

А. Л. КИШТЫМОВ

*Республиканская лаборатория историко-культурного наследия
ГНУ «Центр исследований белорусской культуры, языка и литературы
Национальной академии наук Беларуси», г. Минск*

МЕЖДУ ТЫЛОМ И ФРОНТОМ: ВОЕННО-САНИТАРНЫЕ ПОЕЗДА ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ В ЛИТЕРАТУРЕ И КИНЕМАТОГРАФЕ

Первую и Вторую мировые войны разделяет сравнительно небольшой – всего чуть более двадцати лет – временной промежуток. Однако, несмотря на свой общий, мировой масштаб, они кардинально отличались. Это были войны разных эпох, государств, идеологий, войны людей, чья ментальность неизменно изменилась. Изменилось и лицо войны: Вторая мировая война стала войной моторов. Но было в них и общее. Никуда не исчезли военные потери, боль и страдания, пограничная ситуация между жизнью и смертью. И по железнодорожным путям вновь начали курсировать военно-санитарные поезда (рисунок 1) [1].



Рисунок 1 – Вагон военно-санитарного поезда

Уже на третий день после начала Великой Отечественной войны, 24 июня 1941 года, Народный комиссариат путей сообщений (НКПС) дал указание железным дорогам сформировать 288 военно-санитарных поездов. Через два дня в действие вступило «Положение о военно-санитарных поездах», подписанное заместителем наркома обороны СССР маршалом С. М. Будённым, и «Инструкция по погрузке и разгрузке военно-санитарных поездов». Для этих составов было выделено 6000 вагонов, определён штат железнодорожников в бригадах и места формирования поездов.

Понимая, что создать сразу такое количество полностью оборудованных поездов невозможно, нарком путей сообщения разделил поезда на две категории: постоянные (150 составов), выполняющие рейсы по маршрутам фронт – тыловые госпитали, и временные (138 составов), так называемые санитарные летучки.

Военно-санитарные поезда подразделялись:

- на постоянные военно-санитарные поезда (ПВСП), которые предназначались для перевозки раненых и больных из госпитальных баз армий в госпитальные базы фронтовых и внутренних районов. Они состояли из специально оборудованных вагонов для тяжело- и легкораненых, изолятора, аптеки-перевязочной, кухни и других служебных вагонов. Всего постоянный ВСП принимал от 400 до 500 раненых и больных;

- временные военно-санитарные поезда (ВВСП), которые предназначались для эвакуации раненых и больных от прифронтовых станций до госпитальных баз армий;

- военно-санитарные летучки (ВСЛ) для вывоза преимущественно легкораненых и больных из головных армейских госпиталей до госпитальных баз армий, не далее фронтовой приёмно-сортировочной базы. Они передвигались на небольшие расстояния и формировались в основном из крытых грузовых вагонов, оборудованных под перевозку раненых.

Военно-санитарные поезда обслуживали поездные бригады, в которые входили проводники, поездные вагонные мастера, поездной электромонтёр и машинист электростанции.

В отличие от санитарных летучек, где главной задачей было оказание первой медицинской помощи и скорейшая эвакуация в тыл, постоянные санитарные поезда были госпиталями на колёсах. В этих поездах уже во время транспортировки проводилось лечение раненых и больных.

Ещё одним прямым наследием Первой мировой войны стала организация банно-прачечных дезинфекционных поездов (БПДП).

Кроме специализированных медицинских вагонов в составе поездов были вспомогательные вагоны: вагон для личного состава поезда, вагон-кухня, вагон-аптека, вагон-морг. Наличие этих вагонов варьировалось. К примеру, вагон-морг часто отсутствовал по причине того, что, согласно специальному приказу начальника медицинской службы РККА, умерших военнослужащих снимали с поезда на ближайшей станции и передавали местному госпиталю для захоронения. Появились официальные инструкции и руководства по организации эксплуатации военно-санитарных поездов [2, 3].

Общее количество ВСП, курсировавших в военные годы, составляло почти 500 составов. Свыше 7000 железнодорожников обеспечивали работу поездов-госпиталей. За годы Великой Отечественной войны в перевозках по эвакуации раненых было задействовано 11863 поезда. Всего военно-санитарные поезда в годы Великой Отечественной войны вывезли порядка 5 млн раненых и больных [4, с. 17].

26 июня 1941 года на рельсы вышел военно-санитарный поезд № 312, который с этого дня и до января 1946 года без остановок и перерывов спасал раненых бойцов, курсируя от линии фронта к тыловым госпиталям. Этот поезд был подготовлен на Вологодском паровозовагоноремонтном заводе. В бригаде поезда было 40 медицинских работников и железнодорожников. За время войны он прошёл 200 тысяч километров и перевёз более 25 тысяч раненых. Кстати, последний рейс ВСП-312 был в Беларусь за больными в декабре 1945. Затем поезд был расформирован.

ВСП-312 состоял из 19 вагонов. Первыми после паровоза шли вагон-электростанция, вагон-цейхгауз (подсобное помещение), вагон-ледник для хранения продовольствия с обитыми войлоком и набитыми опилками стенами и перегородками и опилко-соляной смесью на полу. Затем шли четыре вагона для тяжелораненых на 100 мест и семь вагонов для легкораненых на 370 мест. Поближе к тяжелораненым располагали вагон-операционную, штабной вагон, вагон для команды, вагон для изолятора, аптеку-перевязочную, кухню-пищеблок, вагон-цейхгауз (склад) и хозяйственный вагон с мастерской.

В ВСП-312 по штатному расписанию было всего лишь два врача, а основной состав – это сандружинницы или санитарки, которые дважды в день занимались уборкой, они должны были всех накормить, умыть, побрить, помочь при перевязках, провести физиопроцедуры. В поезде были водолечебница и грязелечебница. На каждую медсестру приходилось по 165 раненых.

Среди военно-санитарных поездов № 312 был знаменит не только образцово-показательной работой, но и инициативой своего персонала. Например, в походных условиях было решено организовать птичник и огород. На крыше вагона-ледника из досок сделали грядки, в которые установили ящики с землёй. Высадили лук, салат и редиску. Вскоре в рационе раненых появилась свежая зелень, а больные шутили, что грядки на вагоне – лучшая маскировка.

Потом в поезде завели поросят. Руководство железной дороги поначалу эту идею восприняло в штыки, считая, что держать животных в санитарном поезде нельзя. Но поросят приобрели, взяв справку в ветеринарно-техническом надзоре о том, что в хозяйстве, где их купили, нет инфекции, и что животных можно перевозить в поезде. В это же время завели кур и петуха, которых устроили под вагоном-аптекой в проволочных ящиках с гнёздами и кормушками. Сначала боялись, что куры не будут нестись на ходу, однако страхи оказались напрасными – за полтора года куры снесли больше 900 яиц.

Поэтому совсем не случайно в Главном военно-санитарном управлении Красной Армии захотели, чтобы о передовом госпитале на колёсах появилась брошюра. Такое задание дали журналистке и писательнице Вере Фёдоровне Пановой. Вот как она вспоминала своё первое впечатление: *«На дальних запасных путях, возле какого-то длинного забора, стоял красавец поезд: свежесвыкрашенные темно-зелёные вагоны, алые кресты на белом*

поле; на окнах – ослепительной чистоты полотняные занавески ручной вышивки. Невдомёк было мне, когда я с крохотным моим чемоданчиком входила в штабной вагон, какую роль в моей судьбе сыграет этот поезд, вернее – люди, к которым я иду. Эти люди жили на колёсах уже почти три с половиной года: с первых дней войны собрались они в этом поезде и с честью, непорочно несли свою благородную службу».

С декабря 1944 г. почти два месяца Панова трудилась в поезде милосердия. За это ВСП № 312 успел совершить четыре дальних рейса – два порожних, к фронту, в Двинск и Червонный Бор, и два рабочих, с ранеными, которых спасали и доставляли на лечение в тыл. Журналистке предоставили отдельное купе в аптечном вагоне с пишущей машинкой и запасом бумаги.

Редакционное задание она выполнила – написала рукопись под названием «ВСП-312 в борьбе за Родину». Текст издали как брошюру под фамилией начальника поезда майора Даничева. А под своим именем она написала художественную повесть.

Вот что вспоминала Вера Панова впоследствии: *«Каждый день купе, как и весь вагон, мыли сулемой. Ни раньше, ни позже я не жила в такой стерильной обстановке. Этой чистоте как нельзя лучше соответствовал общий дух поездного бытия: дух благопристойности. Я там не слышала крика, перебранки, разнuzданных речей, все ходили занятые делом, полные достоинства. Друг к другу относились уважительно. Друзья мои, как это прекрасно, благородно и целебно... Тут я окончательно поняла: я буду писателем, потому что не могу им не быть; не могу не рассказать о жизненном подвиге этих людей».*

Первоначально рукопись называлась «Санитарный поезд». Но её первое издание, увидевшее свет уже после войны, в 1946 году, писательница назвала «Спутники». Книга мгновенно завоевала читательское признание и стала бестселлером. Хотя, конечно, в СССР в те годы такого слова не знали. А Вера Панова в 1947 г. была удостоена самой высокой награды – Сталинской премии первой степени. Она вошла в элиту советских писателей. Говорили, что «Спутники» прочитал и одобрительно отозвался о них сам Сталин. Её произведения ещё дважды, в 1948 и 1950 гг., награждались Сталинскими премиями.

Повесть Веры Пановой была художественной, но с полным правом её можно назвать и документальной. Настолько подробно и детально там описан быт и будни санитарного поезда. В начале чтения есть определенная доля скептицизма: 1946 год издания, Сталинская премия, явно памятник литературы советского реализма. Но вскоре становится понятно, что реализм не имеет прилагательных, а литература, если это действительно литература, всегда вне идеологии и политики.

«Спутники» имели и счастливую кинематографическую судьбу. Первый фильм по этой повести был снят режиссёром Искандером Хамраевым в 1964 году под названием «Поезд милосердия». В 1975 г. зрители увидели

четырёхсерийный телефильм «На всю оставшуюся жизнь» режиссёра Петра Фоменко. Уже в постсоветское время, в 2015 году, под оригинальным названием «Спутники», появился шестисерийный киновариант повести, снятый режиссёром Иваном Шурховецким.

Всего Верой Пановой было написано 6 романов, 6 повестей, 12 пьес и 10 сценариев. По её произведениям выполнено 15 экранизаций. И как раз роман «Спутники», ставший основой художественного фильма и двух сериалов, входит в число произведений советских писателей, к которым наиболее часто обращались кинематографисты.

Сцены с военно-санитарными поездами довольно часто появляются в кинофильмах о войне. Вполне понятно, что драматизм событий, связанных с ними, имеет особую ценность для кинематографистов. В этом отношении, наверное, классическим можно признать сюжет из очень известного художественного фильма «Офицеры». Его главная героиня, *Люба Трофимова* (актриса Алина Станиславовна Покровская), в годы войны – *начальник военно-санитарной летучки, спасая раненых, получает известие о гибели своего сына.*

Военно-санитарный поезд – одно из мест действия в российском драматическом художественном фильме 2004 года «Папа», снятом Владимиром Машковым по мотивам пьесы Александра Галича «Матросская тишина».

Оставили свой след военно-санитарные поезда и в кинодокументалистике. В 2005 году на экраны вышел документальный фильм «Дорога к Сталинграду» об истории такого поезда № 87. Можно сказать, что эта лента вдвойне кинематографична, так как начальником поезда был капитан медицинской службы Павел Кондратьевич Табаков, а участие в этом фильме принял его сын – знаменитый актёр и режиссёр Олег Павлович Табаков. В свой первый военный рейс ВСП № 87 отправился 17 июля 1941 года из Саратова, а всего за годы войны поезд совершил 135 таких рейсов. Раненые красноармейцы прозвали этот поезд «Счастливым» – за всё время поезда № 87 потерял лишь хвостовой вагон и одного человека убитым! «Поезда, спасающие жизнь» – так называли санитарные эшелоны в годы Великой Отечественной войны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 *Киштымов, А. Л.* Литературный след военно-санитарных поездов в годы Первой мировой войны / А. Л. Киштымов // Феноменология транспорта в литературе: прошлое, настоящее, будущее : материалы II Междунар. науч.-методолог. конф. ; под общ. ред. Т. А. Власюк. – Гомель : БелГУТ, 2022. – С. 59–63.

2 Инструкция по погрузке и разгрузке постоянных военно-санитарных поездов (ВСП) / Главное военно-санитарное управление Красной Армии. – М. : Медгиз, 1941. – 24 с.

3 Руководство по организации и работе военно-санитарных поездов / Главное военно-санитарное управление Красной Армии ; ред. Л. А. Ходорков. – М. : Медгиз, 1942. – 160 с.

4 Буряк, Ю. Ю. Военно-санитарные поезда СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны / Ю. Ю. Буряк // Вестник Томского государственного университета. История. – 2021. – № 71. – С. 11–19.

УДК 656.2.072:82.091

Т. А. ВЛАСЮК

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

СТРУКТУРНЫЙ АНАЛИЗ ПАССАЖИРОПОТОКА НАЧАЛА XX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ РАССКАЗОВ К. Г. ПАУСТОВСКОГО

Железная дорога для живущих не только в XIX, но и в начале XX века была, можно сказать, восьмым чудом света. Она не только обеспечила удобную транспортную связь между крупными промышленными центрами, но и «связала» деревни с городами, что создало благоприятные условия для социально-экономического развития поселков и городов. Именно процесс взаимодействия городов и сельских поселений, обеспеченных транспортным сообщением, является связующим элементом и основным коммуникативным звеном миграции населения, которое совершает поездки с различными целями, что ярко представлено на страницах многих литературных произведений как русских, так и советских писателей. Среди них повести и рассказы К. Г. Паустовского «Мещёрская сторона», «Беспокойная юность», «Бросок на юг», «Книга скитаний», «Австралиец со станции Пилево» и др.

Например, в повести «Мещёрская сторона», о которой нам со школьной скамьи известно как о произведении о природе средней полосы России, дана и характеристика пассажирам, следующим из деревни в Рязань: *«Пассажиры с вещами сидели на площадках – вещи в вагон не влезали. Изредка в пути с площадки на полотно начинали вылетать мешки, корзины, плотничьи пилы, а за вещами выскакивал и их обладатель, нередко довольно древняя старуха. Неопытные пассажиры пугались, а опытные, скручивая козы ножки и поплеывая, объясняли, что это самый удобный способ высаживаться из поезда поближе к своей деревне».*

Впервые автор *«попал в Мещёрский край с севера, из Владимира. За Гусем-Хрустальным, на тихой станции Тума, я пересел на поезд узкоколейки. Это был поезд времен Стефенсона. Паровоз, похожий на самовар, свистел детским фальцетом. У паровоза было обидное прозвище: "мерин". Он и вправду был похож на старого мерина. На закруглениях он кряхтел и останавливался. Пассажиры выходили покурить. Лесное безмолвие стояло вокруг задыхавшегося «мерина». Запах дикой гвоздики, нагретой солнцем, наполнял вагоны... Узкоколейка в Мещёрских лесах – самая неторопливая железная дорога в Союзе.*

Станции завалены смолистыми бревнами и пахнут свежей порубкой и дикими лесными цветами. На станции Пилево в вагон влез косматый дед.