

УДК 94(476)+61(09)

**РАЗВИТИЕ ВЕДОМСТВЕННОГО МЕДИЦИНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БССР  
В 1943 – 1991 ГОДАХ  
(НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ)**

**канд. ист. наук, доц. Р.В. ТИМОФЕЕВ  
(Витебский государственный университет им. П.М. Машерова)**

*Предлагаемое исследование на примере транспортных предприятий отражает развитие ведомственного медицинского обеспечения в БССР в 1943 – 1991 годах. Автором были отмечены основные направления работы медицинских учреждений, которые занимались медицинским обеспечением работников транспорта, их успехи и недостатки в работе. Значительное внимание уделено изменениям в политике ведомственного медицинского обеспечения в республике, показано её влияние на состояние производительности труда. В исследовании определена зависимость ведомственного медицинского обеспечения в БССР от общесоюзных решений. Отмечены причины, по которым медицинское обеспечение работников транспорта было недостаточным и не соответствовало их воздействию на развитие социально-экономической сферы республики.*

**Введение.** Одним из малоизученных вопросов послевоенной истории белорусского транспорта была деятельность государственных учреждений по медицинскому обеспечению его работников. Вопросы такого плана имеют право быть отдельным предметом для научного исследования, так как напрямую влияли на выполнение транспортом БССР его производственных задач, являлись и являются неотъемлемой частью социальной сферы общества. Однако сегодня работы такого плана отсутствуют, а из изданий по истории белорусского транспорта можно отметить только коллективные работы по истории железной дороги БССР [1 – 3], в которых вопросы медицинского обеспечения не являлись основным объектом изучения, а приоритет отдавался производственной деятельности. Актуальность изучения медицинского обеспечения транспортников состоит в том, что оно позволяет на практике проанализировать эффективность форм и методов обеспечения медицинского обслуживания, определить как наиболее распространённые, так и наиболее перспективные способы достижения результатов в этой сфере, указать на прямую связь между безопасностью движения и состоянием здоровья работников транспорта. Для достижения поставленной цели были поставлены следующие задачи: выделить основные направления и этапы политики медицинского обеспечения работников транспорта в республике в 1943 – 1991 годах; определить её особенности по конкретным видам транспорта; отметить причины недостатков в медицинском обеспечении. Чтобы достичь успеха в решении этих задач использовались данные фондов из Национального архива Республики Беларусь, государственных архивов Гомельской и Витебской областей, сборники документов и материалы периодической печати.

**Основная часть.** Органы власти не забывали о развитии медицинского обеспечения и в годы войны. Так, по вопросу организации капитального строительства учреждений здравоохранения СНК БССР уже 17 июля 1944 года принял постановление «О возобновлении работы проектно-технической конторы Народного Комиссариата здравоохранения БССР» [4, с. 73]. В октябре 1945 года вышло в свет Постановление Совета Министров (СМ) БССР «О ходе строительства лечебных учреждений в БССР» [5, л. 123]. Вопросы об улучшении охраны здоровья населения были записаны в законы о пятилетних планах восстановления и развития народного хозяйства СССР и БССР на 1946 – 1950 годы. Ход восстановления и строительства объектов здравоохранения в числе прочего рассмотрел пленум ЦК КП(б)Б в июле 1945 года. Потребовал от партийных и профсоюзных органов поставить в центр внимания вопросы здравоохранения пленум ЦК КП(б)Б в июне 1948 года. Значимую роль сыграло решение ЦК КП(б)Б «О неотложных мерах улучшения медицинского обслуживания населения БССР» от 5 октября 1948 года.

Имевшиеся до Великой Отечественной войны на железных дорогах БССР медицинские учреждения – 7 больниц, 10 поликлиник, 18 линейных амбулаторий, 8 фельдшерско-акушерских пунктов, 3 медпункта на вокзалах, 7 санучастков – были разрушены оккупантами и восстанавливали свою работу по мере освобождения [6, с. 135]. В январе – марте 1944 года активно шло восстановление больницы, поликлиники и санпропускника в Гомеле [7, л. 10]. Спецификой деятельности медицинских учреждений железнодорожников было выполнение ими приказов начальника дороги, например от 11 апреля 1944 года «О мероприятиях по борьбе с желудочно-кишечными инфекциями», согласно которому проводился ремонт и строительство необходимых санитарных объектов [8, л. 187, 188]. То есть их деятельность была подчинена главной цели – обеспечению успешного функционирования транспорта.

На каждой из железных дорог республики были свои успехи в восстановлении. На Брест-Литовской дороге уже в июле 1944 года начала работать дорожная больница на станции «Барановичи-Центральные» и поликлиника [9, с. 151]. Тогда же на станции «Молодечно» был создан врачебный участок [3, с. 321]. О важности медицинских учреждений может свидетельствовать тот факт, что отчёт о восстановлении поликлиники был одним из пунктов докладной записки в декабре 1944 года парткома Оршанского узла [10, л. 1, 1 об]. В конце 1944 года в Витебске в бункере была организована амбулатория, создано 6-е Врачебно-санитарное отделение [11, с. 442]. Для медицинских учреждений одной из основных задач было предупреждение массовых заболеваний людей инфекционными болезнями. Так, зимой 1945 года из-за антисанитарии на Брест-Литовской дороге была постоянная угроза вспышек тифа [12, л. 152, 210]. Несмотря на миграцию населения и обширные разрушения медротникам железных дорог БССР удалось избежать массового распространения заболеваний. Как и везде, в сложных условиях происходило восстановление медицинских учреждений Брест-Литовской дороги. В декабре 1944 года санитарно-контрольный пункт был открыт на станции «Гродно». Он осуществлял осмотр пассажиров, и только по его справкам об отсутствии инфекционных заболеваний выдавали билеты на проезд. В работе медучреждений Брест-Литовской дороги было много и недостатков, что стало одной из тем заседания её руководства в декабре 1945 года [12, л. 5]. Однако размах восстановительных работ не ослабевал. В 1945 году были открыты фельдшерско-акушерские пункты на станциях «Быхов», «Шклов», «Чаусы», «Рогачев» [2, с. 303]. Всего на Белорусской дороге тогда работало 2 узловые больницы в Гомеле и в Могилёве, 6 поликлиник, 3 спецамбулатории, диспансер, 24 первичные амбулатории, 35 лечебных и фельдшерских пунктов [13, с. 65]. Но этого было недостаточно, в 1947 году наиболее остро стоял вопрос о возобновлении деятельности зубных кабинетов на Могилёвском отделении [14, с. 2]. Что касается Западной дороги, то в 1946 году в Витебске коечный фонд был ограничен, госпитализировать больных железнодорожников приходилось в Смоленск, Полоцк и Москву [14, с. 437, 438]. Работники отдалённых станций могли получать квалифицированную медицинскую помощь благодаря специализированным поездкам. С другой стороны, работники линейных станций, в частности Брест-Литовской дороги, в 1948 году жаловались в партийные организации на работу зубо-врачебного кабинета [15, л. 66].

Медицинским обслуживанием постоянно интересовались профсоюзы. В 1948 году на недостатки в медицинском обслуживании железнодорожников обратил своё внимание III пленум Дорпрофсожа Белорусской дороги. В 1949 году этот вопрос в отношении станций «Калинковичи» и «Житковичи» рассмотрел райпрофсоюз Белорусской дороги [16, л. 226]. Улучшению медицинского обслуживания содействовало Постановление СМ СССР от 29 сентября 1947 года «О фонде директора на железнодорожном транспорте», которое предоставило новые источники финансирования для оборудования санаториев.

Отсутствие собственной медицинской базы в первые послевоенные годы работники автотранспорта республики пытались компенсировать через выдачу профсоюзами путёвок на лечение в санаториях. Сеть здравпунктов на автопредприятиях республики стала создаваться только в 1949 году [17, с. 3]. Первые медпункты размещались в полуразрушенных зданиях. Деятельность медицинских работников, прикрепленных к предприятиям автотранспорта, была необходима, чтобы организовать профилактику профессиональных заболеваний [18, с. 13]. Работники городского электротранспорта могли получать путёвки в санатории за счёт фонда директора по постановлению СМ СССР от 5 декабря 1946 года.

Медицинские учреждения речников после освобождения восточных районов республики в конце 1943 – начале 1944 года уже провели комплекс мероприятий по борьбе с сыпным тифом [19, с. 2]. Одним из первых в апреле 1944 года начал свою работу медпункт в Кричеве. Работать было трудно, так как война нанесла медицине речников огромный ущерб. В записке о работе речного транспорта, переданной в Витебский обком КП(б)Б в июле 1944 года, было отмечено, что в Витебске были сожжены поликлиника и амбулатория речников [20, л. 5, 6]. После окончательного освобождения процесс восстановления ускорился. Одним из основных учреждений речников на сентябрь 1944 года была поликлиника в г. Гомеле, взявшая обязательства по применению новых методов лечения. В ноябре 1944 года у речников Днепро-Двинского бассейна было 4 поликлиники, 12 врачебных амбулаторий, фельдшерские пункты, санитарно-эпидемиологические станции, санитарно-гигиеническая амбулатория [19, с. 2]. В 1946 году действовали медицинские амбулатории при судоремонтных заводах. В портах Гомель, Пинск и на пристани Бобруйск были организованы врачебно-наблюдательные станции. Поэтому эпидемические заболевания по бассейну в 1946 году по сравнению с 1945 годом были снижены на 30 %. Медицинская сеть Днепро-Двинского бассейна на ноябрь 1946 года составила 3 больницы (Гомель, Бобруйск, Пинск), 3 поликлиники, 14 врачебных амбулаторий, 15 фельдшерских пунктов и 6 эпидемических станций [21, с. 2]. Нововведением 1948 года была работа парохода «Врачебный», который обслуживал отдалённые участки, а в 1949 году медицинская сеть смогла превысить довоенный уровень. За 1948 – 1949 годы был снижен уровень заболеваемости, особенно по инфекционным болезням.

Главным медучреждением работников воздушного транспорта республики в первые послевоенные годы была санчасть Белорусского управления в Минске. При отсутствии собственного санатория для авиаторов практиковалась в 1947 году выдача путёвок во всесоюзные здравницы, такие как «Ессентуки» и др. [22, л. 9, 19]. Приказ начальника Главного управления от 24 мая 1949 года предусматривал для лётчиков, в том числе и БССР, прохождение 1 месяца в году во время отпуска лечения в санаториях. На приобретение путёвок могли расходоваться средства из фонда директора [23, л. 286, 293].

С восстановлением экономики у государства появилось больше ресурсов для решения социальных вопросов. В 1950 году вышло распоряжение СМ БССР «О ремонте лечебных учреждений, обслуживающих рабочих и служащих». Дополнительные возможности дало утверждённое 9 августа 1955 года СМ СССР Положение «О фонде предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства». В 1954 году XXI съезд КПБ отметил увеличение расходов на здравоохранение и расширение сети медицинских учреждений. Задачу обеспечения развития здравоохранения с привлечением к их решению министерств в 1956 году поставил XX съезд КПСС. В 1958 году пленум Белорусского совета профсоюзов обсудил меры улучшения медицинского обслуживания рабочих промышленных предприятий, строительства и транспорта Витебской области; VIII съезд профсоюзов БССР в 1958 году обязал свои низовые подразделения усилить контроль за работой медучреждений; XII съезд профсоюзов СССР в 1959 году предложил расширять сеть лечебно-профилактических учреждений на предприятиях в виде медико-санитарных частей и здравпунктов.

Спорное влияние на ситуацию с развитием здравоохранения оказало Постановление СМ СССР от 30 мая 1958 года «Об изменении порядка планирования капитальных вложений на жилищное, коммунальное, культурно-бытовое строительство и на развитие строительной индустрии», согласно которому расходы на строительство объектов здравоохранения планировались отдельно. Однако в число транспортных министерств и ведомств, которыми утверждались вложения на строительство объектов здравоохранения, попали только МПС и Главное управление гражданского воздушного флота при СМ СССР, но для строительства при аэродромах.

В 50-е годы интенсивно расширялась сеть медицинских учреждений железных дорог республики, а со второй половины 50-х годов уже единой Белорусской дороги. Медицинские пункты, амбулатории, а позднее и больницы открылись на станциях «Лунинец», «Гродно» и «Лида» [9, с. 152]. Важным обстоятельством было то, что с помощью железнодорожных врачей могли получить квалифицированную помощь жители отдалённых районов, куда прибывали культурно-бытовые поезда. В первой половине 50-х годов стали более широко распространяться медосмотры железнодорожников, связанных с движением поездов [24, л. 120]. Каждый год приносил железнодорожникам улучшение их медицинского обслуживания. В 1952 году только на Белорусской дороге было 4 больницы, 4 родильных дома, 34 амбулатории. Из недостатков в их работе на дорожном совещании медицинских работников в мае 1952 года отмечали нехватку медицинских кадров, оборудования, транспортных средств. В 1953 году на базе Минской дороги была открыта больница. В Минске появилась поликлиника железнодорожной больницы, где железнодорожники и пассажиры поездов могли получить медицинскую помощь в любое время. В 1956 году состояние медицинского обслуживания рассматривал пленум райпрофсожа Гомельского отделения, где было указано на слабую санитарно-профилактическую работу. Кроме недостатков были и успехи. Но не всё создавалось легко, и в феврале 1958 года пленум Белорусского совета профсоюзов обратился к начальнику Белорусской дороги с просьбой о принятии мер к окончанию строительства больницы в Витебске.

В начале 50-х годов активизация деятельности медицинских учреждений общего типа в отношении работников автотранспорта была связана с Постановлением ЦК КПБ от 5 февраля 1952 года «О мерах ликвидации нарушений правил движения автомобильным транспортом БССР», по которому было проведено массовое медицинское переосвидетельствование водительского состава. По Приказу Министерства автотранспорта и шоссейных дорог БССР от 2 февраля 1955 года «Об упорядочении выплаты пособий по временной нетрудоспособности и выдачи больничных листов», связанному с постановлением СМ СССР, врачебные здравпункты на автопредприятиях были восстановлены, была организована работа амбулаторных и поликлинических учреждений, обслуживавших работников этих предприятий [25, л. 1, 3]. На развитие сети медпунктов при автохозяйствах республики повлияло постановление СМ БССР от 15 декабря 1955 года о мерах по обеспечению безопасности при работе с этилированным бензином. Требование по улучшению медобслуживания содержалось в приказе Министерства автотранспорта и шоссейных дорог БССР от 5 марта 1956 года. Министерство своим решением от 12 июля 1956 года вновь обратило внимание органов здравоохранения на то, что они не проявляли настойчивости в деле улучшения медобслуживания.

Работу медицинских учреждений направляли и профсоюзы. Так, Президиум Витебского областного комитета профсоюза работников связи, автотранспорта и шоссейных дорог 19 июня 1959 года принял решение о выполнении постановлений по работе с этилированным бензином.

У речников республики в начале 50-х годов сеть медицинских учреждений укреплялась. По Днепро-Двинскому бассейну в 1950 году расширила свою деятельность Гомельская поликлиника, продолжил свои рейсы теплоход «Врачебный», работала противомаларийная станция, которая препятствовала распространению инфекционных заболеваний. В 1953 году был укрупнён медицинский пункт на Гомельском речном вокзале, в функции которого входило своевременное выявление заболеваний. К сожалению, по решению Министерства здравоохранения их ведомственная медицинская сеть в 1957 году была сильно сокращена. Но речники доказывали необходимость её существования в полном объёме специфическими условиями труда, сложными санитарными условиями, большим уровнем профессиональных заболеваний [26, с. 1]. Чтобы сгладить негативную ситуацию, коллегия Министерства здравоохранения БССР в январе 1958 года рассмотрела вопрос о мероприятиях по улучшению медицинского обслуживания речников. Однако вопрос своевременно решён не был. Основой ведомственной сети здравоохранения речников после 1957 года стали медико-санитарные части, но они не были наделены необходимыми правами и работали в неблагоприятных условиях.

Для работников гражданской авиации действовали в первую очередь медсанчасти и здравпункты, оснащение которых улучшилось.

Состояние здравоохранения всегда было в зоне внимания органов власти. Так, 14 января 1960 года вышло Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по дальнейшему улучшению медицинского обслуживания и охраны здоровья населения СССР». В 1960 году в ведение профсоюзов были переданы хозрасчётные санатории и дома отдыха, в 1962 году было издано Постановление Президиума ВЦСПС «О мерах по дальнейшему улучшению распределения и выдачи путёвок в санатории и дома отдыха». Получила распространение система государственного социального страхования, которое играло важную роль в укреплении здоровья работников. От профсоюзов, согласно решению Президиума ВЦСПС, принятого в 1963 году, требовалось установить контроль за тем, чтобы путёвки в санатории выдавались строго в соответствии с медзаключением. В марте 1967 года XII пленум ВЦСПС в своём постановлении утвердил планы мероприятий по расширению строительства санаториев-профилакториев. Важную роль сыграли и принятые в 1969 году Верховным Советом СССР Основы законодательства СССР и союзных республик о здравоохранении. На XXV съезде КПБ в 1961 году говорилось о необходимости проведения профилактических мероприятий по предупреждению заболеваемости. С заботой об охране здоровья было связано постановление Четвёртой сессии Верховного Совета СССР 1968 года «О состоянии медицинской помощи населению и мерах по улучшению здравоохранения в СССР». Формированию ведомственного здравоохранения содействовало принятое 5 июля 1968 года Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по дальнейшему улучшению здравоохранения и развитию медицинской науки в стране», согласно которому в целях укрепления здравоохранения, с одной стороны, было предложено обеспечить строительство многопрофильных больниц, а с другой – создать при предприятиях медико-санитарные части со стационарами или самостоятельными поликлиниками.

Медицинское обслуживание железнодорожников в 60-е годы продолжало проводиться по отраслевому принципу, что было связано с большой протяжённостью дороги и помогало работникам в отдалённых пунктах. В результате заболеваемость с утратой трудоспособности на железнодорожном транспорте была ниже, чем в других отраслях. Свидетельством развития железнодорожной медицинской сети республики было расширение больницы в Витебске, укрупнение поликлиники в Полоцке. За период с 1959 по 1965 год количество мест в больницах Белорусской дороги увеличилось на 701 единицу, число врачей возросло с 642 до 765 человек, средних медицинских работников – с 2036 до 2597 человек [2, с. 304]. Продолжилась практика выпуска на линию культурно-бытовых поездов, с которыми на линейные станции выезжали врачи железнодорожных больниц и поликлиник.

В 1965 году по рекомендациям Всесоюзного научно-исследовательского института железнодорожной гигиены были введены предрейсовые медицинские осмотры локомотивных бригад [27, с. 40]. Получила развитие специализированная помощь, но получить её в железнодорожных поликлиниках могли только те, кто принадлежал к системе железной дороги. В 1969 году на дороге было 19 больниц с 2485 койками и 57 здравпунктов. О здоровье железнодорожников заботились 1230 врачей и 2770 работников среднего медицинского персонала [28, с. 33]. Укреплялась и сеть профилактических учреждений. В 1967 году стал действовать санаторий-профилакторий Могилевского отделения дороги «Дубровенка», в 1968 году был открыт санаторий-профилакторий Витебского отделения близ курорта «Лётцы».

Не забывали в 60-е годы о медицинском обеспечении и на предприятиях автомобильного транспорта. Забота о здоровье звучала в приказе от 8 марта 1960 года по Главному управлению автомобильного транспорта при СМ БССР. Приказ опирался на постановление СМ БССР от 15 февраля 1960 года, которое было направлено на преодоление практики нерегулярных профилактических осмотров работников, соприкасавшихся с вредными веществами. Главным элементом медицинской сети автотранспортников были здравпункты. Так, здравпункт автобазы № 6 г. Пинска в 1966 году был оснащён современным оборудованием, его фельдшеры проводили необходимые процедуры, приглашали врачей городской больницы для регулярных медицинских осмотров шофёров, соприкасавшихся с этилированным бензином [29, с. 4]. Но недостаточно развивалась система профилакториев, на что в 1968 году обратил внимание ВЦСПС. Исходя из этого в 1968 году II Пленум Белорусского республиканского комитета профсоюза рабочих автотранспорта и шоссейных дорог предложил руководству автотрестов направлять средства на них из фонда материального стимулирования и социально-культурных мероприятий.

В 60-е годы в связи с обострением проблем безопасного вождения возросли требования к здоровью автотранспортников и соответственно к деятельности медпунктов автопредприятий. В 1967 году на этот вопрос обратил внимание начальник республиканской госавтоинспекции Министерства охраны общественного порядка БССР А. Зубович. Но не все рекомендации этого министерства совпадали с мнением других ведомств. По решению Министерства здравоохранения БССР от 30 апреля 1968 года было проведено сокращение сети здравпунктов. Против сокращения резко выступил республиканский комитет отраслевого профсоюза, который доказал, что стоимость содержания таких пунктов была в десятки раз меньше затрат на выплату больничных листов по нетрудоспособности. Однако изменить ситуацию было сложно. Если в 1968 году на автопредприятиях республики насчитывалось 65 медпунктов, то к началу 1969 года их сеть уменьшили на 16 единиц, а в оставшихся была сокращена численность медицинского персонала [30, с. 2]. Функционировавшие медпункты доказали свою высокую эффективность – благодаря деятельности здравпункта автобусного парка № 1 г. Минска в течение 1968 года из 1,5 тысяч работников парка в поликлиниках лечилось только 142 человека. Обладали сетью здравпунктов и все предприятия городского электротранспорта. В Минске в 1967 году после ввода в строй нового трамвайного депо в нём разместили и хорошо оборудованный здравпункт.

Специализация и укрупнение медико-санитарных учреждений, проводимые в 60-е годы, негативно сказались на обслуживании речников. При передаче оговаривалось, что их бывшие учреждения должны были преимущественно продолжать оказывать им помощь, но на практике произошли их ликвидация или перепрофилирование. Медицинская сеть речников там, где она сохранилась, продолжала строиться по линейному принципу – помощь речникам оказывалась специализированными учреждениями в любом пункте плавания. Самым крупным медицинским учреждением речников БССР в начале 60-х годов была медсанчасть Гомельского узла, которая имела три отделения. Её усилия приводили к снижению нетрудоспособности среди речников. Однако чаще всего они могли рассчитывать на деятельность собственных медпунктов, где специалистом был лишь фельдшер. Медицинские учреждения для речников были необходимы в связи с ростом объёма грузоперевозок, наличием трёхсменного графика работы. Тем не менее вышестоящие инстанции шли не по пути восстановления былой медицинской сети речников, а по закреплению за ними учреждений общего пользования. Поэтому в 1969 году Главное управление речного флота республики обратилось в постоянную комиссию по транспорту и связи Верховного Совета БССР с просьбой инициировать перед СМ БССР изменение пункта «Б» его постановления от 13 сентября 1958 года с тем, чтобы речной транспорт попал в перечень министерств, которыми утверждались капитальные вложения на строительство объектов здравоохранения [31, л. 193]. Однако это обращение положительно результата не дало. Внимание органов управления к социальным вопросам, куда относилось и медицинское обеспечение, обращалось только в случаях невыполнения транспортниками производственных показателей.

За 60-е годы усилилось внимание к медицинскому обеспечению авиаторов. В Минском аэропорту в 1965 году была создана лаборатория авиационной медицины. Весь лётный состав проходил там полную проверку не менее одного раза в год, чтобы получить право на полёты. Перед каждым рейсом лётчики обязаны были посетить здравпункт. Несмотря на усилия ЦК профсоюза авиаработников СССР, характерной чертой состояния обслуживания гражданских лётчиков по республикам было неудовлетворение их потребностей в санаторно-курортном лечении, что было отмечено в 1967 году. Работники только создаваемого в республике в начале 60-х годов трубопроводного транспорта могли воспользоваться медицинскими пунктами, которые работали для строителей нефтеперерабатывающего завода в Новополоцке.

Внимание органов управления к охране здоровья в 70-е годы было вызвано необходимостью развития такого фактора производства, как рабочая сила; XIV съезд профсоюзов СССР определил конкретные задачи по улучшению охраны здоровья и медицинского обслуживания. В целях улучшения медицинской помощи работникам промышленности и транспорта Президиум ВЦСПС и коллегия Министерства здравоохранения утвердили в 1969 году план мероприятий по укреплению материальной базы здравоохранения как за счёт государственных средств, так и за счёт средств предприятий. Большое влияние на развитие ведомственного здравоохранения оказало прошедшее в 1976 году совещание ВЦСПС, Министерства здравоохранения и ЦК профсоюза медработников по вопросу улучшения медицинской помощи рабочим предприятий промышленности, строительства, транспорта и связи. Совещание рекомендовало расширять при предприятиях сеть медико-санитарных частей, поликлиник, здравпунктов и санаториев-профилакториев. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по дальнейшему улучшению народного здравоохранения» от 22 сентября 1977 года предложило мероприятия по развитию медико-санитарных частей для работников транспортных организаций.

Расширение объёма перевозок и укрепление материально-технической базы Белорусской дороги позволили в 70-е годы продолжить процесс укрепления ее медицинской сети: в 1971 году дорога располагала 19 больницами, 22 поликлиниками, 28 фельдшерско-акушерскими пунктами, 27 амбулаториями, 59 здравпунктами, 15 медпунктами на вокзалах, 11 санэпидемстанциями, где оказывали помощь 519 врачей и 2,7 тыс. работников среднего медперсонала [6, с. 135], чему содействовало особое постановление СМ СССР и ВЦСПС от 2 июня 1971 года; в 1971 – 1975 годах на дороге вступили в строй поликлиники на станциях «Брест», «Гродно», «Калинковичи», «Могилев» и больницы на станциях «Полоцк» и «Кричев». Однако это могло приводить и к определённым неудобствам для железнодорожников. Так, после введения в строй дорожной больницы в Минске (1970 г.) во всех больницах дороги были свернуты специализированные койки; в 1971 году был сдан санаторий-профилакторий для брестских железнодорожников, в 1973 – для Гомельского отделения, в 1975 – для Минского. Важное значение приобрели предрейсовые медосмотры локомотивных бригад, которые повысили безопасность движения поездов.

С развитием автомобильного транспорта в 70-е годы более актуальной стала проблема здоровья автотранспортников, связанная с безопасностью движения. Поэтому в январе 1970 года ГАИ республики выступила с инициативой об организации здравпунктов во всех пассажирских автохозяйствах республики в целях максимального контроля за состоянием водителей автобусов. В этом же году Белорусский республиканский комитет профсоюза рабочих автотранспорта и шоссейных дорог опротестовал решения органов здравоохранения по закрытию на 30 автопредприятиях здравпунктов, в то время как прикрепление автотранспортников к лечебным заведениям произведено не было. После вмешательства профсоюза было восстановлено 12 здравпунктов, но число средних медработников там было уменьшено наполовину, а должности младшего персонала были ликвидированы. Тогда автотранспортники взяли на себя оплату труда младшего персонала и создали цеховые врачебные участки. В 1971 году были созданы медицинские пункты на 36 пассажирских автотранспортных предприятиях республики, которые позволили за один год снизить число дорожно-транспортных происшествий на 23,7 %. Их опыт дал основание министрам автомобильного транспорта и здравоохранения БССР издать совместный Приказ от 6 апреля 1972 года «Об организации в крупных грузовых автотранспортных предприятиях специализированных медицинских пунктов». Толчком к этому решению послужило заседание республиканской комиссии по безопасности дорожного движения 24 января 1972 года. Было сделано заключение о неудовлетворительном выполнении Постановления ЦК КПБ и СМ БССР от 4 июля 1971 года «О мерах по обеспечению безопасности движения транспорта», предложено обобщить опыт работы медицинских пунктов в пассажирских автохозяйствах и рассмотреть вопрос о распространении его на крупные грузовые автохозяйства [32, л. 78]. Деятельность здравпунктов способствовала значительному повышению безопасности на автотранспорте. Например, в Гомельской области в 1973 году смогли снизить число дорожно-транспортных происшествий из-за нетрудоспособного состояния здоровья водителей и уменьшить лишение их водительских прав [33, л. 113]. На укрепление здоровья работников автотранспорта и предотвращение их заболеваний была направлена работа санаториев-профилакториев. В 1973 году отдыхающих принял санаторий «Днепровские сосны» Гомельоблавлотранса. Продолжали укрепляться старые и создаваться новые медпункты на предприятиях городского электротранспорта; появился медпункт и в новом троллейбусное депо в Минске (1971 г.).

Проявляло заботу о своих работниках в 70-е годы и Главное управление речного флота при СМ БССР. Так, для речников республики в 1970 году стал работать корпус санатория в Бобруйске, в 1976 коллектив судостроительной верфи Речицы построил дебаркадер, на котором также разместился санаторий-профилакторий. Строительство амбулаторных и поликлинических учреждений для речников предусмат-

ривалось в целях закрепления кадров исходя из постановлений правительства БССР. В 70-е годы также укрепилась и медико-санитарная служба Белорусского управления гражданской авиации, что обеспечивало безопасность полетов. Врачи поликлиники Минского аэропорта работали так, чтобы лётчики могли справляться с ростом скоростей и высот полётов. В крупных аэропортах для лётчиков были созданы профилактории, где проводился комплекс оздоровительных мероприятий по подготовке экипажей к полёту, включавших необходимое медицинское обслуживание. Силами медицинских учреждений в 70-е годы интенсивно проводилось оздоровление и работников трубопроводного транспорта, в частности нефтепровода «Дружба» [34, л. 98].

У государства и ведомств республики больше возможностей для улучшения медицинского обслуживания работников появилось в 80-е годы. Свою положительную роль сыграло Постановление ЦК КПСС, СМ СССР и ВЦСПС «О мерах по дальнейшему улучшению санаторно-курортного лечения и отдыха трудящихся и развитию сети здравниц профсоюзов» от 7 января 1982 года. В дополнение к нему в марте 1982 года в республике появилось постановление ЦК КПБ и СМ БССР «О дополнительных мерах по улучшению санитарно-курортного лечения и отдыха трудящихся». Шире использовать фонды предприятий для укрепления медицинских учреждений в целях обслуживания их рабочих предложил в 1986 году XXVII съезд КПСС. Новый толчок для развития ведомственной медицины дал Указ Верховного Совета БССР от 19 ноября 1988 года «О республиканской программе “Здоровье” на период до 2000 года», которая предусматривала увеличение обеспеченности местами в санаториях-профилакториях.

Укрепление ведомственного здравоохранения Белорусской дороги в 80-е годы не остановилось. В 1988 году минские железнодорожники получили новую поликлинику, которая одной из первых ввела систему всеобщей диспансеризации с целью своевременного выявления малейших нарушений в здоровье человека. В структуре поликлиники в начале 90-х годов работало 14 здравпунктов предприятий, амбулатория, врачебный здравпункт, фельдшерско-акушерский пункт. Четыре здравпункта на предприятиях работали круглосуточно и вели предрейсовый осмотр локомотивных бригад [3, с. 320].

В 80-е годы были построены новые корпуса профилакториев Минского, Витебского, Гомельского и Могилевского отделений дороги, появился новый санаторий-профилакторий в Барановичах [1, с. 97]. В этих санаториях ежегодно поправляли свое здоровье более 10 тыс. железнодорожников [2, с. 364]. Каждая пятая путевка выдавалась бесплатно, остальные – по льготной стоимости. Санатории-профилактории были тем важны железнодорожникам, что из-за специфики своей работы они не могли регулярно получить необходимые медицинские процедуры. Поэтому ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства в это время одной из своих первоочередных задач считал расширение их сети, где работники могли укрепить свое здоровье без отрыва от производства.

В 1987 году на дороге было 16 больниц, 25 поликлиник, 17 линейных амбулаторий, 40 фельдшерско-акушерских пунктов. Непосредственно на предприятиях работало свыше 70 здравпунктов, 3 из них – врачебные [35, с. 2]. В начале 90-х годов в связи с ухудшением социально-экономических условий на Белорусской дороге осталось 15 больниц, 24 поликлиники, 11 амбулаторий, 72 здравпункта, количество фельдшерско-акушерских пунктов не изменилось, было также 15 медпунктов и 8 комнат матери и ребенка на вокзалах, станция переливания крови, 10 центров гигиены и эпидемиологии. Комплексно решались вопросы снижения заболеваемости с временной утратой трудоспособности. Этот показатель по сравнению с 1970 годом удалось снизить к 1991 году на одну треть [1, с. 97 – 99].

В основе ведомственного медицинского обслуживания автотранспортников в 80-е годы продолжали действовать здравпункты, работа которых строилась на Приказе министра здравоохранения СССР от 3 апреля 1981 года «О здравпунктах при автотранспортных предприятиях и предприятиях связи». Основной функцией здравпунктов были предрейсовые осмотры водителей с тем, чтобы не допустить выходов их на работу при наличии в организме алкоголя или при обострении того или иного заболевания (на Могилёвском автокомбинате № 3 профилактическая работа привела в начале 80-х годов к уменьшению числа водителей, отстранённых от рейса по причине наличия алкоголя, почти в три раза [36, с. 2]). Однако не во всех автопредприятиях системы Министерства автомобильного транспорта республики в начале 80-х годов такие пункты были созданы. Медицинские услуги для автотранспортников продолжали оказывать специализированные поликлиники, где водители проходили комиссии. Комиссии проводили работу по профилактике транспортных происшествий посредством медицинского отбора водителей. О важности медицинского обеспечения говорил тот факт, что строительство больниц было вменено в обязанности объединения автомобильного транспорта по положению от 24 апреля 1980 года. Тем не менее даже в Минске в 1987 году у автотранспортников не было своей поликлиники, построить которую министерство не смогло из-за ограниченности средств. Автотранспортники искали и находили другие пути для улучшения своего обслу-

живания. Так, за 1980 – 1984 годы в системе министерства были созданы 49 санитарно-оздоровительных комплексов, а к 1987 году они были оборудованы в каждом автобусном парке Минска. Многие в медицинском обеспечении зависели от финансового состояния конкретно взятого предприятия. В 1988 году Волковысский автопарк № 6, перейдя работать на коллективный подряд, смог открыть прямо на предприятии медицинские кабинеты. С другой стороны, переход предприятий транспорта на хозрасчёт подтолкнул к экономии, что привело к сокращению в 1990 году и медпунктов, а отсюда увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий. Однако понимание важности медицинского обеспечения взяло верх. На начало 90-х годов у автотранспортников работали две ведомственные здравницы: профилакторий «Зарница» Могилевтранса и профилакторий «Днепровские сосны» Гомельоблавтотранса. С увеличением внимания органов власти к развитию городского транспорта, им выделялось больше средств на обслуживание своих работников. В результате в 1981 году Минское троллейбусное депо № 2 имело собственный санаторий-профилакторий.

Вопросы медицинского обеспечения речников наряду с другими социальными вопросами в 80-е годы в качестве условий для решения производственных задач продолжала рассматривать постоянная комиссия Верховного Совета БССР по транспорту и связи. Кроме развития сети обязательных медпунктов, речники республики смогли добиться введения в строй в 1985 году поликлиники в речном порту «Гомель», что было следствием выполнения постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 17 сентября 1979 года, которое предусматривало строительство для речников объектов здравоохранения в целях закрепления кадров. В 80-е годы у речников была продолжена практика расширения профилактического лечения, когда к действующим санаториям на берегу добавляли специальный плавучий корпус в виде дебаркадера.

Новым в медицинском обслуживании авиаторов республики в 80-е годы было появление у них возможности воспользоваться услугами профилактория авиаремонтного завода в Минске.

**Заключение.** Теоретической предпосылкой для развития ведомственной системы здравоохранения было понимание того, что физическое состояние работавших способствует повышению производительности труда. Значимую помощь общим лечебным заведениям республики оказывали ведомственные медицинские подразделения, так как взяли на себя максимально возможную часть заботы о здоровье населения, одновременно не забывая о выполнении своих специфических функций. Деятельность медицинских учреждений работников транспорта была направлена на повышение качества их медицинского обслуживания и снижение потерь рабочего времени в связи с болезнями. Необходимость появления и параллельного развития транспортного здравоохранения было вызвано особенностями процесса работы транспорта, обусловлено специфическими условиями работы и сложностью задач, которые решались в обеспечении перевозок пассажиров и грузов. Существование здравпунктов на транспортных предприятиях в целом было связано с необходимостью преодоления потерь рабочего времени вследствие временной нетрудоспособности, а также с проблемами в безопасности движения. Наличие здравпунктов укрепляло трудовую дисциплину. Особенно ценным было то, что с помощью железнодорожных врачей могли получить квалифицированную помощь жители отдалённых линейных станций. В поликлиниках железнодорожников получали медицинскую помощь в конце 40 – начале 50-х годов не только железнодорожники, но и пассажиры транзитных поездов. Железнодорожные медицинские учреждения оказались способными на высоком профессиональном уровне оказывать в 60 – 80-е годы лечебную помощь работникам транспорта и транспортного строительства, членам их семей, учащимся профессионально-технических училищ железнодорожного транспорта, консультативную помощь всем работникам магистрали. Медицинское обслуживание железнодорожников носило производственную направленность, что позволяло проводить мероприятия по оздоровлению условий их труда, повышать качество работы профилактических учреждений и добиваться снижения заболеваемости. Медицинская помощь железнодорожникам была тем более необходимой, так как урон их здоровью наносили чередования дневных и ночных смен, разъездной характер работы, опасность травматизма и эмоциональное напряжение.

Медицинские учреждения речников республики стали восстанавливаться сразу после освобождения её первых районов, что указывало на их важность для организации успешной работы по перевозке грузов и пассажиров. В первое послевоенное пятилетие их сеть достигла максимально возможной величины, претворяя на практике производственный принцип обслуживания. Сеть собственных медицинских учреждений речного транспорта в 1957 году была сокращена качественно и количественно, что отразило общую компанию по уменьшению штатов во второй половине 50-х – начале 60-х годов XX столетия. В то же самое время общедоступные медицинские учреждения республики своей работой такое сокращение сети не компенсировали. Поэтому в 70 – 80-е годы в целях закрепления кадров на речном транспорте общего пользования вновь происходило некоторое расширение сети специализированных медицин-

ских учреждений. Исходя из линейного принципа, лечебная и профилактическая помощь работникам плавающего состава судов оказывалась учреждениями специализированных здравотделов в любом пункте плавания, независимо от принадлежности судна и местожительства членов экипажей.

С конца 40-х годов собственными здравоохранительными пунктами обладали как предприятия автомобильного транспорта, так и городского электротранспорта. В конце 60-х годов в целях экономии их число было сокращено, несмотря на острую необходимость в компенсации специфические условий труда. Толчком к восстановлению их бывшего количества на автотранспортных предприятиях в начале 70-х годов стала общегосударственная компания по улучшению состояния техники безопасности на транспорте, составной частью которой являлась компания борьбы с пьянством на рабочем месте. С другой стороны проводимый здравпунктами предрейсовый осмотр работников автотранспорта указывал на появление заболеваний, связанных с нарушением режима труда, чем способствовал их устранению или минимизации последствий. Ведомственное медицинское обслуживание автотранспортников позволяло им сохранять в сложных условиях оптимальную работоспособность в течение рабочего дня. Развитие в отмеченный период медицинского обслуживания работников гражданской авиации также было направлено на сохранение их здоровья в целях обеспечения безопасности полётов.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге / под общ. ред. Е.И. Володько. – Минск: ДЦНТИ, 1996. – 146 с.
2. Железная дорога Беларуси: История и современность / В.Г. Рахманько [и др.]; под общ. ред. В.Г. Рахманько. – Минск: ОДО «Триолета», 2001. – 488 с.
3. Гапеев, В.И. Минское отделение Белорусской железной дороги. 1871 – 1996 годы: Ист. очерк / В.И. Гапеев, В.А. Лукьянов. – Минск: Полымя, 1996. – 347 с.
4. Тищенко, Е.М. Формирование структур здравоохранения на территории Белоруссии в 1943 – 1945 гг. / Е.М. Тищенко // Здравоохранение Беларуси. – 1992. – № 6. – С. 72 – 73.
5. Государственный архив Витебской области (ГАВО). – Фонд 1966. – Оп. 23. – Д. 43.
6. Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй / А.В. Кость [и др.]; под общ. ред. Е.П. Юшкевича. – Минск: Беларусь, 1971. – 208 с.
7. Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). – Фонд 4 П. – Оп. 18. – Д. 32.
8. НАРБ. – Фонд 4 П. – Оп. 18. – Д. 39.
9. Малюгин, И.П. Полвека в пути. Барановичскому отделению белорусской железной дороги – 50 лет / И.П. Малюгин. – Брест: МП «Спектр», 1996. – 220 с.
10. ГАВО. – Фонд 1. – Оп. 1. – Д. 169.
11. Витебское отделение Белорусской железной дороги. Этапы развития. Исторический очерк. 1866 – 2001. – Витебск: Вит. обл. тип., 2001. – 543 с.
12. НАРБ. – Фонд 4 П. – Оп. 18. – Д. 63.
13. Лыч, Л.М. Аднаўленне і развіццё чыгуначнага транспарту Беларускай ССР (верасень 1943 – 1970 гг.) / Л.М. Лыч. – Мінск: Навука і тэхніка, 1976. – 224 с.
14. Пятая дорожная профсоюзная конференция // Железнодорожник Белоруссии. – 1947. – 2 июля. – С. 2.
15. НАРБ. – Фонд 4 П. – Оп. 18. – Д. 109.
16. НАРБ. – Фонд 4 П. – Оп. 18. – Д. 127.
17. Чукович, В. Нужен ли здравпункт автобазе / В. Чукович // Автотранспорт Белоруссии. – 1969. – 30 марта. – С. 3.
18. Вольфсон, З. Борьба с вредным влиянием выхлопных газов / З. Вольфсон // Автомобиль. – 1948. – № 5. – С. 13 – 14.
19. Стефаненко, А. Ширится медицинская сеть бассейна / А. Стефаненко // Речник Белоруссии. – 1944. – 18 ноября. – С. 2.
20. ГАВО. – Фонд 1. – Оп. 1. – Д. 172.
21. Стефаненко, А. Медицинское обслуживание речников / А. Стефаненко // Речник Белоруссии. – 1946. – 7 ноября. – С. 2.
22. НАРБ. – Фонд 1077. – Оп. 1. – Д. 4.
23. НАРБ. – Фонд 1005. – Оп. 1. – Д. 1.
24. НАРБ. – Фонд 7. – Оп. 4. – Д. 2765.
25. ГАВО. – Фонд 2923. – Оп. 1. – Д. 6.

26. Адкрытае пісьмо міністру аховы здароўя Беларускай ССР // Рачнік Беларусі. – 1958. – 17 студзеня. – С. 1.
27. Воропай, А. В неразрывном единстве / А. Воропай // Советские профсоюзы. – 1972. – № 5. – С. 38 – 40.
28. Белорусская магистраль накануне своего столетия. 1871 – 1971. – Минск: Знание, 1970. – 35 с.
29. Нагорнов, А. На страже здоровья / А. Нагорнов // Автотранспорт Белоруссии. – 1966. – 7 июля. – С. 4.
30. Чукович, В. Человек за рулем / В. Чукович // Советская Белоруссия. – 1970. – 28 января. – С. 2.
31. НАРБ. – Фонд 968. – Оп. 1. – Д. 863.
32. ГАВО. – Фонд 1966. – Оп. 22. – Д. 959.
33. ГАГО. – Фонд 1174. – Оп. 8. – Д. 195.
34. ГАГО. – Фонд 1174. – Оп. 8. – Д. 694.
35. Юзык, С. Здоровье человека – важнейшая забота государства / С. Юзык // Железнодорожник Белоруссии. – 1987. – 10 сент. – С. 2.
36. Ярыгин, М. Заслон авариям / М. Ярыгин // За безопасность движения. – 1984. – № 2. – С. 2 – 3.

Поступила 24.03.2010

**DEVELOPMENT OF DEPARTMENTAL MEDICAL PROVISION OF BSSR IN 1943 –1991  
(ON THE EXAMPLE OF TRANSPORT ENTERPRISES)**

**R. TIMOFEEV**

*The offered research dwells on development of departmental medical maintenance in BSSR in 1943–1991 on the example of the transport enterprises. The author has marked the basic directions of work of medical establishments, which were engaged in medical maintenance of the transport workers (achievements and failures). The significant attention is drawn to changes in policy of departmental medical maintenance in republic; the influence on a condition of productivity of work is shown. In research the dependence of departmental medical maintenance in BSSR on national decisions is determined.*