

УДК 94(47).084.8

<https://doi.org/10.21869/2223-1501-2023-13-4-149-162>



Особенности функционирования транспортного здравоохранения в 1945-1950 годах (по материалам Юго-Восточной железной дороги)

Е. А. Головин¹✉

¹Юго-Западный государственный университет
ул. 50 лет Октября, д. 94, г. Курск 305040, Российская Федерация

✉ e-mail: golovin007@mail.ru

Резюме

Актуальность заявленной темы определяется социальной значимостью успешного функционирования системы медицинского обслуживания граждан для сохранения и восстановления их здоровья. Опыт деятельности ведомственных лечебных учреждений в предшествующие периоды отечественной истории позволяет рационально использовать его в современных условиях наряду с услугами государственной и коммерческой медицины. В научном плане история врачебно-санитарной службы железнодорожного транспорта до сих пор не получила должной разработки, в результате чего исследование заявленной темы может способствовать конкретизации знаний об эволюции и проблемах развития отечественного здравоохранения.

Цель. На основе архивных документов и материалов периодической печати раскрыть особенности послевоенного восстановления деятельности лечебно-санитарных учреждений Юго-Восточной железной дороги.

Задачи: охарактеризовать динамику развития сети лечебно-санитарных учреждений на Юго-Восточной железной дороге в 1945–1950 годах; выявить основные направления деятельности железнодорожной медицины в исследуемый период; рассмотреть актуальные проблемы функционирования отрасли и пути их решения.

Методология. В основу исследования были положены принципы объективности и историзма. Для решения поставленных задач автором использовались методы: историко-генетический, историко-системный, историко-сравнительный, типологический, ретроспективный.

Результаты. Исследование основных направлений деятельности лечебно-санитарных учреждений на железнодорожном транспорте позволило представить в исторической ретроспективе особенности оказания медицинской помощи средствами отраслевой системы здравоохранения, обладавшей определенной автономностью и мобильностью при обслуживании вверенного контингента работников и членов их семей.

Выводы. В течение пяти послевоенных лет система транспортного здравоохранения, функционировавшая на Юго-Восточной железной дороге, восстановила полную работоспособность, сумев в тяжелых условиях усовершенствовать материально-техническую оснащенность лечебных учреждений и укрепить их кадровый потенциал, что позитивно сказывалось на качестве оказания медицинской помощи.

Ключевые слова: Юго-Восточная железная дорога; лечебное учреждение; транспортная медицина; врачебно-санитарная служба; инфекционные заболевания.

Конфликт интересов: Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Для цитирования: Головин Е. А. Особенности функционирования транспортного здравоохранения в 1945-1950 годах (по материалам юго-восточной железной дороги) // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. 2023. Т. 13, № 4. С. 149–162. <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2023-13-4-149-162>.

Поступила в редакцию 29.06.2023

Принята к публикации 31.07.2023

Опубликована 30.08.2023

Features of the Functioning of Transport Healthcare in 1945–1950 (Based on the Materials of the South-Eastern Railway)

Evgeny A. Golovin¹ ✉

¹Southwest State University

50 let Oktyabrya Str. 94, Kursk 305040, Russian Federation

✉ e-mail: golovin007@mail.ru

Abstract

The relevance of the stated topic is determined by the social significance of the successful functioning of the system of medical care for citizens to preserve and restore their health. The experience of departmental medical institutions in the previous periods of national history makes it possible to use it rationally in modern conditions along with the services of state and commercial medicine. In scientific terms, the history of the medical and sanitary service of railway transport has not yet been properly developed, as a result of which the study of the declared topic can contribute to the concretization of knowledge about the evolution and problems of the development of domestic healthcare.

The purpose of the study is to reveal the features of the post-war restoration of the activities of medical and sanitary institutions of the South-Eastern Railway on the basis of archival documents and periodical press materials.

Objectives: to characterize the dynamics of the development of the network of medical and sanitary institutions on the South-Eastern Railway in 1945–1950; to identify the main activities of railway medicine in the period under study; to consider the current problems of the functioning of the industry and ways to solve them.

Methodology. The research was based on the principles of objectivity and historicism. To solve the tasks set by the author, the methods of historical-genetic, historical-systemic, historical-comparative, typological, retrospective were used.

Results. The study of the main activities of medical and sanitary institutions on railway transport made it possible to present in historical retrospect the features of providing medical care by means of the sectoral healthcare system, which had a certain autonomy and mobility in servicing the entrusted contingent of employees and their family members.

Conclusions. During the five post-war years, the transport healthcare system that operated on the South-Eastern Railway restored full efficiency, having managed to improve the material and technical equipment of medical institutions in difficult conditions and strengthen their personnel potential, which positively affected the quality of medical care.

Keywords: South-Eastern railway; medical institution; transport medicine; medical and sanitary service; infectious diseases.

Conflict of interest: The Author declare the absence of obvious and potential conflicts of interest related to the publication of this article.

For citation: Golovin E. A. Features of the Functioning of Transport Healthcare in 1945–1950 (Based on the Materials of the South-Eastern Railway). *Izvestiya Yugo-Zapadnogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya i pravo* = *Proceedings of the Southwest State University. Series: History and Law*. 2023; 13(4): 149–162. (In Russ.) <https://doi.org/10.21869/2223-1501-2023-13-4-149-162>

Received 29.06.2023

Accepted 31.07.2023

Published 30.08.2023

Введение

Современная геополитическая ситуация указывает на исключительную значимость оказания своевременной медицинской помощи, особенно в экстремальных условиях. Не менее важным предназначением системы здравоохране-

ния является оперативное обслуживание отдельных категорий населения, в том числе по профессионально-производственному принципу. На железных дорогах страны был накоплен значительный опыт сохранения здоровья работников отрасли, который мог бы успешно использоваться

в современных условиях. К сожалению, в условиях рыночных отношений в экономике многие руководители и владельцы крупных корпораций отказываются от содержания социальных объектов, не приносящих сиюминутной прибыли. Подобный подход может характеризоваться как недальновидный, особенно когда речь идет о здоровье работников, являющихся основными производителями материальных благ.

Обращение к истории железнодорожной медицины ориентирует на более взвешенный подход в оценках значимости отраслевого здравоохранения. Отечественная историография послевоенного восстановления железнодорожного транспорта представлена рядом обобщающих трудов, изданных как в советский [1–3], так и постсоветский периоды [4–8], в которых заявленная тема не получила специального рассмотрения. Тот же подход сохраняется в работах по истории Юго-Восточной железной дороги [9–11], носящих в большей степени публицистический характер. Публикации по истории и проблематике железнодорожной медицины [12–16] подготовлены, как правило, работниками отрасли и раскрывают общие вопросы организации транспортного здравоохранения. К его истории в территориальных рамках Курского региона обращались исследователи А. Н. Манжосов [17; 18] и Е. А. Масуфранова [19], тогда как в масштабах конкретной железной дороги проблема функционирования ведомственной медицины не рассматривалась. Подготовленная статья призвана ликвидировать указанный пробел в исторической науке.

Методология

В основу исследования были положены принципы объективности и историзма, предполагающие беспристрастный анализ разностороннего комплекса источников, выявление как позитивных, так и негативных аспектов рассматриваемого в развитии явления. Для решения постав-

ленных задач автором использовались методы: историко-генетический, который позволил последовательно выявить изменения в медицинском обслуживании железнодорожников; историко-системный, представляющий исследуемую проблему как часть исторического процесса, взаимосвязанную с другими социальными явлениями и тенденциями; историко-сравнительный, способствующий сопоставлению различных аспектов изучаемого явления во времени и в пространстве; типологический, позволяющий классифицировать характерные черты системы транспортного здравоохранения; ретроспективный, предполагающий восстановление картины повседневной жизни прошлого.

Результаты и их обсуждение

В 1945 г. в ведении Врачебно-санитарной службы Юго-Восточной железной дороги находились 9 больниц, персонал которых насчитывал 292 специалиста, а фонд заработной платы составлял 927 тыс. рублей. Количество больничных коек в течение года увеличилось с 510 до 637. В штатных расписаниях 11 железнодорожных поликлиник, 9 специализированных и 14 линейных врачебных амбулаторий и здравпунктов значилось 265 врачебных должностей. На вокзалах функционировало 8 медицинских пунктов, 5 комнат матери и ребенка. 5 здравпунктов и 20 фельдшерских пунктов действовали на предприятиях дороги. Вспомогательные функции выполняли 5 станций и пунктов переливания крови, 8 санитарно-гигиенических лабораторий и 8 малярных станций, 11 санитарно-контрольных пунктов и 5 санитарных пропускников. Поезда дальнего следования обслуживали 17 фельдшеров и медицинских сестер. Одновременно проявлялась забота о здоровье членов семей железнодорожников. На Юго-Восточной дороге были открыты линейные родильные дома на 73 койки, детские больницы и противотуберкулезные санатории на

100 коек, ясли на 805 мест, 10 молочных кухонь. В детских садах, поликлиниках, амбулаториях и школах работали 38 врачей и 35 медсестер [20, л. 10 об. – 12 об., 47–48].

Публикации в дорожной газете «Вперед» расширяют представление о специфике работы отраслевых лечебно-санитарных учреждений в победном 1945 г. Уже летом, в связи с возросшим потоком перевозок граждан, Воронежским пассажирским отделением было организовано 11 поездных санитарных постов, которые оказывали первую помощь пассажирам в пути и следили за санитарным состоянием поездов. Об этом сообщалось в публикации председателя дорожного комитета Российского общества Красного Креста В. Емельянова [21].

Готовясь к встрече демобилизованных военнослужащих, лечебно-санитарная служба Юго-Восточной железной дороги установила во всех поликлиниках и больницах порядок внеочередного приема возвращавшихся с фронта воинов. Пунктам первой медицинской помощи, находившимся на вокзалах, был выдан дополнительный перевязочный материал и медикаменты. В буфетах, ресторанах, на пищевых предприятиях усиливался санитарный надзор. Все железнодорожные бани и санитарные пропускники приводились в полную готовность для обслуживания демобилизованных [22].

Важной проблемой, требовавшей незамедлительного решения, являлась подготовка кадров среднего медицинского персонала. В июле 1945 г. был объявлен прием на фельдшерское и акушерско-фельдшерское отделения дорожной медицинской школы. Выпускники, окончившие неполные общеобразовательные школы на отличные оценки, зачислялись для получения среднего медицинского образования без вступительных испытаний. Преимущественным правом поступления в медшколу пользовались дети железнодорожников и военнослужащих [23]. Осенью 1945 г. Поворинский рай-

ком РОКК открыл курсы медицинских сестер, на которых прошли обучение без отрыва от производства 35 женщин [24].

Одновременно на Юго-Восточной дороге продолжалось восстановление пострадавшей в годы войны сети медицинских учреждений. Например, на Поворинском узле были восстановлены родильный дом на 8 коек, женская и детская консультации, молочная кухня [25]. 1 августа 1945 г. в Воронеже открылась дорожная детская больница. В просторных помещениях разместились две палаты на 26 коек, физиотерапевтический кабинет и лаборатория [26]. Воронежской железнодорожной больнице был передан освободившийся по соседству флигель. Коллектив медучреждения собственными силами за несколько дней отремонтировал новые помещения, произведя их побелку, остекление и другие работы. В переданной больнице флигеле было открыто отделение на 18 коек для пациентов, нуждавшихся в хирургической помощи. В целом, вместимость больницы увеличилась до 80 коек [27].

Осенью 1945 г. было открыто кожно-туберкулезное отделение в Отрожской железнодорожной больнице, оборудованы рентгеновские кабинеты в Грязинской и Воронежской детских поликлиниках [28]. В Воронежской железнодорожной поликлинике начал работать онкологический кабинет, призванный распознавать злокачественные опухоли на ранних стадиях. При выявлении заболевания пациенты направлялись на специализированное лечение, а специалисты кабинета вели наблюдение за его ходом [29].

Забота о здоровье работников транспорта проявлялась и в выделении путевок на санаторно-курортное лечение. Например, уже летом 1945 г., по информации председателя дорпрофсожа В. Пчелинцева, было выделено 74 путевки в местные санатории и на курорты Кавказских Минеральных Вод. Перед ВЦСПС был поставлен вопрос о передаче в ведение железнодорожников Икорецкого дома от-

дыха, расположенного в одном из живописных природных уголков Лискинского района Воронежской области.

Врачебный труд высоко оценивался государством. Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР начальник врачебно-санитарной службы Юго-Восточной железной дороги Н. А. Благовещенский был награжден орденом Трудового Красного Знамени в числе 3239 медицинских работников, отмеченных государственными наградами за образцовое выполнение заданий правительства по лечению бойцов и командиров Красной армии, раненых в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, успешному проведению противоэпидемических мероприятий, медицинскому обслуживанию населения и подготовке медицинских кадров [30].

Руководство Главного врачебно-санитарного управления (ГВСУ) НКПС критически оценивало работу фельдшерских пунктов на железных дорогах страны. В ноябре 1945 г. заместитель начальника ГВСУ НКПС генерал-директор административной службы Захарченко направил письмо начальникам врачебно-санитарных служб дорог о неудовлетворительной работе ряда фельдшерских пунктов. Они подверглись критике за допускаявшиеся нарушения и просчеты, в числе которых: непринятие должных мер к ранней госпитализации инфекционных больных; отказ от врачебных консультаций для установления точного диагноза в случаях сложных заболеваний; отсутствие контроля за своевременным лечением туберкулезом, трахомой, чесоткой; необеспечение своевременной изоляции венерических больных, принудительного лечения и установления источников их заражения; некачественное проведение учета и патронажа беременных женщин и грудных детей; слабая организация плановой профилактической работы и недостаточное внимание внедрению санитарно-гигиенических навыков среди населения. При этом основной причиной выяв-

ленных недостатков, по мнению руководства ГВСУ НКПС, являлась не чрезмерная загруженность фельдшерских пунктов, а отсутствие регулярного административного контроля за их работой. С целью исправления создавшегося положения предполагалось ежемесячно направлять в фельдшерские пункты инспекторов лечебно-профилактических отделов для выполнения контрольных функций и оказания практической помощи, а также регулярного направления участковых врачей для приема и консультирования наиболее сложных больных и инструктирования медперсонала в его лечебно-профилактической работе [31, л. 50].

Одновременно врачебно-санитарным службам железных дорог были направлены инструктивные указания по работе фельдшерских и фельдшерско-акушерских пунктов [31, л. 52–54].

Ряд замечаний по организации медицинского обслуживания железнодорожников был высказан начальнику Врачебно-санитарного управления Юго-Восточной железной дороги А. И. Благовещенскому руководством Главного врачебно-санитарного управления МПС в январе 1946 г. В числе озвученных претензий отмечались: невыполнение плана развертывания больничных коек; относительно высокая смертность от заболевания дизентерией и аппендицита, причиной чего являлась поздняя госпитализация больных; низкий уровень организации консультационной помощи в больницах. Подобные нарекания вызывала и работа амбулаторно-поликлинических учреждений, где явно не хватало квалифицированных медицинских кадров. При устранении выявленных недостатков предлагалось обращать внимание на снижение заболеваемости работников предприятий железнодорожного транспорта [31, л. 184–186].

К 1 марта 1946 г. на Юго-Восточной железной дороге, имевшей протяженность 2540 км, трудилось 106 853 работника. Сеть медицинских учреждений до-

роги разделялась на 8 врачебно-санитарных отделений. Они объединяли: 10 санитарно-эпидемических станций; 34 врачебных участка; 10 больниц на 689 коек; 8 родильных домов на 65 коек; 11 поликлиник; 25 специализированных и линейных амбулаторий; 51 фельдшерский и врачебный пункт; 7 пунктов первой помощи на вокзалах; 16 детских яслей на 717 коек; 14 консультаций; 10 молочных кухонь; 4 комнаты матери и ребенка; 8 противотуберкулезных и 11 венерологических учреждений; онкологический, 31 зубо врачебный, 3 неврологических, 4 рентгенологических, 14 малярийных, 9 физиотерапевтических кабинетов; 10 клиничко-диагностических лабораторий; 6 пунктов переливания крови; 36 аптек и др. [32, л. 35–35 об.]

О востребованности и загруженности отраслевых медицинских учреждений свидетельствуют отчетные показатели за 1946 г. Так, Дорожную поликлинику станции Воронеж I, в которой работали 42 штатных врача, в течение года посетили 318 999 пациентов. По четырем врачебным участкам специалисты посетили 6670 больных на дому, включая 86 посещений на линии. Консультации специалистов на дому у больного получили 533 человека. 7508 пациентов получили освидетельствование Врачебно-консультационной комиссии. Профилактический осмотр прошли 35 642 работника ж.д. транспорта. За год было выписано 5900 листов временной нетрудоспособности [33, л. 6–6 об.].

Важную роль в предотвращении распространения инфекционных заболеваний среди работников и пассажиров железнодорожного транспорта играли специалисты-эпидемиологи. Воронежская санитарно-эпидемическая станция в 1946 г. насчитывала 41 сотрудника, включая 8 врачей и 22 средних медицинских работника, в обязанности которых в том числе входило сопровождение пассажирских поездов. Зона обслуживания санэпидстанции включала не только тер-

риторию города, но и линию до станции Касторная. В течение года ими было обследовано 637 эпидемических очагов, из них 169 – с диагнозом лихорадочное состояние. В ходе обследования эпидемических очагов проверялось качество их дезинфекционной обработки, осуществлявшейся городской дезинфекционной станцией и дезинфекционным отрядом Юго-Восточной железной дороги.

Эпидемические очаги обслуживались врачом-эпидемиологом и помощником санитарного врача. Из-за отсутствия транспорта медицинским работникам приходилось преодолевать пешком по 7-8 километров ежедневно. Сотрудники СЭС контролировали выявление лиц, контактировавших с инфицированными больными, оказывали помощь лечебным учреждениям в госпитализации больных; проводили профилактические мероприятия. Один из крупных очагов заболевания сыпным тифом был выявлен ими в общежитии Железнодорожного училища [32, л. 24]. Штрафные санкции возлагались на медицинских работников и граждан, по вине которых инфекционные заболевания продолжали распространяться [32, л. 25].

Одним из серьезных эпидемических заболеваний, с которым пришлось бороться специалистам Воронежской СЭС в 1945–1946 гг., стала туляремия – зооантропонозная инфекция, имеющая природную очаговость. Заболевание характеризуется интоксикацией, лихорадкой, поражением лимфатических узлов. Для борьбы с ним было организовано 19 специализированных бригад, контролировавших ход дератизации (мероприятий по уничтожению грызунов, являвшихся переносчиками инфекционных заболеваний). Только за 1946 г. дезотрядами было обработано 971,3 тыс. кв. метров вместо 350 тыс. кв. метров, запланированных изначально.

Туляремия, выявленная в Сталинском районе Воронежа с 1945 г., распространилась и среди железнодорожного

населения города. Благодаря принятым мерам к марту 1946 г. заболеваемость резко снизилась, а в мае того же года уже не было выявлено ни одного случая. Вспышки сыпного и брюшного тифа в течение 1946 г. происходили скачкообразно, как правило, их источниками становились приехавшие из других районов инфицированные работники. Причиной вспышек дизентерии являлись приобретенные на рынках продукты питания. На предмет выявления малярии в 1946 г. было обследовано более 23 тыс. человек, 1080 из которых подлежали лечению [32, л. 27–27]

Особое внимание уделялось профилактике распространения инфекционных заболеваний среди детей. На учете в Воронежской СЭС состояли 6792 ребенка. Высокая заболеваемость фиксировалась в железнодорожных школах Воронежа с сентября 1946 г., что было связано с возвращением детей из загородных пионерских лагерей и от сельских родственников. В течение четырех месяцев в образовательных учреждениях были выявлены: 14 случаев заболевания скарлатиной, 1 – дифтерией, 70 – корью, 8 – ветрянкой, 5 – брюшным тифом. Во всех школах проводились карантинные мероприятия. Почти полторы тысячи воронежских школьников прошли вакцинацию и ревакцинацию [32, л. 28].

В зоне обслуживания Воронежской СЭС находился ряд объектов коммунальной инфраструктуры, включавшей 75 общежитий, 150 жилых домов и юрт, 17 казарм и полуказарм, 20 будок, 28 стрелочных постов, 45 колодцев и 4 водокачки. В течение года силами санитарных инспекторов было проведено 1016 обследований указанных объектов, 6 из них пришлось закрыть, 18 домов площадью 4704 кв. метра были отремонтированы по предписанию санитарных врачей. По остальным составлялись акты и заключения о соответствии или нарушениях санитарных требований. Было оформлено 775 предложений, вынесено 2 предупре-

ждения, одно дело передано в суд, 2 дела – в прокуратуру. На 45 человек был наложен административный штраф на общую сумму 2685 рублей. Обследованию подверглись и 249 объектов водоснабжения, в отношении которых принимались те же меры санитарного контроля [32, л. 29].

Санитарному надзору со стороны Воронежской СЭС подлежали пищевые предприятия транспорта: 14 столовых, 14 магазинов, 48 ларьков, 5 продовольственных и овощных баз, 2 хлебопекарни, 2 колбасных цеха, ресторан-буфет, 4 ресторана на станциях, цех фруктовых вод, 5 овощехранилищ, 5 детских столовых, 4 больничных кухонь, 2 вагоналавки, 5 буфетов в поездах Москва – Киев. За 1946 г. было проведено 2687 обследований, по результатам которых внесены 386 предложений, выписано 58 штрафов на сумму 2250 руб., наложено 14 административных взысканий. На подведомственных предприятиях промышленности (19 объектов, включая паровозоремонтный завод, паровозное и два вагонных депо) контролировалось соблюдение санитарных норм при их восстановлении, а также выполнение требований производственной санитарии и гигиены в отношении работников. По результатам 244 обследований были выписаны 460 санитарных требований, закрыты 8 объектов, 6 из которых после устранения нарушений возобновили работу [32, л. 30–31].

Как и во всех транспортных организациях, в лечебно-санитарных учреждениях Юго-Восточной железной дороги регулярно осуществлялась подготовка к работе в зимних условиях. 2 июля 1946 г. начальником дороги был издан специальный приказ № 500, предусматривавший проведение строительно-восстановительных работ на сумму 1,9 млн руб. и 797,8 тыс. руб. на капитальный ремонт зданий и строительство подсобных помещений. В числе объектов, подлежавших восстановлению, значились больни-

ца ст. Лихая, амбулатории на станциях Глубокая и Графская, поликлиника ст. Воронеж, родильный дом на ст. Воронеж II, детские ясли № 1 на ст. Лиски. Планировалось к ноябрю 1946 г. построить детские ясли, женскую и детскую консультации на ст. Россошь. Капитальному ремонту подлежали здания 24 лечебно-санитарных учреждений дороги. Приказ обязывал к 1 октября 1946 г. обеспечить лечебно-профилактические учреждения запасами топлива на весь отопительный сезон, а также провести дополнительные работы по утеплению зданий и помещений [32, л. 30–31].

Но из выделенной на капитальный ремонт суммы вовремя было отпущено лишь 200 тыс. руб., остальные средства отпускались дополнительно по мере расходования кредитов. Восстановление объектов происходило крайне медленными темпами. Так, на 1 июля 1946 г. объем выполненных работ исчислялся суммой 126 тыс. рублей (или 5,5% от запланированного).

10 июля 1946 г. был издан приказ начальника дороги № 527 «Об улучшении медицинского обслуживания на ЮВЖД», обязывавший строительные организации безоговорочно соблюдать утвержденный план восстановления и капитального ремонта лечебных учреждений. 7 августа 1946 г. приказом начальника дороги № 637 «О неудовлетворительных темпах восстановительных работ на Юго-Восточной дороге» намечались конкретные меры по исправлению ситуации и устанавливался срок завершения работ до 30 сентября. Но на 21 августа годовой план был выполнен лишь на 12,26 %. Строительно-восстановительное управление Юго-Восточной ж.д. выполняло работы только по двум запланированным объектам. В то же время к восстановлению дорожной поликлиники ст. Воронеж, детских яслей ст. Лиски и амбулатории ст. Графская ж.д. строители даже не приступали. Это происходило, несмотря на включение Воронежской по-

ликлиники в перечень восстанавливаемых объектов Постановлением СНК СССР от 1 ноября 1945 № 2722 и приказом НКПС от 19 ноября 1945 г. № 1070/Ц. Поликлиника являлась одним из самых крупных медицинских учреждений на Юго-Восточной дороге, осуществлявшим консультационную помощь всем больным, направляемым с линии. Кроме этого здесь размещались дорожная санитарно-гигиеническая лаборатория, дорожный аптечный склад, а также планировалось размещение фельдшерско-акушерской школы, которая при отсутствии помещений оказалась под угрозой закрытия.

Не меньше проблем создавала задержка ремонта здания детских яслей на ст. Лиски, поскольку в нем располагались станционная поликлиника и больница, не функционировавшая из-за возможного обвала перекрытия. В целом отсутствие ремонта в здании вело к прекращению медицинского обслуживания работников всего Лискинского узла. Необходимость срочного строительства амбулатории на станции Графская была вызвана возвращением занимаемого ею помещения вернувшемуся с фронта хозяину. В течение года здесь не удавалось возвести новое здание амбулатории из-за отсутствия необходимых строительных материалов. Когда Врачебно-санитарная служба дороги смогла получить наряд на 280 кубометров строительной древесины, оказалось, что заготовленный лес непригоден для строительства, хотя его отбором занимался представитель Управления строительно-восстановительных работ дороги [32, л. 33 об.]

Врачебно-санитарная служба неоднократно сигнализировала руководству дороги и НКПС о неудовлетворительном ходе работ по восстановлению и строительству медицинских учреждений. К сожалению, многочисленная переписка и издание распорядительных актов не способствовали своевременному решению проблемы.

В 1947 г. 255 врачей и 330 специалистов среднего медперсонала из 36 амбулаторно-поликлинических учреждений Юго-Восточной железной дороги обслужили 2 542 790 посетителей. В 19 стационарных учреждениях, рассчитанных на 817 больничных коек, включая родильные дома и детские больницы, была оказана помощь 17 292 пациентам. Их лечением занимались 46 врачей, 212 представителей среднего и 256 – младшего медицинского персонала. Физиотерапевтическую помощь в лечебных учреждениях дороги получили 133 076 человека. В 14 клиничко-диагностических лабораториях были выполнены 172 041 анализ. На дороге работали 18 ясельных учреждений для детей железнодорожников на 790 мест, противотуберкулезный санаторий на 40 коек, принявший 421 больного. Посетителями 5 комнат матери и ребенка общей вместимостью 92 койки, функционировавших при вокзалах ЮВЖД, стали 110 874 человека, в том числе 25 883 ребенка в возрасте до трех лет, у 30 детей были выявлены инфекционные заболевания с их последующей госпитализацией. Десятью ведомственными молочными кухнями за год было отпущено 558 912 порций продукции, ежедневно они обеспечивали потребности до 1000 детей [34, л. 1–3].

В соответствии с постановлениями Совета Министров СССР № 5036 от 31 октября 1949 г. и № 3513 от 14 августа 1950 г. «Об упорядочении сети и установлении единой номенклатуры учреждений здравоохранения» в целях дальнейшего улучшения лечебно-профилактического обслуживания и санитарно-противоэпидемической деятельности происходило объединение больничных стационаров с амбулаторно-поликлиническими структурами. Для реорганизации транспортной системы здравоохранения требовались дополнительное время и ресурсы. Поэтому приказом МПС СССР № 703/цз от 23 октября 1950 г. разрешалось временно (в срок до 1 января

1953 г.) самостоятельное существование лечебно-профилактических учреждений ж.д. транспорта, не соответствующих единой номенклатуре и типовым категориям. В прилагаемом к приказу перечне таких организаций оказались Воронежская дорожная больница и специализированная амбулатория при Воронежском паровозоремонтном заводе, а также несколько амбулаторий, поликлиник и ряд ведомственных детских яслей ЮВЖД [35, л. 1, 6, 10].

12 мая 1950 г. начальником Донецкого округа железных дорог был издан приказ №93/ОН «О мероприятиях по улучшению медико-санитарного обслуживания железнодорожного населения Донецкого округа». По результатам проведенного окружного совещания медицинских работников лечебно-профилактических и санитарно-противоэпидемических учреждений дорог округа, а также анализа обзоров деятельности медико-санитарных учреждений округа за 1949 г., руководство округа констатировало, что в вопросах медицинского обслуживания железнодорожников и членов их семей сохранилось немало проблем. В частности, отмечались высокие показатели заболеваемости с временной утратой трудоспособности и травматизма в паровозном депо Ртищево П. В числе других недочетов в приказе были названы: недостаточный охват врачебными посещениями больных на дому, особенно живущих на линейных станциях; слабо развитая лабораторная и рентгенологическая база; поздние сроки госпитализации больных; необеспеченность отдельных поликлиник и больниц специализированными видами медицинской помощи; низкая активность работ по борьбе с венерическими и туберкулезными заболеваниями; серьезные просчеты в обслуживании онкологических и акушерско-гинекологических больных; медлительность в процессе объединения больничных и амбулаторно-поликлинических учреждений. Особой критике подверглась сани-

тарно-противоэпидемическая служба ЮВЖД за отсутствие должных результатов в работе по ликвидации паразитарных тифов и распространения кишечных инфекций [35, л. 24].

В распорядительной части приказа был намечен комплекс мер по исправлению выявленных недостатков, включая ежеквартальное заслушивание докладов руководителей предприятий, имевших большое количество заболевших работников; выделение помещений под здравпункты на предприятиях и вокзалах, а также под пансионаты при больницах, для лечения прибывающих с линии онкологических больных; своевременное завершение капитального и текущего ремонта в лечебных учреждениях. Ответственность за подбор, расстановку и компетентность медицинских кадров, повышение эффективности работы ведомственных структур здравоохранения и оказания помощи железнодорожникам возлагалась на начальников Врачебно-санитарных служб дорог [35, л. 25].

С 23 мая по 4 июня 1950 г. заместитель начальника Врачебно-санитарного отдела Донецкого округа железных дорог М. И. Свечников провел обследование работы лечебно-профилактических и санитарных учреждений ряда узлов Юго-Восточной железной дороги, по итогам которого был издан приказ № 11 от 10 июня 1950 г. «О мероприятиях по улучшению медико-санитарного обслуживания на Юго-Восточной ж.д.» начальником ВСО Донецкого округа. Одним из серьезных недостатков, выявленных в ходе проверки, стало обслуживание больных на линейных станциях, в казармах и будках преимущественно фельдшерами. Например, за первые 5 месяцев 1950 г. по поликлинике ст. Поворино из 200 выездов на линию обслужено врачами было только 25; по поликлинике ст. Борисоглебск из 275 выездов посещено врачами только 14. Подобное положение с выездами на линию наблюдалось по станциям Лиски и Ртищево.

Неблагополучным признавалось совмещение медицинского обслуживания железнодорожников с одновременным оказанием медпомощи пассажирам силами персонала вокзальных медпунктов на станциях Лиски и Балашов. В результате во время обслуживания работников транспорта на дому медпомощь пассажирам на вокзалах этих станций не оказывалась.

Негативно сказывалась ситуация с обеспечением лечебных учреждений транспортными средствами. Например, в поликлинике ст. Борисоглебск они вовсе отсутствовали. Вызывали нарекания и факты отзыва врачей из производственных здравпунктов, из-за чего работники паровозных и вагонного депо ст. Ртищево остались без квалифицированной медицинской помощи.

Отсутствие врачебного контроля за деятельностью противоэпидемических бригад приводило к снижению эффективности борьбы с инфекционными заболеваниями, поскольку на некоторых станциях практически не велся учет детского населения, нарушались сроки вакцинации и ревакцинации работников, не осуществлялся контроль за качеством питьевой воды. Не отвечали санитарным требованиям помещения, а также нарушался общий санитарный режим в лечебных учреждениях на станциях Лиски, Ртищево, Балашов. Все выявленные нарушения, согласно приказу, предписывалось устранить в 20-дневный срок [35, л. 29–33].

В 1950 г. на Юго-Восточной железной дороге количество больниц и родильных домов не изменилось, но их вместимость по сравнению с показателями 1947 г. возросла на 12% (достигла 927 коек). Число больных, прошедших стационарное лечение за год, увеличилось до 21 964 человек, что на 22% больше, чем тремя годами ранее. С 46 до 67 единиц выросли штаты врачей, с 212 до 254 – штаты среднего медицинского персонала. Из 19 действовавших больничных учреждений 12 прошли стадию реоргани-

зации, объединившись с амбулаторно-поликлиническими структурами. В семи ведомственных родильных домах за год появилось на свет 2797 младенцев. В 37 амбулаториях и поликлиниках дороги (21 из которых находилась на территории Воронежской области) было зафиксировано 2 069 709 посещений за год, что на 19% меньше, чем в 1947 г. При этом численность врачей в них возросла с 255 до 316, а специалистов среднего медперсонала – с 330 до 460. Стоматологическую помощь в 37 специализированных кабинетах и отделениях оказывали 58 врачей. Их посетили за год 251 933 пациента. На предприятиях ЮВЖД действовало 35, а на вокзалах 7 здравоохранительных и медицинских пунктов. В течение года их услугами воспользовались 266 893 человека. Помощь им оказывали 27 врачей и 102 фельдшера. В 19 ведомственных яслях состояло 746 детей, 105 из которых в летний период находились на дачном режиме. О здоровье малышей заботились 285 штатных сотрудников, включая врачей, работников среднего и младшего медицинского персонала. При вокзалах по-прежнему работало 5 комнат матери и ребенка, но количество их посещений по

сравнению с 1947 г. сократилось почти в два раза и составило 66 903. В пять раз сократилось и количество детей, у которых в период пребывания здесь были выявлены инфекционные заболевания, а число оставленных детей – почти в 15 раз (с 73 до 5), что может свидетельствовать о стабилизации санитарно-эпидемиологической и социально-бытовой обстановки. Санитарными службами ЮВЖД за год была проведена дезобработка помещений площадью около 17 млн кв. метров (включая школы, общежития, бригадные дома, вокзалы), обработано 51 589 железнодорожных вагонов [36, л. 2–7].

Выводы

В целом в течение пяти послевоенных лет система транспортного здравоохранения, функционировавшая на Юго-Восточной железной дороге, восстановила полную работоспособность, сумев в тяжелых условиях усовершенствовать материально-техническую оснащенность лечебных учреждений и укрепить их кадровый потенциал, что позитивно сказывалось на качестве оказания медицинской помощи.

Список литературы

1. Ковалев И. В. Советский железнодорожный транспорт. 1917-1947. М.: Трансжелдориздат, 1947. 96 с.
2. Хачатуров Т. С. Железнодорожный транспорт СССР. М.: Трансжелдориздат, 1952. 264 с.
3. Мушруб А. Г., Гусаров Б. П., Залужная Д. В. Развитие советского железнодорожного транспорта. М.: Транспорт, 1984. 255 с.
4. Аксененко Н. Е., Лapidус Б. М., Мишарин А. С. Железные дороги России от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001. 335 с.
5. Железнодорожный транспорт: XX век / ред. совет: С. А. Пашинин, А. А. Поликарпов, И. В. Харланович. М.: Железнодорожное дело, 2001. 188 с.
6. История железнодорожного транспорта Советского Союза. Т. 3: 1945–1991 гг. / ред. кол.: Г. М. Фадеев (пред.) [и др.]. М.: Академкнига, 2004. 631 с.
7. История железнодорожного транспорта России XIX–XXI вв. / под ред. Е. И. Пивовара. М.: Изд. дом Мещерякова, 2012. 736 с.
8. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России / В. В. Агафонов, А. А. Голубев, И. П. Киселев [и др.]; под ред. В. В. Фортунатова. М.: Учебно-метод. центр по образованию на ж.д. транспорте, 2007. 289 с.
9. Юго-Восточная за 40 лет. Воронеж: Кн. изд-во, 1957. 60 с.

10. Попов В. М. Стальной меридиан: История Юго-Восточной железной дороги. Воронеж: Центр обществ. связей Юго-Вост. ж.д., 2001. 247 с.
11. Азбука нашей магистрали / под общ. ред. А. И. Володько. Воронеж: Юго-Восточная ж.д., 2013. 344 с.
12. Здравоохранение на железнодорожном транспорте и в транспортном строительстве / В. М. Сибилев, О. Н. Сорокин, А. А. Прохоров [и др.]. М.: Транспорт, 1992. 223 с.
13. Вопросы истории железнодорожной медицины / под ред. О. Н. Сорокина [и др.]. М.: РАПС, 2000. 324 с.
14. Сорокин О. Н., Кривуля С. Д., Цфасман А. З. Вопросы истории железнодорожной медицины. М.: РАПС, 2000. 324 с.
15. Сорокин О. Н., Кудрин В. Л., Прохоров А. А. История здравоохранения на железнодорожном транспорте в России // Проблемы социальной гигиены и история медицины. 2000. № 6. С. 55–56.
16. Карпова О. А. Советский период железнодорожной медицины (1917–1990) // Сибирский медицинский вестник. 2016. Т. 31, № 3. С. 96–99.
17. Этапы большого пути. Кн. 3: Из истории трудовых традиций железнодорожников Курского отделения Московской железной дороги. 1945–1995 / А. Н. Манжосов, В. К. Гладких, Н. П. Манжосов [и др.]. Курск: Курскинформпечать, 1996. 272 с.
18. Манжосов А. Н., Минаева Е. С. Роль врачей-фронтовиков в становлении медицинских учреждений послевоенных лет: (о деятельности главного врача отделенческой больницы на ст. Курск Сергея Николаевича Поликарпова (1900–1963) // Научные труды молодежной секции Курского отделения РОИА / под ред. В. Л. Богданова. Вып. 4. Курск: ЮМЭКС, 2013. С. 31–36.
19. Социально-политические факторы развития отечественного железнодорожного транспорта в 1940–1960-е годы (по материалам Курской области): монография / В. В. Коровин, Е. А. Масуфранова, А. В. Величко [и др.]; Юго-Западный гос. ун-т. Курск, 2017. 298 с.
20. ГАВО (Государственный архив Воронежской области). Ф. Р-1978. Оп. 28. Д. 36.
21. Емельянов В. Санпосты в поездах // Вперед. 1945. 5 июл.
22. Благовещенский Н. Медицинское обслуживание // Вперед. 1945. 10 июл.
23. Бабайцев Медицинская школа // Вперед. 1945. 14 июл.
24. Курсы медсестер // Вперед. 1945. 13 нояб.
25. Благовещенский Н. Новый родильный дом // Вперед. 1945. 19 июл.
26. Никитина М. Детская больница // Вперед. 1945. 2 авг.
27. Расширение больницы // Вперед. 1945. 6 сент.
28. Сви́дерский М. Расширение лечебных учреждений // Вперед. 1945. 13 окт.
29. Сви́дерский М. Онкологический кабинет // Вперед. 1945. 3 нояб.
30. Награждение медицинских работников // Вперед. 1945. 11 сент.
31. ГАВО. Ф. Р-1978. Оп. 28. Д. 55.
32. ГАВО. Ф. Р-1978. Оп. 28. Д. 41.
33. ГАВО. Ф. Р-1978. Оп. 28. Д. 60.
34. ГАВО. Ф. Р-1978. Оп. 28. Д. 67.
35. ГАВО. Ф. Р-1978. Оп. 28. Д. 137.
36. ГАВО. Ф. Р-1978. Оп. 28. Д. 138.

Reference

1. Kovalev I. V. Sovetskij zheleznodorozhnyj transport. 1917–1947 [Soviet railway transport. 1917–1947]. Moscow, Transzheldorizdat, Publ., 1947. 96 p.

2. Hachaturov T. S. Zheleznodorozhnyj transport SSSR [Railway transport of the USSR]. Moscow, Transzheldorizdat Publ., 1952. 264 p.
3. Mushrub A. G., Gusarov B. P., Zaluzhnaya D. V. Razvitie sovetskogo zheleznodorozhnogo transporta [Development of Soviet railway transport]. Moscow, Transport Publ., 1984. 255 p.
4. Aksenenko N. E., Lapidus B. M., Misharin A. S. Zheleznye dorogi Rossii ot reformy k reforme [Russian Railways from reform to reform]. Moscow, Transport Publ., 2001. 335 p.
5. Zheleznodorozhnyj transport: XX vek [Railway transport: XX century]; ed. by S. A. Pashinin, A. A. Polikarpov, I. V. Harlanovich. Moscow, Zheleznodorozhnoe delo Publ., 2001. 188 p.
6. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Sovetskogo Soyuza. T. 3. 1945-1991 gg. [History of railway transport of the Soviet Union. Vol. 3. 1945-1991]; ed. by G. M. Fadeev. Moscow: Akademkniga Publ., 2004. 631 p.
7. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii XIX-XXI vv. [History of railway transport in Russia XIX-XXI centuries]; ed. by E. I. Pivovar. Moscow, Izd. dom Meshcheryakova, 2012. 736 p.
8. Agafonov V. V., Golubev A. A., Kiselev I. P., eds. Lyudi dela. Vklad zheleznodorozhnikov v social'no-ekonomicheskoe razvitie Rossii [People of business. Contribution of railway workers to the socioeconomic development of Russia]; ed. by V. V. Fortunatov. Moscow, Uchebno-metod. centr po obrazovaniyu na zh.d. transporte, 2007. 289 p.
9. Yugo-Vostochnaya za 40 let [South-Eastern for 40 years]. Voronezh, Knizhnoe izd-vo, 1957. 60 p.
10. Popov V. M. Stal'noj meridian: Istoriya Yugo-Vostochnoj zheleznoj dorogi [Steel Meridian: The History of the Southeastern Railway]. Voronezh, Centr obshchestvennyh svyazej Yugo-Vost. zheleznoj dorogi, 2001. 247 p.
11. Azbuka nashej magistrali [The alphabet of our highway]; ed. by A. I. Volod'ko. Voronezh, Yugo-Vostochnaya zheleznaya doroga Publ., 2013. 344 p.
12. Sibilev V. M., Sorokin O. N., Prohorov A. A., eds. Zdravoohranenie na zheleznodorozhnom transporte i v transportnom stroitel'stve [Healthcare in railway transport and transport construction]. Moscow, Transport Publ., 1992. 223 p.
13. Voprosy istorii zheleznodorozhnoj mediciny [Questions of the history of railway medicine]; ed. by O. N. Sorokin. Moscow, RAPS Publ., 2000. 324 p.
14. Sorokin O. N., Krivulya S. D., Cfasman A. Z. Voprosy istorii zheleznodorozhnoj mediciny [Questions of the history of railway medicine]. Moscow, RAPS Publ., 2000. 324 p.
15. Sorokin O. N., Kudrin V. L., Prohorov A. A., Istoriya zdravoohraneniya na zheleznodorozhnom transporte v Rossii [History of Railway Transport Healthcare in Russia]. *Problemy social'noj gigieny i istoriya mediciny = Problems of social hygiene and the history of medicine*, 2000, no. 6, pp. 55–56.
16. Karpova O.A. Sovetskij period zheleznodorozhnoj mediciny (1917–1990) [Soviet period of Railway Medicine (1917-1990)]. *Sibirskij medicinskij vestnik = Siberian Medical Bulletin*, 2016, vol. 31, no. 3, pp. 96–99.
17. Manzhosov A. N., Gladkikh V. K., Manzhosov N. P., eds. Etapy bol'shogo puti. Kn. 3. Iz istorii trudovyh tradicij zheleznodorozhnikov Kurskogo otdeleniya Moskovskoj zheleznoj dorogi. 1945–1995. [Stages of a long journey. Book 3. From the history of labor traditions of railway workers of the Kursk branch of the Moscow Railway. 1945-1995]. Kursk, Kursk-inforpechat' Publ., 1996. 272 p.
18. Manzhosov A. N. Minaeva E. S. Rol' vrachej-frontovikov v stanovlenii medicinskih uchrezhdenij poslevoennyh let: (o deyatelnosti glavnogo vracha otdelencheskoy bol'nicy na st. Kursk Sergeya Nikolaevicha Polikarpova (1900-1963) [The role of front-line doctors in the formation of medical institutions in the post-war years: (about the activities of the chief physician of

the department hospital at Kursk station Sergey Nikolaevich Polikarpov (1900–1963)]. *Nauchnye trudy molodezhnoj sekcii Kurskogo otdeleniya ROIA* [Scientific works of the youth section of the Kursk branch of the ROIA]; ed. by V. L. Bogdanov. Is. 4. Kursk, YUMEKS Publ., 2013, pp. 31–36.

19. Korovin V. V., Masufranova E. A., Velichko A. V., eds. *Social'no-politicheskie faktory razvitiya otechestvennogo zheleznodorozhnogo transporta v 1940–1960-e gody (po materialam Kurskoj oblasti)* [Socio-political factors of the development of domestic railway transport in the 1940s–1960s (based on the materials of the Kursk region)]. Kursk, Southwest St. Univ. Publ., 2017. 298 p.

20. Emel'yanov V. Sanposty v poezdah [Sanposts on trains]. *Vpered = Forward*, 1945, July 5.

21. Blagoveshchenskij N. Medicinskoe obsluzhivanie [Sanposts on trains]. *Vpered = Forward*, 1945, July 10.

22. Babajcev. Medicinskaya shkola [Medical School]. *Vpered = Forward*, 1945, July 14.

23. Kursy medsester [Nursing courses]. *Vpered = Forward*, 1945, November 13.

24. Blagoveshchenskij N. Novyj roditel'nyj dom [New maternity hospital]. *Vpered = Forward*, 1945, July 19.

25. Nikitina M. Detskaya bol'nica [Children's Hospital]. *Vpered = Forward*, 1945, August 2.

26. Rasshirenie bol'nicy [Hospital expansion]. *Vpered = Forward*, 1945, September 6.

27. Sviderskij M. Rasshirenie leчебных uchrezhdenij [Expansion of medical institutions]. *Vpered = Forward*, 1945, October 13.

28. Sviderskij M. Onkologicheskij kabinet [Oncology office]. *Vpered = Forward*, 1945, November 3.

29. Nagrazhdenie medicinskih rabotnikov [Awarding of medical workers]. *Vpered = Forward*, 1945, September 11.

30. GAVO, f. R-1978, op. 28, d. 55.

31. GAVO, f. R-1978, op. 28, d. 41.

32. GAVO, f. R-1978, op. 28, d. 60.

33. GAVO, f. R-1978, op. 28, d. 67.

34. GAVO, f. R-1978, op. 28, d. 137.

35. GAVO, f. R-1978, op. 28, d. 138.

Информация об авторе / Information about the Author

Головин Евгений Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры конституционного права, Юго-Западный государственный университет, г. Курск, Российская Федерация, e-mail: golovin007@mail.ru, ORCID: 0000-0003-0199-7423

Evgeny A. Golovin, Candidate of Sciences (Historical), Associate Professor of the Department of Constitutional Law, Southwest State University, Kursk, Russian Federation, e-mail: golovin007@mail.ru, ORCID: 0000-0003-0199-7423