

В статье на основании широкого круга неопубликованных источников, многие из которых вводятся в научный оборот впервые, и современной исследовательской литературы изучается процесс становления и развития медицинского обслуживания на Северной железной дороге в конце XIX–начале XX в.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт России; Северная железная дорога; социальная политика; медицина.

This article examines the process of formation and development of medical care on the Severnaya Railway. The investigation is made on the basis of modern research literature and a wide range of unpublished sources, many of which are introduced into scientific circulation for the first time.

Keywords: railway transport of Russia; Severnaya railway; social politics; medicine.

***А. В. Лебедев***

*Ярославский государственный университет им. П. Г. Демидова*

*E-mail: lebedevAV1984@mail.ru*

## **Становление сферы медицинского обслуживания на Северной железной дороге в конце XIX–начале XX в.**

Научная статья

***A. V. Lebedev***

*P. G. Demidov Yaroslavl State University*

## **The Development of Medicine on the Severnaya Railway at the Turn of the XX Century**

Scientific article

Социальная история по праву считается одним из наиболее популярных и динамично развивающихся направлений в современной исторической науке. Перемены, произошедшие в историографии железнодорожного транспорта в эпоху смены исследовательских парадигм, вот уже более двух десятилетий позволяют всесторонне и детально изучать историю транспортного комплекса России. В среде отечественных историков постепенно выстраиваются новые научные приоритеты: вместо сугубо экономических вопросов, связанных исключительно со становлением рыночных отношений и промышленным переворотом, на первый план выходят проблемы социальной истории. Меняются исследовательские приёмы. В центре внимания многих авторов оказался человек как структурная основа живого и развивающегося общественного организма во всех его проявлениях. Использование междисциплинарного подхода в рамках данной статьи даёт возможность адаптировать к нуждам исторического исследования методы социологии, психологии, политоло-

гии, демографии, что в значительной степени расширяет границы предмета изучения.

В рамках современного периода историографии железнодорожного транспорта России вырабатывается концептуальная модель исследовательской деятельности, отражающая новое видение проблем развития транспортного комплекса во второй половине XIX–начале XX в., и наряду с экономической составляющей важное место в их изучении занимают вопросы пенсионного обеспечения и медицинского обслуживания железнодорожников. Функционирование различных учреждений социального профиля, призванных поддерживать основы существования общества, позволяет более досконально реконструировать исторический процесс.

Степень научной разработанности истории социальной инфраструктуры на железных дорогах России целесообразно представить посредством разделения всей совокупности научно-исследовательских работ, посвящённых данной проблематике, на два исследовательских уровня. Первый связан с изучением социальной сферы

на железнодорожном транспорте России в целом — это труды, носящие обобщающий характер. Их научная значимость заключается в формировании методологических и теоретических основ изучения социальной политики на отечественных железных дорогах во второй половине XIX–начале XX в. [1]. Второй уровень представлен комплексом диссертационных исследований, освещающих специфику социально-экономического функционирования отдельных магистралей. Для нас наиболее интересными представляются работы О. В. Гудковой [2] и А. А. Голубева [3], которые отражают влияние железнодорожного транспорта на экономику и социокультурную составляющую развития северных регионов европейской части России. Несмотря на научную значимость, вопросы медицинского обслуживания в вышеупомянутых работах рассматриваются фрагментарно, что не позволяет составить целостное впечатление об уровне развития железнодорожной медицины и понять основные механизмы её функционирования.

На рубеже XIX–XX в. на железнодорожном транспорте России произошли кардинальные изменения в структуре социокультурной составляющей. На данном хронологическом отрезке активизировался процесс складывания новых моделей поведения железнодорожников, наметились существенные изменения в их сознании, выразившиеся в формировании новой культурной среды и составившие глубинное содержание социокультурной модернизации, без обращения к анализу которой невозможно понять истинный исторический смысл рассматриваемых событий.

Синхронно с увеличением численности рабочих, занятых на железнодорожном транспорте, возникали и новые проблемы, которые не могли быть решены старыми методами урегулирования социальных процессов. Изменились масштабы, исторический контекст и самосознание общества, рабочих и служащих отечественных железных дорог, что в совокупности послужило мощным толчком к модернизации слабой и разрозненной социальной инфраструктуры, зародившейся на заре становления железнодорожного транспорта России.

По-настоящему ощутимые сдвиги в деле налаживания здравоохранения на Северной железной дороге были связаны с сооружением Архангельской линии. Масштабные строительные работы заставили руководство рассматриваемой транспортной артерии принять решительные меры по обеспечению пристального контроля за сани-

тарным состоянием огромной массы рабочих, занятых на возведении железнодорожного полотна [4]. Основная сложность заключалась в том, что транспортный коридор в северные регионы европейской части России было необходимо проложить по абсолютно необжитым местностям с суровым климатом, где отсутствовала возможность завербовать рабочую силу в необходимом объёме, пусть даже и за повышенную плату, а условия труда были невыносимыми.

«По пояс в воде, под окрики неграмотные мужики тянут на своих плечах всю тяжесть строительства, — записал в своём дневнике инженер, руководящий работами на самом северном участке Архангельской линии. — Побеждает природа. Бугры сравниваются, леса вырубаются, болота засыпаются землёй и камнем. Инструменты — лопаты, деревянная тачка да человеческие руки. Люди роются в земле, увязая в иловую жижу, болеют. Лекарств нет. Зато богослужение в церкви на колёсах происходит ежедневно. Это отпевают панихиды по усопшим» [5, с. 53].

Чтобы удержать на стройке рабочую силу, наряду с бараками для жилья, церквями, магазинами и лавками для продажи продуктов, правлением железной дороги было организовано 17 приёмных покоев, рассчитанных на 150–200 мест, где первоначально работали 9 врачей, 21 фельдшер и 13 студентов-медиков (на их содержание ежегодно тратилось по 50–70 тыс. рублей) [6, с. 78]. Проектировались они как временные, но после окончания строительных работ продолжили существование. «Устройство этих, так сказать, культурных центров, имеющих пока лишь временный характер, произвело уже теперь настолько оживляющее влияние на всю ближайшую окрестность, — отметил А. Д. Полёнов, — что общество <...> решило обратить их в постоянные учреждения, функционирующие и по окончании постройки дороги» [7, с. 56].

Пользоваться медицинскими услугами за счёт работодателя на Северной железной дороге имели право все штатные служащие и рабочие, равно как и члены их семей, годовой заработок которых не превышал 1200 рублей (им же осуществлялся бесплатный отпуск лекарств). На безвозмездную медицинскую помощь могли рассчитывать пассажиры, заболевшие по пути следования, а также все лица пострадавшие от несчастных случаев в полосе отчуждения [8, с. 538]. Данное обстоятельство позволяет некоторым современным исследователям утверждать, что в основу медицинского обслу-

живания на железнодорожном транспорте России был положен принцип социальной справедливости. При более детальном рассмотрении вопроса о доступности медицинских услуг на железнодорожном транспорте России становится очевидно, что всё было далеко не так однозначно, как может показаться на первый взгляд. Границы различных категорий железнодорожников в начале XX в. были очень подвижны: вес постоянных рабочих и служащих колебался в пределах от 50 до 60 %, поденных – от 33 до 42 %, временных – от 5 до 13 % по различным дорогам в разные годы. Применительно к Северной железной дороге представленная выше градация выглядела следующим образом: количество штатных работников составляло от 47 до 74 %, поденных – от 22 до 46 %, временных – от 5 до 15 % [9, с. 216].

Данное обстоятельство со всей наглядностью демонстрирует правовое неравенство в среде железнодорожников и то давление, которое на себе испытывала система медицинских учреждений Северной железной дороги в начале XX в. под воздействием конъюнктуры в вопросе кадровой политики. В то время как все низшие служащие и рабочие пользовались бесплатной медицинской помощью, временные и поденные мастера никаких прав на лечение не имели, а в случае резкого увеличения штатного контингента медицинские учреждения были не в состоянии оказать помощь всем желающим. В подобной ситуации ограничивались мизерным пособием на лечение в размере 25 % от дневного заработка, которое выплачивалось лишь тем, кто имел производственный стаж не менее полугода, поскольку финансовых ресурсов железнодорожного общества «было <...> недостаточно для правильного обслуживания всей дороги» [10, с. 140].

«Январские стачки [1905 г.] показали, что движение рабочих и служащих может быть и массовым и организованным. Впервые стало известно, что железные дороги – “нерв страны” <...>. Министр Хилков нашёл необходимым ознакомиться с бытом рабочих и служащих, – вспоминал один из современников. – Никогда железнодорожники не видели к себе такого внимания и заботливости, а, главное, начальнического благодушия, как в это время. Гордое, кичливое, недоступное высшее начальство <...> очутилось лицом к лицу с рабочими и служащими <...>. У многих прежняя суровость сменилась напускной любезностью. На обещания не скупилась. Правда, вся эта комедия продолжалась недолго» [11, с. 212].

Весомым минусом сферы медицинского обслуживания на железнодорожном транспорте России продолжал оставаться недостаток медицинского персонала. В связи с этим, несмотря на запрет МПС, неоднократно приходилось обращаться за помощью к врачам других ведомств, которые в качестве вознаграждения за твой нелёгкий труд получали от транспортного ведомства только бесплатные годовые проездные билеты. На подобных условиях на Северной железной дороге работали специалисты следующего профиля: окулист, зубной врач, психолог, невропатолог, хирург, гинеколог, педиатр, венеролог и дерматолог.

Несмотря на высокие заработки врачей, колебавшиеся в пределах от 1500 до 2000 рублей в год [12], продолжала сохраняться и значительная текучка кадров, «крайне нежелательная и весьма вредная для дела неустойчивости медицинского персонала <...>, особенно дающего о себе знать ввиду особых условий, в которых приходилось работать означенному персоналу. Ввиду этих условий, а равно и невозможности персоналу врачебной части <...> периодически освежать свои <...> познания путём научных командировок, врачебная служба испытывала большие затруднения» [13, с. 32].

Население врачебного участка на Северной железной дороге в 1914 г. составляло 5360 человек, фельдшерского околотка – 3238 человек, акушерского участка – 5978 человек [14, с. 25]. Приведённые цифры со всей наглядностью демонстрируют нагрузку, которую на себе испытывал медицинский персонал рассматриваемой транспортной артерии.

Однако, несмотря на некоторые недостатки, железнодорожники, члены их семей и всё население, проживавшее в полосе отчуждения железных дорог в начале XX в., были обеспечены медицинским обслуживанием гораздо лучше, чем остальное население России. Финансовые возможности МПС были, бесспорно, значительней, чем у других ведомств, и железные дороги тратили на врачебную часть в 7,5 раз больше, чем земство, и в 16,7 раз больше, чем регионы, в которых отсутствовали земские органы местного самоуправления [15, с. 103]. Бюджет врачебной службы Северной железной дороги в 1914 г. составлял 525147 рублей (1 рубль 1914 г. равнялся 1335 рублям 2010 г.), что было в 10 раз больше чем совокупные расходы на здравоохранение на рассматриваемой транспортной артерии в конце XIX столетия.

Очевидным достоинством железнодорожной медицины была мобильность. Помимо достаточно

разветвлённой сети лечебных заведений, включавшей 7 больниц, 20 фельдшерских пунктов и 21 приёмный покой, Северная железная дорога имела в своём распоряжении передвижной вагон-выставку, оборудованный по последнему слову техники. Его экспозиция носила интерактивный характер и включала муляжи, модели органов человека, всевозможные диаграммы и фотографии, которые наглядно показывали причины и следствия различных заболеваний. Основная цель данной выставки заключалась в ознакомлении населения, проживавшего в полосе отчуждения рассматриваемой магистрали, с методами профилактики всевозможных заболеваний и способами борьбы с ними [16].

Накануне Первой мировой войны вагон-выставка курсировал по Северной железной дороге, вызывая большой интерес в среде железнодорожников, членов их семей и всех проживавших в полосе отчуждения. Вход на выставку был бесплатным: в 1913 г. её посетили 12 тыс. человек (каждый десятый, проживавший в полосе отчуждения Северной железной дороги), а за первую половину 1914 г., не считая детей и учащихся, — более 13 тыс. человек [14, с. 18]. Широкомасштабная компания по профилактике различных заболеваний позволила снизить средний процент заболеваемости работников рассматриваемой транспортной артерии с 7,8 % в 1909 г. до 3,7 % в 1913 г. [17, с. 7].

Постепенно медицинская служба МПС заслужила авторитет как в среде железнодорожников и членов их семей, так и всего населения, проживавшего вдоль железных дорог. Медицинские учреждения Северной железной дороги в 1911 г. оказали услуги 173610 нуждающимся, в 1913 г. пациентами железнодорожных врачей стали уже 205884 человек [18]. Благодаря этому со временем на рассматриваемой транспортной артерии удалось добиться заметного сокращения заболеваемости корью на 43,1 %, коклюшем на 15,6 % и дизентерией на 21,4 % [19].

Непосредственно перед началом Первой мировой войны МПС преступило к осуществлению грандиозного проекта центральной железнодорожной больницы, создание которой проходило под эгидой Северной железной дороги [20]. Данное обстоятельство наглядно свидетельствует о том, что железнодорожная медицина выходила на принципиально новый уровень развития. Строительство больницы на 400 мест, начатое в сере-

дине 1913 г., обошлось транспортному ведомству в 1235000 рублей и, несмотря на трудности военного времени, было закончено на год раньше установленного срока.

«В воскресенье 12 октября (1914 г.) состоялось торжественное освящение московской центральной железнодорожной больницы, построенной на седьмой версте от Москвы, на станции Лосино-островская» [21]. Больничный комплекс состоял из главного корпуса (2 операционные, наркозная, 2 перевязочных, 2 рентгеновских кабинета, 2 лаборатории для клинических исследований, зал для дневного пребывания больных, родильное отделение, водолечебница, 24 палаты для хирургических больных и 24 палаты для терапевтических больных), 4 заразных отделений, кухни, силовой станции с прачечной и баней, аптеки и жилого дома для обслуживающего персонала [22].

В связи с начавшейся войной руководством МПС было принято решение на время ведения боевых действий передать данное заведение в распоряжение военного ведомства [23]. Дополнительное оборудование больницы, а это 16117 рублей, и содержание раненых бойцов русской армии, которое обходилось в 16716 рублей в месяц, взяла на себя железнодорожники Северной, Московско-Курской и Александровской железных дорог, установив добровольный вычет из своего содержания в размере 3 % от его общего размера [24].

Таким образом, на основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что железнодорожная медицина на рубеже XIX–XX в. проделала значительный путь развития и добилась внушительных достижений. Зародившаяся на частных линиях как средство сохранения рабочей силы, со временем, уже на государственных магистралях, она трансформировалась в ощутимый рычаг социальной политики по поддержанию стабильности в деле сохранения здоровья железнодорожников, членов их семей и всех, проживавших в полосе отчуждения. В основу железнодорожной медицины был положен прогрессивный принцип социальной справедливости, позволявший получать штатным сотрудникам с годовым окладом менее 1200 рублей бесплатные медицинские услуги за счёт работодателя. Больницы и приёмные покои, построенные на средства МПС в отдалённых регионах России, где отсутствовала какая бы то ни было социальная инфраструктура, являлись для местного населения единственным источником получения квалифицированной медицинской помощи.

**Ссылки**

1. Левин В. И. Социальная политика Министерства путей сообщения (1881–1914 гг.): дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2003. 212 с.
2. Гудкова О. В. Строительство Северной железной дороги и её роль в развитии северного региона (1858–1917 гг.): дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2000. 202 с.
3. Голубев А. А. Роль строительства Мурманской железной дороги в развитии северо-западного региона в период модернизации (вторая половина XIX–начало XX вв.): дис. ... д-ра ист. наук. СПб., 2012. 614 с.
4. Положение о врачебной службе на строящейся Вологодско-Архангельской линии. М., 1895. 24 с.
5. Железные дороги и процессы социальной модернизации России в середине XIX–начале XX веков / под ред. Н. Пушкарёвой. Тамбов, 2009. 236 с.
6. Гудкова О. В. Строительство Северной железной дороги и её роль в развитии северного региона (1858–1917 гг.). Вологда, 2002. 192 с.
7. Поленов А. Д. XX отдел Всероссийской промышленной и художественной выставки 1896 года в Нижнем Новгороде. Крайний Север – частный павильон Общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. М., 1896. 242 с.
8. Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казной и последовавших в период времени с начала 1881 по 31 мая 1898 годы включительно. СПб., 1900. 1024 с.
9. Гудков Б. И. Формирование и экономическое положение железнодорожников центральной части европейской России в 1895–1914 гг.: дис. ... канд. ист. наук. Горький, 1984. 224 с.
10. Пушкин-Бачинский С. И. Исторический очерк служебного быта рабочих и служащих Северных железных дорог со дня открытия их для общего пользования по 1905 год включительно // Материалы по рабочему движению на железных дорогах до 1905 года. Сборник № 3. М.; Л., 1925. С. 129–141.
11. Транспортник (история, быт, борьба) / сост. Н. Л. Бродский. М., 1925. 305 с.
12. Государственный архив Ярославской области (далее ГАЯО). Ф. 154. Оп. 1. Д. 55. Л. 181.
13. Отчёт по эксплуатации Северных железных дорог за 1909 г. М., 1910. 883 с.
14. Отчёт по эксплуатации Северных железных дорог за 1914 г. М., 1915. 967 с.
15. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России. М., 2007. 292 с.
16. ГАЯО. Ф. 154. Оп. 1. Д. 55. Л. 10.
17. Северные железные дороги: Доклад генерального докладчика В. М. Толстопятого и консультанта В. В. Рачинского. Харьков, 1923. 123 с.
18. ГАЯО. Ф. 154. Оп. 1. Д. 53. Л. 22.
19. ГАЯО. Ф. 154. Оп. 1. Д. 55. Л. 11.
20. ГАЯО. Ф. 154. Оп. 1. Д. 27. Л. 12.
21. Вечерние известия. 1914 г. 14 окт., № 597.
22. Центральный исторический архив Москвы (далее ЦИАМ). Ф. 287. Оп. 13. Д. 1. Л. 2.
23. ГАЯО. Ф. 154. Оп. 1. Д. 27. Л. 60.
24. ЦИАМ. Ф. 287. Оп. 13. Д. 1. Л. 4.