

РАЗВИТИЕ ВЕДОМСТВЕННОГО МЕДИЦИНСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БССР В 1943 - 1991 ГГ. (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. В нём 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, 2, 3]. Но там 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 наиболее перспективные способы достижения результатов в этой сфере, указать на прямую связь между безопасностью движения и состоянием здоровья работников транспорта.

Для достижения поставленной цели наше исследование предложило для решения следующие задачи: выделить основные направления и этапы политики медицинского обеспечения работников транспорта в республике в 1943-1991 гг., 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 г. принял постановление «О возобновлении работы проектно-технической конторы Народного Комиссариата здравоохранения БССР» [4, с. 73]. В октябре 1945 г. 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 гг. Ход восстановления и строительства объектов здравоохранения в числе прочего рассмотрел пленум ЦК КП(б)Б в июле 1945 г. Потребовал от партийных и профсоюзных органов поставить в центр внимания вопросы здравоохранения пленум ЦК КП(б)Б в июне 1948 г. Значимую роль сыграло решение ЦК КП(б)Б «О неотложных мерах улучшения медицинского обслуживания населения БССР» от 5 октября 1948 г..

Имевшиеся до Великой Отечественной войны на железных дорогах БССР медицинские учреждения восстанавливали свою работу по мере освобождения. Сделать это было сложно. Если к началу войны железные дороги БССР располагали 7 больницами, 10 поликлиниками, 18 линейными амбулаториями, 8 фельдшерско-акушерскими пунктами, 3 медпунктами на вокзалах, 7 санучастками, то оккупантами они были разрушены [6, с. 135]. В январе-марте 1944 г. 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 г. «О мероприятиях по борьбе с желудочно-кишечными инфекциями», исходя из которого проводился ремонт и строительство необходимых санитарных объектов [8, лл. 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 г. начала работать дорожная больница на ст. Барановичи-Центральные и поликлиника [9, с. 151]. В июле 1944 г. 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 г. парткома Оршанского узла [10, лл. 1, 1 об]. В конце 1944 г. 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 гг. из-за

имевшейся антисанитарии на Брест-Литовской дороге существовала постоянная угроза вспышек тифа. [12, лл. 152, 210]. Несмотря на миграцию населения и обширные разрушения медработникам железных дорог БССР удалось избежать массового распространения заболеваний.

Как и везде в сложных условиях происходило восстановление медицинских учреждений Брест-Литовской дороги. В декабре 1944 г. 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 недостатков, что стало одной из тем заседания её руководства в декабре 1945 г. [12, л. 5]. Размах восстановительных работ не ослабевал. В 1945 г. 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 не хватало и в 1947 г. наиболее остро стоял вопрос о возобновлении деятельности зубных кабинетов на Могилёвском отделении [14, с. 2]. Если коснуться Западной дороги, то в 1946 г. 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 с помощью специализированных поездов. С другой стороны работники линейных станций, например, Брест-Литовской дороги в 1948 г. жаловались в партийные организации на работу зубоучастного кабинета [15, л. 66].

Медицинским обслуживанием постоянно интересовались профсоюзы. В 1948 г. на недостатки в медицинском обслуживании железнодорожников обратил своё внимание III пленум Дорпрофсожа Белорусской дороги. В 1949 г. этот вопрос в отношении станций Калинковичи и Житковичи рассмотрел райпрофсоюз Белорусской дороги [16, л. 226]. Улучшению медицинского обслуживания содействовало постановление ЦМ СССР от 29 сентября 1947 г. «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 г. [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 ЦМ СССР от 5 декабря 1946 г.

Медицинские учреждения речников после освобождения восточных районов республики в конце 1943 - начале 1944 г. уже провели комплекс мероприятий по борьбе с сыпным тифом [19, с. 2]. Одним из первых в апреле 1944 г. 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) в июле 1944 г., было отмечено, что в Витебск были сожжены поликлиника и амбулатория речников [20, лл. 5, 6]. Но после окончательного освобождения процесс восстановления ускорился. Одним из основных учреждений речников на сентябрь 1944 г. была поликлиника в г. Гомеле, взявшая обязательства по применению новых методов лечения. В ноябре 1944 г. у речников Днепро-Двинского бассейна было 4 поликлиники, 12 врачебных амбулаторий, фельдшерские пункты, санитарно-эпидемиологические станции, санитарно-гигиеническая амбулатория [19, с. 2]. В 1946 г. 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 г. по сравнению с 1945 г. были снижены на 30%.

Медицинская сеть Днепро-Двинского на ноябрь 1946 г. составила 3 больницы (Гомель, Бобруйск, Пинск), 3 поликлиники, 14 врачебных амбулаторий, 15 фельдшерских пунктов и 6 эпидемических станций [21, с. 2]. Нововведением 1948 г. была работа парохода «Врачебный», который обслуживал отдалённые участки, а в 1949 г. медицинская сеть смогла превысить довоенный уровень. За 1948 - 1949 гг. 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 г. выдача путёвок во всеобшественные здравницы такие как «Ессентуки» [22, лл. 9, 19]. Приказ начальника Главного управления от 24 мая 1949 г. 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, лл. 286, 293].

С восстановлением экономики у государства появились больше ресурсов для решения социальных вопросов. В 1950 г. вышло распоряжение ЦМ БССР «О ремонте лечебных учреждений, обслуживающих рабочих и служащих». Дополнительные возможности дало, утверждённое 9 августа 1955 г. ЦМ СССР, положение «О фонде предприятия для улучшения культурно-бытовых условий работников и совершенствования производства». XXI съезд КПБ в 1954 г. отметил увеличение расходов на здравоохранение и расширение сети медицинских учреждений. В 1956 г. XX съезд КПСС поставил задачу обеспечения развития здравоохранения и привлечения к этому делу министерств. В 1958 г. пленум Белорусского совета профсоюзов обсудил меры улучшения медицинского обслуживания рабочих

промышленных предприятий, строительства и транспорта Витебской области. VIII съезд профсоюзов БССР в 1958 г. обязал свои низовые подразделения усилить контроль как за работой медучреждений. XII съезд профсоюзов СССР в 1959 г. 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 г. «Об изменении порядка планирования капитальных вложений на жилищное, коммунальное, культурно-бытовое строительство и на развитие строительной индустрии», по которому расходы на строительство объектов здравоохранения планировались отдельно. Однако, в число транспортных министерств и ведомств, которым 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 гг. интенсивно расширялась сеть медицинских учреждений железных дорог республики, а со 2-й половине 50-х гг. 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 1-й половине 50-х гг. стали более широко распространяться медосмотры железнодорожников, связанных с движением поездов [24, л. 120]. Каждый год приносил железнодорожникам улучшение их медицинского обслуживания. В 1952 г. 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 г. отмечали нехватку медицинских кадров, оборудования, транспортных средств. В 1953 г. 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 г. 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 г. пленум Белорусского совета профсоюзов обратился к начальнику Белорусской дороги с просьбой о принятии мер к окончанию строительства больницы в Витебске.

В начале 50-х гг. активизация деятельности медицинских учреждений общего типа в отношении работников автотранспорта было связано с постановлением ЦК КПБ от 5 февраля 1952 г. «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 г. «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, лл. 1, 3]. На развитие сети медпунктов при автохозяйствах республики повлияло постановление СМ БССР от 15 декабря 1955 г. 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 г. Министерство своим решением от 12 июля 1956 г. 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 г. принял решение о выполнении постановлений по работе с этилированным бензином.

У речников республики в начале 50-х гг. сеть медицинских учреждений укреплялась. По Днепро-Двинскому бассейну в 1950 г. расширила свою деятельность Гомельская поликлиника, продолжил свои рейсы теплоход «Врачебный», работала противомаларийная станция, которая препятствовала распространению инфекционных заболеваний. В 1953 г. был укрупнён медицинский пункт на Гомельском речном вокзале, в функции которого входило своевременное выявление заболеваний. К большому сожалению речников по решению министерства здравоохранения их ведомственная медицинская сеть в 1957 г. 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 г. рассмотрела вопрос о мероприятиях по улучшению медицинского обслуживания речников. Однако, вопрос своевременно решён не был. Основой ведомственной сети здравоохранения речников после 1957 г. 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 никогда ни выходило из зоны внимания органов власти. Так, 14 января 1960 г. появилось постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по дальнейшему улучшению медицинского обслуживания и охраны здоровья населения СССР». В 1960 г. в ведение профсоюзов были переданы хозрасчётные санатории и дома отдыха, в 1962 г. 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 решения Президиума ВЦСПС, принятого

в 1963 г., требовалось установить контроль за тем, чтобы путёвки в санатории выдавались строго в соответствии с медзаключением. XII пленум ВЦСПС в марте 1967 г. в своём постановлении утвердил планы мероприятий по расширению строительства санаториев-профилакториев. Важную роль сыграли и, принятые в 1969 г. Верховным Советом СССР, Основы законодательства СССР и союзных республик о здравоохранении. На XXV съезде КПБ в 1961 г. говорилось о необходимости проведения профилактических мероприятий по предупреждению заболеваемости. С заботой об охране здоровья было связано постановление Четвёртой сессии Верховного Совета СССР 1968 г. «О состоянии медицинской помощи населению и мерах по улучшению здравоохранения в СССР». Формированию ведомственного здравоохранения содействовало постановление ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по дальнейшему улучшению здравоохранения и развитию медицинской науки в стране» принятое 5 июля 1968 г., по которому в целях укрепления здравоохранения с одной стороны было предложено обеспечить строительство многопрофильных больниц, а с другой стороны создать при предприятиях медико-санитарные части со стационарами или самостоятельные поликлиники.

Медицинское обслуживание железнодорожников в 60-е гг. продолжало проводиться по отраслевому принципу, что с одной стороны было связано с большой протяжённостью дороги, а с другой стороны 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 гг. 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 [2, с. 304]. Продолжилась практика выпуска на линию культурно-бытовых поездов, с которыми на линейные станции выезжали врачи железнодорожных больниц и поликлиник.

В 1965 г. 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 г. 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 г. стал действовать санаторий-профилакторий Могилевского отделения дороги «Дубровенка», в 1968 г. был открыт санаторий-профилакторий Витебского отделения близ курорта «Лётцы».

Не забывали в 60-е гг. о медицинском обеспечении и на предприятиях автомобильного транспорта. Заботой о здоровье был проникнут приказ от 8 марта 1960 г. по Главному управлению автомобильного транспорта при СМ БССР. Приказ опирался на постановление СМ БССР от 15 февраля 1960 г., 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 г. 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 г. обратил внимание ВЦСПС. Исходя из этого в 1968 г. 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 гг. в связи с обострением проблем безопасного вождения возросли требования к здоровью автотранспортников и соответственно к деятельности медпунктов автопредприятий. В 1967 г. 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 г. 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 г. на автопредприятиях республики насчитывалось 65 медпунктов, то к началу 1969 г. их сеть уменьшили на 16 единиц, а в оставшихся была сокращена численность медицинского персонала [30, с. 2]. Те, что остались доказали свою высокую эффективность. Благодаря деятельности здравпункта автобусного парка № 1 г. Минска в течение 1968 г. из 1,5 тысяч работников парка в поликлиниках лечилось только 142 человека. Обладали сетью здравпунктов и все предприятия городского электротранспорта. Когда для вагонов минского трамвая в 1967 г. выстроили новое депо, то в нём разместили и хорошо оборудованный здравпункт.

В 60-е гг. негативно на обслуживании речников сказалось, проводимая специализация и укрупнение медико-санитарных учреждений. 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. Исходя из него помощь речникам оказывалась специализированными учреждениями в любом пункте плавания. Самым крупным медицинским учреждением речников БССР в начале 60-х гг.

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, но где главным лицом был лишь фельдшер. Медицинские учреждения для речников были необходимы в связи с ростом объёма грузоперевозок, наличия 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 г. 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 г., с тем чтобы речной транспорт попал в перечень министерств, которым утверждались капитальные вложения на строительство объектов здравоохранения [31, л. 193]. Однако, это обращение положительного результата не дало. Внимание органов управления к социальным вопросам, куда относилось и медицинское обеспечение, возникало в случаях невыполнения транспортниками производственных показателей.

За 60-е гг. усилилось внимание к медицинскому обеспечению авиаторов. В Минском аэропорту в 1965 г. 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 лётчиков 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 г. Работники, только создаваемого в республике в начале 60-х гг., трубопроводного транспорта могли воспользоваться медицинскими пунктами, которые работали для строителей нефтеперерабатывающего завода в Новополоцке.

Внимание органов управления к охране здоровья в 70-е гг. было вызвано необходимостью развития такого фактора производства как рабочая сила. XIV съезд профсоюзов СССР в 1970 г. 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 г. 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 г., 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 г. 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 гг. ей продолжить процесс укрепления собственной медицинской сети. В 1971 г. 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]. Такому строительству содействовало особое постановление СМ СССР и ВЦСПС от 2 июня 1971 г. За 1971-1975 гг. на дороге вступили в строй поликлиники на станциях Брест, Гродно, Калинковичи, Могилев, больницы - на станциях Полоцк и Кричев. Новостройки могли приводить и к определённым неудобствам для железнодорожников. Так, после того как в 1970 г. в Минске была введена в строй дорожная больница, во всех больницах дороги были свернуты специализированные койки. Но новое приносило работникам дороги чаще положительные эмоции. В 1971 г. был сдан санаторий-профилакторий для брестских железнодорожников, в 1973 г. для Гомельского отделения, в 1975 г. для Минского. Важное значение приобрели предрейсовые медосмотры локомотивных бригад, которые повысили безопасность движения поездов.

С развитием автомобильного транспорта в 70-е гг. всё более актуальной стала проблема здоровья автотранспортников, связанная с безопасностью движения. Поэтому в январе 1970 г. ГАИ республики выступила с инициативой об организации здравпунктов во всех пассажирских автохозяйствах республики в целях максимального контроля за состоянием водителей автобусов. В 1970 г. 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. В том же году 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 г. 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 г. «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 г., которая сделала

заключение о неудовлетворительном выполнении постановления ЦК КПБ и СМ БССР от 4 июля 1971 г. «О мерах по обеспечению безопасности движения транспорта», предложила 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. Здравпункты, например в Гомельской области, в 1973 г. смогли снизить число дорожно-транспортных происшествий из-за нетрудоспособного состояния здоровья водителей и уменьшить их лишение водительских прав [33, л. 113]. На укрепление здоровья работников автотранспорта и предотвращение их заболеваний была направлена работа их санаториев-профилакториев. В 1973 г. отдыхающих принял санаторий «Днепровские сосны» Гомельоблавлототранса. В 70-е гг. продолжали укрепляться старые и создаваться новые медпункты на предприятиях городского электротранспорта. Появился медпункт и в новом троллейбусное депо Минска в 1971 г.

Проявляло заботу о своих работников в 70-е гг. и Главное управление речного флота при СМ БССР. Так, для речников республики в 1970 г. стал работать корпус санатория в Бобруйске, в 1976 г. коллектив судостроительной верфи Речицы построил дебаркадер, на котором также разместился санаторий-профилакторий. Строительство амбулаторных и поликлинических учреждений для речников предусматривалось в целях закрепления кадров исходя из постановлений правительства БССР.

В 70-е гг. укрепились 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, включавший необходимое медицинское обслуживание.

В отношении работников трубопроводного транспорта, в частности по нефтепроводу «Дружба», интенсивно в 70-е гг. силами медицинских учреждений проводилось оздоровление [34, л. 98].

В 80-е гг. у государства и ведомств республики появилось больше возможностей для улучшения медицинского обслуживания работников. 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 г. В дополнение к нему в марте 1982 г. в республике появилось постановление ЦК КПБ и СМ БССР «О дополнительных мерах по улучшению санитарно-курортного лечения и отдыха трудящихся». В 1986 г. XXVII съезд КПСС предложил шире использовать фонды предприятий для укрепления медицинских учреждений в целях обслуживания их рабочих. Новый толчок для развития ведомственного медицины дал указ Верховного Совета БССР от 19 ноября 1988 г. «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 гг. не остановилось. В 1988 г. минские железнодорожники получили новую поликлинику, которая одной из первых ввела систему всеобщей диспансеризации, цель которой было своевременное выявление малейших нарушений в здоровье человека. В структуре поликлиники в начале 90-х гг. 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 гг. 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 1980-е одной из своих первоочередных задач считал расширение их сети, где работники укрепить свое здоровье без отрыва от производства.

В 1987 г. 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 гг. 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 г. к 1991 г. удалось снизить на одну треть. [1, с. 97, 98, 99].

В основе ведомственного медицинского обслуживания автотранспортников в 80-е гг. продолжала быть работа здравпунктов, которая строилась на приказе министра здравоохранения СССР от 3 апреля 1981 г. «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 паров алкоголя или при обострении того или иного заболевания. Однако, не во всех автопредприятиях системы министерства автомобильного транспорта республики в начале 80-х г. такие пункты были созданы. Наоборот, там где медпункты были, например на Могилёвском автокомбинате № 3, его профилактическая работа привела в начале 80-х гг. к уменьшению числа водителей, отстранённых от

рейса по причине наличия алкоголя, почти в три раза [36, с. 2]. В 80-е гг. 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 была записана в обязанности объединения автомобильного транспорта по положению от 24 апреля 1980 г. Тем не менее даже в Минске в 1987 г. у автотранспортников не было своей поликлиники, построить которую министерство не смогло из-за ограниченности средств. Автотранспортники искали и находили другие пути для улучшения своего обслуживания. Так, за 1980 - 1984 гг. в системе министерства были созданы 49 санитарно-оздоровительных комплексов, а к 1987 г. они были оборудованы в каждом автобусном парке Минска. Многие в медицинском обеспечении зависели от финансового состояния конкретно взятого предприятия. В 1988 г. 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 г. и медпунктов, а отсюда увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий. Однако, понимание важности медицинского обеспечения взяло верх. На начало 90-х гг. 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 г. Минское троллейбусное депо № 2 смогло похвалиться собственным санаторием-профилакторием.

Вопросы медицинского обеспечения речников наряду с другими социальными вопросами в 80-е гг. 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 г. поликлиники в речном порту Гомель, что было следствием выполнения постановления ЦК КПСС и СМ СССР от 17 сентября 1979 г., которое предусматривало строительство для речников объектов здравоохранения в целях закрепления кадров. В 80-е гг. 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 гг. было появление у них возможности воспользоваться услугами профилактория авиаремонтного завода в Минске.

Заключение Теоретической предпосылкой для развития ведомственной системы здравоохранения была идея о том, что физическое состояние работающих способствует повышению производительности труда. Значимую помощь общим лечебным заведениям республики оказывали ведомственные медицинские подразделения, так как звали на себя максимально возможную часть заботы о здоровье населения республики, 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 и сложностями 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 и уменьшало у работников возможность связать свою некачественную работу с состоянием здоровья.

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 гг. не только железнодорожники, а и пассажиры транзитных поездов, на затем эта практика исчезла. Железнодорожные медицинские учреждения оказались способными на высоком профессиональном уровне оказывать в 60-80-е гг. 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 г. была сокращена качественно и количественно, что отразило общую кампанию по уменьшению штатов во 2-й половине 50-х - начале 60-х гг. XX ст. В то же самое время общедоступные медицинские учреждения республики своей работой такое сокращение сети не компенсировали. Поэтому в 70-80-е гг. в целях закрепления кадров на речном транспорте общего

пользования вновь происходило некоторое расширение сети специализированных медицинских 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 гг. собственными здравоохранительными пунктами обладали как предприятия автомобильного транспорта, так и городского электротранспорта. В конце 60-х гг. в целях экономии их число было значительно сокращено, несмотря на острую необходимость в компенсации специфические условия труда. Толчком к восстановлению их бывшего количества на автотранспортных предприятиях в начале 70-х гг. 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.

Источники и литература.

1. Этапы большого пути. 125 лет Белорусской железной дороге. Под общей редакцией Володько Е.И. Мн. : ДЦНТИ, 1996. 146 с.
2. Железная дорога Беларуси: История и современность. В.Г. Рахманько, А.Б. Бессольнов, В.А. Шовба и др. Под общей редакцией В.Г. Рахманько. / В.Г. Рахманько, А.Б. Бессольнов, В.А. Шовба. Мн. : ОДО «Триолета», 2001. - 488 с.
3. Гапеев, В.И., Лукьянов, В.А. Минское отделение Белорусской железной дороги. 1871 - 1996 годы: Ист. очерк. - / Гапеев, В.И., Лукьянов, В.А. Мн: Полымя, 1996. - 347 с.
4. Тищенко, Е.М. Формирование структур здравоохранения на территории Белоруссии в 1943 - 1945 гг. / Тищенко, Е.М. // Здравоохранение Беларуси. - 1992. - № 6. - С. 72 - 73.
5. Государственный архив Витебской области (ГАВО). Фонд 1966. - Оп. 23. - Д. 43.
6. Кость, А.В., Лазаретов, В.Ф. и др. (под общей редакцией Е.П. Юшкевича) Железнодорожная магистраль Белоруссии. К столетию со дня введения в строй. / Кость, А.В., Лазаретов, В.Ф. Мн. 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. / Малюгин, И.П. 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.) / Лыч, Л.М. 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 / Чукович, В. // Автотранспорт Белоруссии. - 1969. - 30 марта. - С. 3.
18. Вольфсон, З. Борьба с вредным влиянием выхлопных газов / Вольфсон, З. // Автомобиль. - 1948. - № 5. - С. 13 - 14.
19. Стефаненко, А. Ширится медицинская сеть бассейна / Стефаненко, А. // Речник Белоруссии. - 1944. - 18 ноября. - С. 2.
20. ГАВО. Фонд 1. - Оп. 1. - Д. 172.
21. Стефаненко, А. Медицинское обслуживание речников / Стефаненко, А. // 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 / Воропай, А. // 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 / Нагорнов, А. // Автотранспорт Белоруссии. - 1966. - 7 июля. - С. 4.
30. Чукович, В. Человек за рулем / Чукович, В. // 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. Юзик, С. Здоровье человека – важнейшая забота государства / Юзик, С. // Железнодорожник Белоруссии. - 1987. - 10 сентября. - С. 2.
36. Ярыгин, М. Заслон авариям / Ярыгин, М. // За безопасность движения. - 1984. - № 2. - С. 2-3.

The offered research reflects in an example of the transport enterprises development of departmental medical maintenance in BSSR in 1943-1991 years. The author marked the basic directions of work of medical establishments, which their successes and lacks of work were engaged by medical maintenance of the workers of transport. The significant attention is given to changes in policy of departmental medical maintenance in republic, is shown influence on a condition of productivity of work. In research the dependence of departmental medical maintenance in BSSR from the all-union decisions is determined.