Петербург - Варшава. Из Гродно через нее можно было напрямую добраться до Друскининкая и Вильнюса. После распада Советского Союза с белорусской стороны ветка стала тупиковой, до Узбережи около литовской границы. С той стороны пути и вовсе разобрали.[1,8]

Выводы. На сегодняшний день в Поречье надеются, что на здешнюю станцию будут заглядывать пригородные поезда. Как и 150 лет назад, так и теперь, кратчайший путь из Санкт-Петербурга на Варшаву и далее в Западную Европу лежит через Поречье.[1,1]

Литература:

1. Поречская железнодорожная линия, ред. Дятчик Г.В. – Гродно, 2012. - 10с.

АБДОМИНАЛЬНЫЙ БОЛЕВОЙ СИНДРОМ: ТРАНСАБДОМИНАЛЬНАЯ УЛЬТРАЗВУКОВАЯ ДОППЛЕРОГРАФИЯ С ЦВЕТНЫМ КАРТИРОВАНИЕМ

Шкута А.А.

Гродненский государственный медицинский университет, Беларусь
Кафедра общей хирургии
Научный руководитель – д.м.н., проф. Дубровщик О.И.

Актуальность. Абдоминальный болевой синдром является одной из самых сложных и трудных проблем в ургентной абдоминальной и сосудистой хирургии. Это симптомокомплекс, в основе которого лежит поражение мезентериальных сосудов. Поражение сосудов может быть вызвано как их окклюзией, так и компрессией. Наиболее частой причиной острого нарушения мезентериального кровообращения (ОНМК) является атеросклероз. Дигностика болезни крайне затруднена из-за сходства её симптомов с симптомами вызвавших ее заболеваний желудочно-кишечного тракта. Диагноз до операции устанавливается только в 18-45% наблюдений. Нами предложен способ диагностики причин нарушения кровотока в верхней брыжеечной артерии (рац.предл. №13 от 18.10.2013г.) с помощью трансабдоминальной ультразвуковой доплерографии. В настоящее время есть основания считать метод трансабдоминальной ультразвуковой доплерографии с цветным доплеровским картированием надежным средством регистрации и диагностики разнообразных структурных изменений артериального русла мезентериальных сосудов, вызванных атеросклерозом и проявляющихся абдоминальным болевым синдромом. Ценность метода определяется тем, что стало возможным неинвазивно получать детальную информацию о развитии изменений просвета сосудов. Метод основан на визуализации просвета сосуда с регистрацией в нем потока крови. Таким образом, сегодня, как и прежде, остается актуальной проблема разработки путей и методов своевременной диагностики причин абдоминального болевого синдрома у пациентов при подозрении на ОНМК.

Цель. Определить диагностическую значимость трансабдоминальной ультразвуковой доплерографии с цветным доплеровским картированием у пациентов с абдоминальным болевым синдромом.

Материал и методы. В основу работы положен анализ результатов обследования 113 пациентов с болевым абдоминальным синдромом, госпитализированных в клинику общей хирургии «ГрГМУ» на базе УЗ «ГКБ№4 г. Гродно» за 2011 – 2013 гг. Мужчин было 56,2%, женщин – 43,8 %, в возрасте от 25 до 95 лет.

Результаты. Диагностический комплекс у всех пациентов включал: рентгенографию органов брюшной полости, ФГДС, УЗИ гепатобилиарной системы,