

ISSN 0042-8779



ВОПРОСЫ ИСТОРИИ

8

2004

Эвакуация раненых на военно-санитарных поездах в 1941 — 1943 гг.

В.Б. Конасов

23 июня 1941 г. Наркомат путей сообщения, руководствуясь мобилизационным планом, дал указание управлениям железных дорог сформировать 288 военно-санитарных поездов (ВСП). Оперативная обстановка на советско-германском фронте требовала массовой эвакуации раненых воинов в тыл. Уже на начало декабря 1941 г. в эксплуатацию было пущено 424 санитарных поезда ¹. 60 военно-санитарных поездов, то есть более 14%, было приписано к дислоцировавшемуся с сентября 1941 г. в Вологде распределительному эвакуационному пункту (РЭП-95) ². Это был крупнейший по оснащенности госпиталями и эвакуприемниками, медперсоналом и санитарным транспортом (поезда, пароходы, баржи, самолеты, автомобили и конная тяга) распределительный эвакуационный пункт.

В июле в госпитали Ленинграда поступило 19 390 раненых ³. До 28% пострадавших в боях красноармейцев относились к категории тяжелораненых, требовали длительного лечения и, следовательно, эвакуации в тыл. По магистралям Октябрьской, а затем Северной железных дорог военно-санитарные поезда фронтового эвакупункта № 50 (ФЭП-50) транспортировали раненых в Вологду, где уже с первых дней войны было развернуто девять госпиталей. Встречая на своем пути огромный поток мобилизационных перевозок, поезда со знаками Красного Креста проделывали за сутки не более 150 километров ⁴. Порожные составы отправлялись в обратный путь, не менее сложный из-за встречных перевозок гражданского населения. На 21 июля через Вологодский железнодорожный узел проследовало на Восток 220 тыс. жителей Ленинграда и Карело-Финской ССР ⁵.

Пытаясь повысить эффективность эвакуации раненых из Ленинграда, начальник санитарного отдела Северного (с 23 августа Ленинградского) фронта бригаврач А.Е. Песис приказал передислоцировать находившийся тогда в Петрозаводске РЭП-95 в Волховстрой. В конце июля управление РЭП-95 развернуло здесь четыре госпиталя. Плечо эвакуации несколько сократилось, поскольку теперь поезда ФЭП-50 разгружали раненых не только в Ленинграде, но и в Волховстрое. Всего за июль 1941 г. в госпитали Вологды было вывезено 20063 раненых из госпиталей Ленинграда и Волховстроя ⁶.

В середине июля РЭП-95 имел в своем распоряжении уже 13 госпиталей, но обстановка под Ленинградом требовала более интенсивной эвакуации раненых, которая в начале августа практически не велась. Причины этого во многом объясняет направленная командованием Северного фронта в Генеральный штаб РККА телеграмма: «Трудность в создавшейся обстановке состоит в том, что ни командиры дивизии, ни командармы, ни командующий фронтом не имеют совершенно резервов» ⁷. Действительно, войска, защищавшие Ленинград, пополнений от Ставки Верховного главнокомандования не получали. Оставался малореальный шанс, что по

Конасов Виктор Борисович — доктор исторических наук, профессор Вологодского института права и экономики.

мере выздоровления находящиеся в госпиталях города раненые воины станут тем самым резервом, который позволит сдержать натиск противника.

В ночь с 20 на 21 августа 1941 г. немцы перерезали Октябрьскую железную дорогу, захватив Чудово. За несколько часов до этого заместитель командующего Северным фронтом генерал-лейтенант В.К. Мордвинов подписал приказ № 047 «О порядке эвакуации раненых и больных воинов из Ленинграда». В течение трех дней, 19, 20 и 21 августа, следовало отправить из города всех раненых, за исключением тех, «которые явно не смогут перенести перевозку»⁸.

В Череповце и Шексне для приема пациентов стали срочно переоборудовать под госпитали бараки для заключенных. Санитарные поезда ФЭП-50 в те дни работали с неимоверной нагрузкой. В вагоны грузили свыше 700 человек, в то время как емкость оборудованного по всем правилам ВСП составляла 507 мест⁹. Исключительно опасными стали рейсы в тыл. Только 25 августа немцы бомбили станцию Мга восемь раз. Днем позднее к авиационным налетам присоединился артиллерийско-минометный обстрел¹⁰. Не менее сложной была обстановка на Северной железной дороге. На подходе к станции Черенцово нападению с воздуха подвергся ВСП-22. Немецкие летчики сбросили на состав 5 авиабомб и обстреляли его из пулеметов. В результате было убито 10 человек, в том числе трое из медперсонала, повторно получили ранения 63 раненых бойца. Кроме того, был травмирован начальник поезда военврач А.В. Рудаков и контужен военврач Н.С. Синдаровский¹¹.

29 августа через станцию Мга из Ленинграда в Вологду проследовал последний санитарный поезд, в котором находилось 754 раненых. В отчете об этом рейсе говорится: «29 августа с 12 часов 30 минут до 21 часа ВСП-110 подвергался непрерывной бомбардировке с воздуха. Прямым попаданием бомбы были зажжены два вагона, оба сгорели. Из вагонов извлечены три трупа. Все остальные раненые, находившиеся в вагонах, были спасены. Мужество и самообладание проявили медсестра Таня Останина и проводник вагона Шура Кузнецова. Первая, несмотря на вражеский обстрел, продолжала оказывать помощь раненым, а вторая, пользуясь ручным тормозом, предотвратила катастрофу поезда, когда тот, потеряв управление, шел под уклон»¹².

Рейс ВСП-110 поставил точку в истории доблокадного периода эвакуации не только раненых, но и гражданского населения. 29 августа 1941 г. нарком путей сообщения Л.М. Каганович доложил И.В. Сталину о том, что движение поездов из Ленинграда и на Ленинград прервано по всем линиям¹³. В отчете ФЭП-50 появилась следующая запись: «...Станция Мга перешла в руки немцев. ВСП-28, 50 и 109, погруженные ранеными и отправленные в тыл, неожиданно вернулись обратно – наступила блокада Ленинграда. Эвакуация в тыл прекратилась, но поступление раненых с фронта по-прежнему продолжало оставаться очень высоким»¹⁴. Всего к 29 августа, по данным Управления военных сообщений Ленинградского фронта, из города на Неве в тыл было доставлено 57220 раненых¹⁵.

После того, как Мгинский узел оказался в руках немцев, в распоряжении ФЭП-50 из 65 осталось только 5 санитарных поездов. Остальные вернуться в Ленинград уже не могли. В создавшейся ситуации начальник Главного военно-санитарного управления РККА Е.И. Смирнов приказал развернуть в Вологде управление РЭП-95 и передать в его распоряжение 60 военно-санитарных поездов. Перед командованием РЭП-95 была поставлена задача эвакуировать раненых с Ленинградского и Карельского фронтов, из 7-й отдельной армии и вновь сформированных 54-й и 4-й армий¹⁶.

Осенью 1941 г. большая часть раненых поступала в госпитали РЭП-95, прежде всего в Шексню, Череповец и Вологду, с Ленинградского фронта. Медики сортировочного госпиталя № 1165 в Вологде работали на пределе сил, принимая в день по 9–10 военно-санитарных поездов¹⁷. Крайне опасными были рейсы в Волховстрой, где находились полевые госпитали 54-й армии. 11 октября 1941 г. начальник транспортного отдела НКВД Северной железной дороги в очередной раз проинформировал секретаря Вологодского обкома ВКП(б) Б.Ф. Николаева о состоянии дел с перевозкой раненых. В донесении, в частности, говорилось: «В 15.45 на 260 км перегона Коли – Чудцы сброшено 9 бомб на ВСП-406. По неполным данным убито 10 человек»¹⁸.

16 октября 1941 г. противник перешел в наступление на Тихвинском направлении. В Тихвине в то время находился эвакуационный и один из госпиталей РЭП-95. Очередным рейсом сюда прибыл ВСП-312. В результате налета немецких самолетов были повреждены три вагона, а в четырех вагонах возник пожар. Начальник поезда военврач 2-го ранга Н.П. Даничев вместе с комиссаром П.С. Махониным первыми бросились ликвидировать очаг загорания. Во время бомбежки особенно отличилась медсестра Шура Евстигнеева. Трех раненых она сумела извлечь из-под обломков вагона, тут же сделала им перевязки и перетащила в укрытие¹⁹.

В трудных условиях проходила эвакуация раненых с Карельского фронта. Поскольку противник продвинулся в район Петрозаводска и Лодейного поля, эвакуация раненых по Кировской железной дороге прекратилась. Их транспортировка в госпитальную базу РЭП-95 осуществлялась по железнодорожной магистрали Архангельск-Вологда²⁰. Выйти на нее позволяла единственная 353-километровая ветка Сорокская-Обозерская. И хотя гитлеровская пропаганда оповестила мир об уничтожении Кировской железной дороги, в 1941—1942 гг. по ней проследовали 278 санитарных поездов²¹.

При эвакуации бойцов 7-й отдельной армии нападению с воздуха вблизи станции Вирма (севернее Петрозаводска) подвергся ВСП-1014. Медицинские сестры были вынуждены немедленно приступить к защите раненых. Нетранспортабельных укладывали на пол вагонов, укрывали одеялами и матрасами. Младшая медсестра Анастасия Рвач получила тяжелое ранение, но продолжала делать перевязки пострадавшим до тех пор, пока сама не потеряла сознание. Мужественно ликвидировал очаг загорания санитар П.В. Рокотов, старшие медицинские сестры Якубовская, Голышева, Сорокина. Атаку с воздуха отражала пулеметная команда, сформированная из военнообязанных запаса. По прибытии в Вологду начальник поезда военврач 2-го ранга И.А. Новиков доложил: «4 ноября 1941 года на ВСП вновь совершено нападение двух юнкерсов-88. Но ружейно-пулеметным огнем один бомбардировщик был сбит и упал в 8 км от СП, у другого было перебито управление, и, сделав вынужденную посадку в 20—30 км, он вместе с экипажем был взят в плен»²².

8 ноября 1941 г. немцы захватили Тихвин. Переход города в руки противника сделал эвакуацию из Ленинграда по железной дороге практически невозможной. Решение, тем не менее, было найдено. В середине ноября 1941 г. транспортные самолеты ПС-84 и санитарные самолеты стали доставлять раненых в Хвойную, где размещался эвакоприемник РЭП-95. В начале декабря 1941 г. коллектив череповецкого эвакогоспиталя № 1331 получил задание управления РЭП-95 оборудовать эвакоприемник в Подборовье. 7 декабря эвакоприемник на 500 мест был готов принять раненых из Ленинграда. В летную погоду они поступали два раза в день, иногда по 600–900 человек. Дальнейший путь раненым предстояло проделать по железной дороге. Поначалу медики пытались грузить раненых в вагоны в дневное время, но из-за постоянных налетов вражеской авиации от этого пришлось отказаться. Людей эвакуировали ночью и размещали в госпиталях Вологды и Череповца²³.

С освобождением Тихвина и образованием в середине декабря 1941 г. Волховского фронта военно-санитарные поезда приступили к эвакуации раненых из его частей и подразделений. В армиях фронта не хватало эвакуационных средств, перевозки раненых производились в переполненных, плохо оборудованных санитарных летучках²⁴. Положение улучшилось после того, как железнодорожные войска построили обходы в районах Волховстроя, Тихвина, Будогощи, Неболчей. Теперь медики грузили раненых в вагоны в более спокойной обстановке.

Рейсы военно-санитарных поездов проходили почти в экстремальных условиях. В первые дни войны советские медики еще испытывали определенные иллюзии по поводу того, что фашистская Германия будет соблюдать конвенцию «Об улучшении участи раненых и больных в действующих армиях». В связи с первыми бомбардировками поездов со знаками Красного Креста в адрес Германии были направлены соответствующие ноты протесты. Однако фашисты и не думали соблюдать законы и обычаи войны. Только в июле-августе 1941 г. на санитарных поездах, следовавших из Ленинграда в тыл, было убито 64, ранено — 54, пропало без вести — 154 человека²⁵. На различные объекты Северной железной дороги на 1 декабря 1941 г. было совершено 315 налетов вражеской авиации. В результате из строя вышло 13700 погонных метров пути, 5 железнодорожных мостов, около 800 вагонов, 42 паровоза, 117 зданий. При этом было убито 320 солдат и офицеров, ранено 370 бойцов²⁶.

В ноябре-декабре 1941 г. эвакуация раненых из блокадного Ленинграда стала насущной необходимостью. В результате бомбардировок из строя вышли госпитали, способные принять 36826 человек. Перестал функционировать водопровод, прекратилась подача электроэнергии. Острый недостаток горючего и массовый падеж лошадей привели к тому, что во многих госпиталях не было даже дров для приготовления пищи²⁷.

Приказом по войскам Ленинградского фронта 21 декабря 1941 г. находящимся на излечении воинам ежедневно отпускалось всего 150 г хлеба и 75 г сухарей, при этом общая калорийность госпитального пайка не превышала 2138 калорий²⁸. Тысячи раненых и больных страдали алиментарной дистрофией. Положение усугублялось бесконтрольностью со стороны администрации лечебных учреждений. В партийные и советские инстанции от пациентов госпиталей поступали многочисленные жалобы.

Так, в одной из них, адресованной А.А. Жданову, говорилось: «Нормы выдачи продуктов не выдерживаются. Масло и жиры не получаем вот уже несколько дней. Систематически не додаются сахар, крупа, мясо, овощи. Зачастую в обед и ужин подают только воду. Политработа в госпитале совершенно отсутствует. Среди больных процветает карточная игра, где фигурируют ставки в сотни рублей. Хуже того — часть больных проигрывает хлеб, первое, второе блюда. Газеты поступают нерегулярно»²⁸.

Главное военно-санитарное управление РККА решило срочно направить часть раненых в госпитальную базу РЭП-95. 21 декабря 1941 г. начальник управления РЭП-95 С.Г. Сиверс в донесении председателю Вологодского комитета обороны П.Т. Комарову сообщал: «...Увеличилось поступление раненых из Ленинграда в Подборовье. В Подборовье и Ефимовской сейчас скопилось около 200 раненых, требующих немедленного вывоза». Начальник управления РЭП-95 предлагал срочно обсудить на заседании Комитета Обороны вопрос о выделении эвакуационному дополнительным помещений под госпитали»²⁹.

В конце января 1942 г. наступил второй этап эвакуации раненых воинов из блокадного Ленинграда. Санитарные летучки Ленинградского фронта доставляли людей со станции Кобона в Тихвину, откуда они поездами РЭП-95 транспортировались либо в Вологду, либо в госпитали глубокого тыла. В ходе эвакуации личный состав мужественно защищал раненых от бомбардировок и пулеметных обстрелов, но без потерь все равно не обходилось. В ноябре 1942 г. санитарный поезд № 1122 трижды атаковали с воздуха: было убито 3 и ранено 12 человек»³⁰.

Не менее сложной была эвакуация раненых на Волховском фронте. Главный хирург фронта А.А. Вишневский 2 сентября 1942 г. сделал в своем дневнике симптоматичную запись: «Раненых в Тихвине полно, многие действительно хирургически не обработаны, начальники госпиталей просят разрешения часть раненых эвакуировать прямо в Вологду в РЭП. Опять не хватает санитарных поездов»³¹.

Осенью 1942 г. РЭП-95 получил приказ Главного военно-санитарного управления по реэвакуации в Ленинград выздоравливающих бойцов. Это задание, не имевшее аналогов в военно-лечебной практике, было успешно выполнено. Только с 22 октября по 17 ноября 1942 г. в госпитали блокадного Ленинграда было реэвакуировано около 10 тыс. воинов, которые уже через несколько дней пополнили боевые части Ленинградского фронта. Удалось решить и вторую, не менее важную задачу: с начала блокады и до конца навигации 1942 г. в госпитали РЭП-95 было доставлено из Ленинграда 90725 раненых бойцов»³².

В первом квартале 1943 г. в связи с попытками Ленинградского и Волховского фронтов прорвать блокаду, нагрузку на военно-санитарные поезда вновь увеличились. В ходе и по завершении операции «Искра» в госпитальную базу РЭП-95 прибыло: в январе — 20 615, в феврале — 44 115, в марте — 42 526 раненых, принимавших участие в боевых действиях по прорыву кольца окружения»³³.

После того, как войска Ленинградского и Волховского фронтов соединились, 19 января 1943 г. Государственный Комитет Обороны принял решение построить в полосе прорыва железнодорожную ветку Шлиссельбург-Поляна протяженностью 33 километра. В марте того же года, используя проложенную трассу, в Ленинград из Вологды прибыли три санитарных поезда. ВСП-1018 первым добрался до города на Неве, погрузил 397 раненых и вышел в обратный рейс. На наиболее уязвимом участке новой ветки Левобережная-Междуречье поезд попал под обстрел. Был убит один раненый боец, повторно ранены трое, четыре вагона получили повреждения»³⁴.

13 марта из Ленинграда вышел ВСП-1162, который также подвергся артобстрелу. Член военного совета Ленинградского фронта генерал-майор Н.В. Соловьев отдал распоряжение задержать этот поезд до улучшения обстановки, однако стремление выполнить задание по эвакуации раненых в тыл было настолько велико, что начальник поезда добился повторного разрешения на выход в рейс. Несмотря на обстрел у станции Шлиссельбург, ВСП-1162 благополучно доставил бойцов в тыл»³⁵. Тем не менее, дальнейшая эвакуация раненых из Ленинграда была приостановлена. Возобновилась она лишь 23 мая 1943 г. с пуском в эксплуатацию обходной железнодорожной ветки вдоль южного берега Ладожского озера.

В июне 1943 г. задание следовать из Вологды в Ленинград получил ВСП-113. На обратном пути поезд попал под сильный артиллерийский и минометный обстрел. Вот какую запись оставил об этом рейсе лейтенант Н.С. Ратников: «Нас радует и воодушевляет самоотверженная работа, смелость и находчивость, любовь к нам врачей, сестер, дружинниц ВСП-113. В трудные и опасные минуты они забывали о себе, рискуя жизнью. Спасибо Вам, наши родные, славные патриоты»³⁶.

За первое полугодие 1943 г. военно-санитарные поезда РЭП-95 эвакуировали в тыл 174 тыс. воинов Ленинградского, Карельского и Волховского фронтов. К июлю

1943 г. в госпитали РЭП-95 было доставлено в общей сложности 360 645 воинов, еще 98 110 человек проследовали в госпитали глубокого тыла. Таким образом, с фронтов было вывезено в тыл 458755 раненых солдат и офицеров³⁷.

В тыловые госпитали Урала и Сибири для дальнейшего лечения было направлено 268 428 раненых. Общий объем эвакуационных перевозок за два года войны составил 727 183 человека. Особую роль сыграли медики военно-санитарных поездов в возвращении раненых в строй. Оказание не только первой медицинской, но и врачебной помощи в условиях «госпиталей на колесах» способствовало тому, что десятки тысяч раненых солдат и офицеров вновь пополняли боевые порядки Красной Армии. Только за первый год войны медики РЭП-95 вернули в Действующую армию более 230 700 человек³⁸. Если учесть, что к декабрю 1941 г. мобилизационные ресурсы страны были практически исчерпаны, и основным источником пополнения армии стали выздоровевшие бойцы, то эта цифра говорит о весомом вкладе медиков в победу над врагом уже в первый год сражений. Всего за время Великой Отечественной войны медики госпиталей и военно-санитарных поездов РЭП-95 вернули в строй и к мирному труду 650 тыс. солдат и офицеров Красной Армии.

Примечания

1. Железнодорожники в Великой Отечественной войне. М. 1985, с. 344; СМЕРНОВ Е.И. Война и военная медицина 1939 — 1945. М. 1979, с. 216.
2. Архив Военно-медицинского музея Министерства обороны Российской Федерации (АВММ МО), ф. 308, оп. 8033, д. 2, л. 8.
3. Там же, ф. 141, оп. 5927, д. 2, л. 20.
4. Там же, ф. 308, оп. 8033, д. 2, л. 1.
5. Вологодская область в годы Великой Отечественной войны. Сб. док. Архангельск. 1971, с. 174—175.
6. АВММ МО, ф. 141, оп. 8033, д. 2, л. 1.
7. История ордена Ленина Ленинградского военного округа. М. 1988, с. 188.
8. АВММ МО, ф. 141, оп. 12189, д. 5, л. 58.
9. Там же, ф. 308, оп. 12804, д. 62, л. 17.
10. ЧИВИЛЕВ М.Г., ЕФИМОВ А.С., МАТРОСОВ П.А., СИНЕЛЬНИКОВ И.Ф. Магистраль бесстрашных (Очерк боевого пути ж-д войск и службы военных Сообщений Ленинградского фронта). Л. 1971, с. 48.
11. АВММ МО, ф. 4406, оп. 34300, д. 1, л. 3—4.
12. Там же, ф. 308, оп. 12804, д. 62, л. 17—21.
13. Известия ЦК КПСС. 1990, № 9, с. 211—212.
14. АВММ МО, ф. 141, оп. 12197, д. 5, л. 92.
15. ЧИВИЛЕВ М.Г., ЕФИМОВ А.С., МАТРОСОВ П.А., СИНЕЛЬНИКОВ И.Ф. Ук. соч., с. 62.
16. АВММ МО, ф. 308, оп. 8035, д. 1, л. 1.
17. Там же, ф. 486, оп. 70983, д. 22, л. 63.
18. Вологодский областной архив новейшей политической истории (ВОАНПИ), ф. 2522, оп. 3, д. 87, л. 30—31.
19. ШИРЯЕВСКИЙ В., ЛИСОВИН А. ВСП-312. Издание РЭП-95. 1943, с. 3.
20. АВММ МО, ф. 8035, д. 1, л. 20б.
21. Карельский фронт в годы Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. М. 1984, с. 124, 132.
22. Труды первой хирургической конференции Н-ского распределительно-эвакуационного пункта. Вологда. 1943, с. 179—180.
23. АВММ МО, ф. 879, оп. 70885, д. 20, л. 4.
24. На Волховском фронте 1941—1944 гг. М. 1982, с. 274.
25. АВММ МО, ф. 141, оп. 12190, д. 7, л. 111.
26. ВОАНПИ, ф. 2522, оп. 3, д. 87, л. 107—108.
27. ЧЕРНЯК И.М. Ликвидация блокады Ленинграда. — Советское здравоохранение. 1965, № 1, с. 63.
28. АВММ МО, ф. 141, оп. 12197, д. 4, л. 115; ф. 21, оп. 5780, д. 4, л. 117—118.
29. ВОАНПИ, ф. 3868, оп. 1, д. 3, л. 97.
30. ГЛАДКИХ П.Ф. Здравоохранение блокадного Ленинграда 1942—1944 гг. Л. 1985, с. 156.
31. ВИШНЕВСКИЙ А.А. Дневник хирурга. М. 1970, с. 182.
32. АВММ МО, ф. 308, оп. 8034, д. 12, л. 12, 134—135.
33. Там же, оп. 8035, д. 1, л. 57.
34. ГЛАДКИХ П.Ф. Ук. соч., с. 166.
35. АВММ МО, ф. 4847, оп. 3838, д. 1, л. 14—140б.
36. Там же, ф. 4492, оп. 34445, д. 3, л. 32—33.
37. Там же, ф. 308, оп. 8035, д. 1, л. 57.
38. Там же, л. 58; оп. 4589, д. 5, л. 2.