

МЕДИЦИНСКИЕ ПОЕЗДА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

И. Ю. КУШКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

На всех этапах Великой Отечественной войны железнодорожный транспорт играл важнейшую роль. Одной из специфических задач, которые возникли в годы войны перед железнодорожным транспортом, была необходимость перевозки раненых из зоны боевых действий в тыл для прохождения лечения. Исходя из опыта предыдущих войн, с этой задачей должны были справиться специально созданные медицинские поезда.

24 июня 1941 года указом Народного комиссариата путей сообщений железным дорогам было дано указание сформировать 288 военно-санитарных поездов (150 постоянных и 138 временных). Для этой цели было выделено 6000 пассажирских вагонов и определен штат железнодорожников.

Работа, оборудование и порядок формирования военно-санитарных поездов регламентировались «Положением о военно-санитарных поездах», «Правилами составления постоянных и временных военно-санитарных поездов и оборудования для них подвижного состава», «Инструкцией по погрузке и разгрузке военно-санитарных поездов». Эти документы были согласованы Народным Комиссариатом обороны СССР и Народным Комиссариатом путей сообщения СССР и введены в действие в 1941 г. Кроме того, в 1942 г. было введено в действие «Руководство по организации и работе военно-санитарных поездов», которое определяло функциональные обязанности должностных лиц и организация лечебной работы в военно-санитарных поездах.

Военно-санитарные поезда были предназначены для эвакуации раненых в тыл, при этом вся необходимая медицинская помощь оказывалась прямо в поезде во время следования в тыловые медицинские учреждения. Военно-санитарный поезд состоял из специально оборудованных вагонов для тяжело- и легкораненых, изолятора, аптеки-перевязочной, кухни и других служебных вагонов, кроме того, в поезде были вагоны, оборудованные для проведения операций, для отдыха персонала, вагоны-морги, вагоны-прачечные. В основном такие поезда формировались из цельнометаллических пассажирских вагонов.

Для включения вагонов в состав военно-санитарных поездов проводилось переоборудование обычных пассажирских вагонов. Привычные полки для пассажиров заменялись специальными приспособлениями – станками, на которых размещались в два или три яруса носилки для раненых и боль-

ных. В зависимости от типа станков в вагоне можно было разместить от 20 до 30 человек. Для перевозки и оказания медицинской помощи тяжело-раненым вагоны оснащались специальными съёмными подрессоривающими приспособлениями – пружинами Кружилина, они были предназначены для установки на них санитарных носилок. В таком вагоне можно было разместить 12–16 человек. За раз такой поезд мог эвакуировать 500–600 раненых и больных.

Временные военно-санитарные поезда (или военно-санитарные летучки) формировались, в основном, из крытых грузовых вагонов с деревянными кузовами и были предназначены для эвакуации раненых, при этом пациентам оказывалась только первая медицинская помощь. Санитарные летучки предназначались для перевозки раненых на небольшие расстояния. Вагоны оборудовались под перевозку раненых, в состав также входили вагоны, оборудованные под аптеку-перевязочную, кухню, для медицинского и обслуживающего персонала. Уровень их комфорта и приспособленности для оказания медицинских услуг раненым заметно уступал постоянным военно-санитарным поездом, однако превосходил их по такому показателю, как эвакуёмкость. Такой поезд мог перевезти одновременно около 900 человек [1].

Обслуживание военно-санитарных поездов осуществляли специальные поездные бригады, которые были укомплектованы проводниками, поездными вагонными мастерами, поездным электромонтером и машинистом электростанции.

За годы войны объём перевозок по эвакуации раненых составил 11863 поезда. В том, что 72,3 % раненых были исцелены, есть немалая заслуга эффективной работы военно-санитарных поездов.

Специфическим видом поездов, которые существовали только в советской армии, были банно-прачечные дезинфекционные поезда. Они, не являясь в прямом смысле медицинскими, тем не менее выполняли очень важную санитарную функцию. Нигде в мире нет аналогов такого подвижного состава. В России такие поезда появились еще 1904 г. и предназначались для нужд Красного Креста. До войны Советская Армия располагала 9 такими поездами, а в начальный период войны (1941–1942 гг.) их количество достигло 100. Обычно эти составы располагались в районах распределительных железнодорожных станций фронтов, где они были приписаны к санитарно-пропускным пунктам.

В годы Великой Отечественной войны банно-прачечные дезинфекционные поезда, как правило, имели в своем составе банно-дезинфекционное отделение, включающее 4 вагона (раздевалка, душевая, дезкамера, одевальня), четыре вагона-прачечных с установленным в них механическим оборудованием, один из вагонов был оборудован двумя паро-формалиновыми дезкамерами на 60 комплектов обмундирования. В качестве вспомогательных вагонов поезд был оснащен двумя цистернами для воды, электростанцией со слесарной мастерской, кухней, столовой, складом и вагоном для личного

состава поезда. Производительность такого поезда составляла – до 100 человек за час [2]. За это время проводилась полная санитарная обработка военнослужащих с выдачей белья из обменного фонда, а поступившая одежда подвергалась полной санитарной обработке с дезинсекцией.

Медицинские и дезинфекционные поезда внесли свой огромный вклад в победу Советского Союза в Великой Отечественной войне, позволив спасти и вернуть в строй огромное количество раненых и предотвратив распространение различных инфекций, что в условиях военного времени могло привести к катастрофическим последствиям. Слаженная работа железнодорожников и медиков стала залогом успеха.

Список литературы

1 Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / под ред. Н. С. Конарева. – М. : Транспорт, 1987. – 591 с.

2 Банно-прачечный поезд [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://scbist.com/ekskurs-v-istoriyu-zheleznih-dorog/45036-banno-prachechnyi-poezd.html> . – Дата доступа : 25.03.2019.

УДК 94(100) «1939/45»:355.47

ПЕРВЫЙ ТАРАН НАД БРЕСТОМ В ИЮНЕ 1941 г.

Б. Б. РЯБЦЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

22 июня 1941 года фашистская Германия без объявления войны напала на СССР. Началась Великая Отечественная война. Весь народ встал на защиту своей страны. Одним из защитников Родины был и мой прадедушка Петр Сергеевич Рябцев. Родился будущий летчик в 1915 г. в большой рабочей семье, которая жила в заводском посёлке в Донбассе.

Окончив семилетку, 16-летний комсомолец Пётр Рябцев поступил в заводскую школу ФЗО, а потом работал в цеху этого завода электромонтером. Когда комсомол призвал молодежь вступить в ряды Воздушного Флота, Петр Рябцев сразу же откликнулся на призыв. В 1934 г. он становится курсантом авиационной школы и успешно заканчивает её. В аттестациях и характеристиках, которые приложены к личному делу П. С. Рябцева, о нем говорится как о патриоте, хорошем товарище, инициативном, энергичном комсомольце, как о пилоте, хорошо овладевшем своей профессией. С 1938 г. Петр Рябцев – кандидат, а с 1940 года – член КПСС. Это лишь краткие сведения, но уже из них виден образ хорошего советского юноши, смелого защитника Родины в годы войны.