

Прва железничка амбуланта била је у згради Железничке станице Београд 1884.



САНИТЕТСКИ ВОЗ: Српска државна железница 1889.



Унутрашњост санитарског воза који се враћа са фронта, 1913.



Завод за здравствену заштиту радника Железница Србије обележава 130 година организованог железничког здравства у нашој земљи, у време када српске железнице, уз пуну помоћ државе, успешно реализују процес модернизације, реформе и свеукупног напретка. У таквим условима, здравствена заштита железничара и чланова њихових породица добила је изузетно велики значај.

Пуних тринаест деценија упоредо са развојем железничког саобраћаја у Србији стварани су услови и за развој железничког здравства, да би Завод за здравствену заштиту радника Железница Србије постао данас једна од најсавременијих и најквалитетнијих медицинских установа у земљи.

Прва пруга у Србији између Београда и Ниша свечано је отворена за редован железнички саобраћај 15. септембра 1884. године. Био је то

на било је установљено и место санитарског референта.

Настанком Српских државних железница, 1889. године, формиран је и Одсек за санитарску службу, на чијем је челу био др Ђорђе Петровић.

Истовремено се организују лекарске службе и здравствена заштита на прузи и то према распореду тадашњих секција, чија су седишта била у: Београду, Нишу, Ђуприји, Врању, Пироту и Смедереву.

Прве просторије Железничке амбуланта у Београду налазиле су се у згради Железничке станице у Београду, где је почетком последње деценије прошлог века почела организована железничка здравствена служба амбулантно-поликлиничког типа у Србији.

Здравствену заштиту у Србији међу првима, већ 1892. године, организују нишки железничари. У импровизованој бараци на железничкој станици почиње са радом Железничка амбуланта у Нишу. Основа-

пут приступило организовању специјалних војних јединица за евакуацију рањеника. Тај воз сачињавала су специјално конструисана запрежна кола која су постројена у колону, а у њима су се налазила по двоје носила за рањенике.

Србија у моменту избијања ратних сукоба 1912. године располаже са три санитарског воза, који су добили своје формацијске бројеве. Нишки лекар др Милан Петровић постављен је за командира "Санитарског воза број један". Током 1912. године њима је превезено са бојишта 110 хиљада рањеника и да сваки воз је прешао више од 40.000 километара, током њиховог евакуисања.

Године 1912. због мобилизације мушкараца за балканске ратове, дужност железничких лекара први пут обављају српске лекарке. Од њих су најпознатије две: др Бојена Бартош Михајловић и др Јеле-

Рањеници, Битољ, 1916.



Први светски рат - Србија



Једно одељење Железничке болнице у Београду, 1963



РАЗВОЈ ОД САНИТЕТСКИХ ВОЗОВА ДО ВРХУНСКЕ УСТАНОВЕ

Железнички санитарски воз за време рата 1913-1914.



10. Запослени у Железничкој болници Дедиње, 1952.



почетак железнице на овим просторима, чиме је Србија добила важну улогу као велика саобраћајна раскрсница у овом делу Европе. На овај начин Србија је испунила обавезу преузету на Берлинском конгресу 1878. године, да ће изградити пругу од Саве до турске, односно бугарске границе.

Изградњом прве балканске железничке магистрале кроз Србију од Београда до Ниша оснивају се Српске железнице, које након подржављења 1889. године постају Српске државне железнице, на чијем се челу налазила Дирекција.

Упоредо са развојем железничког саобраћаја у Србији стварани су услови и за развој железничког здравства. Организовању железничке здравствене службе у Србији претходила је појава првих општинских железничких, а затим и здравствених прописа.

Први документ којим се регулише здравствена проблематика на железници ступио је на снагу 1. децембра 1886. године. Био је то "Правилник о каси за помоћ", који је допуњен 1889. године. У то време при Железничком одељењу Министарства грађевина-

ли су је сами железничари, који су улагали средства за осигурање, од чега су плаћани лекови и материјал. Први српски лекар који је радио у нишкој станици био је др Божидар Занифт, интерниста-пуковник.

Током 19. и почетком 20. века, допринос железнице у ослободилачким ратовима на овим просторима био је непроцењив, нарочито у евакуацији рањеника са бојишта и у пружању прве помоћи. Возови с том наменом – санитарски возови – који су саобраћали српским пругама све до 1915. године, били су најбоље уређени међу возовима свих земаља учесница рата.

Ратови за ослобођење које је Србија водила од 1876. до 1878. године захтевали су добро организовану војску, а самим тим и санитарет. За време Првог српско-турског рата војни лекар др Лазаревић предложио је начелнику српског санитарета да се организује стални воз са нарочитим санитарским колима, у којима ће радити стајаћа војска са нижим чиновима обучена за транспорт рањеника. Предлог је био прихваћен и тако сеу српском санитарету први

на Јовановић.

Велика улога железничких санитарских возова и пожртвованост њиховог особља најбоље је истакнута речима прослављеног војсковође војводе Радомира Путника: "Србија је у то време имала три армије, ја сам имао прилику и част да командујем и четвртом, а то је била наша железница".

Завод за здравствену заштиту радника "Железница Србије" протеклих деценија пратио је све друштвене промене и развој железнице, увек пружајући железничарима најквалитетнију, најстручнију и најбржу здравствену заштиту. Педестих година прошлог века имао је у свом саставу и Железничку болницу у Београду.

Од 1990. године оснивањем Завода за здравствену заштиту радника ЖТП "Београд" систем железничког здравства у Србији постаје јединствен, а данас Завод послује као зависно друштво "Железница Србије" ад, са имовином која је стопроцентно у државном власништву.



Вагон за флуорографисање, 1952.