

УДК 629.456.2«1939/1945»
DOI: 10.17223/19988613/71/2

Ю.Ю. Буряк

ВОЕННО-САНИТАРНЫЕ ПОЕЗДА СССР НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Рассматриваются вопросы формирования и функционирования военно-санитарных поездов Народного комиссариата путей сообщения СССР накануне и в годы Великой Отечественной войны, проведено сравнение рассекреченной информации по данному вопросу с ранее введенными в научный оборот данными по количеству используемых военно-санитарных поездов и их деятельности. Данное исследование позволяет сформировать более объективное представление о работе военно-санитарных поездов СССР в изучаемый период.

Ключевые слова: Польский поход Красной Армии; Зимняя война; Великая Отечественная война; Народный комиссариат обороны; Народный комиссариат путей сообщения; военно-санитарный поезд.

Накануне 75-летия Великой Победы для исследователей стал доступен значительный массив данных, который еще предстоит проанализировать и осветить, в том числе и документы, касающиеся функционирования железнодорожного транспорта в минувшую войну. Данная статья является одним из направлений нашего исследования рассекреченных материалов, ее предмет – изучение работы военно-санитарных поездов (ВСП) в вышеуказанный период.

Значение работы медицинских служб в годы Второй мировой войны измеряется количеством спасенных жизней военнослужащих, восстановлением их здоровья. Это, в свою очередь, является фундаментальной основой обеспечения обороноспособности страны. В довоенное время руководство СССР реализовывало мероприятия по обеспечению эффективной работы системы медицинского обслуживания Красной Армии на случай войны. Учитывая ключевое значение железных дорог в обеспечении нужд РККА, в структуру Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) были включены ВСП. Они предназначались для транспортировки раненых и больных военнослужащих с оказанием им в пути следования необходимой медицинской помощи и полным их содержанием.

В 2012–2020 гг. исследователи получили доступ к рассекреченным отчетам о работе железнодорожного транспорта СССР, в частности Северо-Донецкой и Южно-Донецкой железных дорог, накануне и в годы Великой Отечественной войны [1–3]. Более 60 лет архивные материалы были засекречены ввиду стратегического значения стальных магистралей для обеспечения обороноспособности страны. В отчетных данных указаны схемы мостов, железнодорожных узлов, особенности функционирования систем, обеспечивающих бесперебойное движение поездов. Также отдельно представлены нормативные документы по организации работы железнодорожного транспорта в военное время в целом. Помимо этого, описан комплекс заградительных мероприятий для предотвращения продвижения вражеских войск вглубь страны. Значительная часть нормативно-правовых актов, технической доку-

ментации, а также комплекс мероприятий оборонного значения, в том числе и организация санитарных перевозок с учетом опыта, накопленного в минувшей войне, были актуальны в течение шести десятилетий послевоенного периода, что вызвало необходимость хранить вышеуказанные отчетные материалы под грифом «секретно» либо «совершенно секретно».

В ходе историографического анализа трудов по исследуемой теме нами установлено, что в работах Г.А. Куманева, обширном труде «История железнодорожного транспорта Российской империи и СССР» (т. 2), монографиях других профильных исследователей практически не освещена работа военно-санитарных поездов, поскольку внимание авторов сфокусировано на обеспечении отечественными железнодорожниками воинских и народно-хозяйственных перевозок в годы войны [4, 5]. Отдельная (двенадцатая) глава посвящена работе военно-санитарных поездов в годы Великой Отечественной войны в коллективной монографии «Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» под редакцией Н.С. Конарева. В частности, описаны процесс формирования ВСП, суровые будни и героизм коллективов вышеуказанной категории поездов, спасавших жизни советских солдат и мирных жителей, драматические эпизоды атак нацистской авиации на поезда с красными крестами на вагонах. Ужасают зафиксированные факты охоты немецких самолетов за военно-санитарными поездами. Особую значимость имели рационализаторские предложения сотрудников ВСП для ускорения процесса ремонта поврежденных вагонов, оборудования их всем необходимым в условиях дефицита ресурсов в военное время. Эти меры давали объективные результаты: медицинское обслуживание отечественной армии в период войны было более эффективным, чем у противника. И во многом это заслуга тружеников ВСП СССР – медицинского персонала и железнодорожников, которые действовали слаженно [6]. При этом упоминается, что 24 июня 1941 г. вышел приказ НКПС СССР № С-256/Ц «О формировании военно-санитарных поездов», согласно которому железным дорогам предписы-

валось сформировать 288 военно-санитарных поездов (150 постоянных и 138 временных). Для выполнения этого приказа было выделено 6 000 вагонов и определен штат железнодорожников [6. С. 344; 7. Л. 20]. Именно такое количество военно-санитарных поездов было общепринятым среди советских исследователей. Однако в работе наркома путей сообщения И.В. Ковалева упоминается, что к началу марта 1943 г. в эксплуатации на сети дорог находилось 293 ВСП, 130 временных ВСП и до 250 военно-санитарных летучек (ВСЛ) [8. С. 248]. Однако, как нами установлено, и эти цифры не являются окончательными.

Таким образом, ввиду отсутствия до сегодняшнего времени комплексных исследований по данному вопросу, актуальными являются установление реального количества военно-санитарных поездов, курсировавших по железным дорогам СССР, и изучение их работы накануне и в период Великой Отечественной войны. Научная новизна работы состоит в анализе историографии изучаемой темы, особенностей работы ВСП в течение Великой Отечественной войны и введении в научный оборот ранее недоступных для исследователей архивных источников. Рассекреченные материалы вводятся в данной статье в научный оборот впервые и во многом меняют наше представление о количестве использовавшихся ВСП в период войны.

Цель исследования – комплексное освещение работы военно-санитарных поездов в годы войны. Ключевыми задачами являются изучение количества ВСП на различных этапах Великой Отечественной войны, функций каждой категории поездов, осуществлявших транспортировку больных и раненых солдат и офицеров РККА, схем составов, а также определение количества обслуживающего персонала на основе архивных материалов, рассекреченных в 2012–2020 гг. Для достижения поставленной цели автором были использованы статистический, сравнительно-исторический, ретроспективный и проблемно-хронологический методы.

Итак, по данным архивных источников, до второй половины 1930-х гг. вагоны ВСП СССР не отвечали по своему техническому состоянию существовавшим на то время требованиям и не могли обеспечить необходимые удобства для перевозимых раненых и больных. Часть вагонов (двух-, трех-, четырехосные вагоны) находилась в запасе и хранилась еще с 1914 г. Двух- и трехосные вагоны были 4-го класса и обеспечивали в царское время в основном пригородные перевозки. Это были жесткие, маловместительные, тряские на ходу вагоны без электропроводки. А четырехосные 18-метровые вагоны с деревянными швеллерами все были на винтовой сцепке.

Ввиду такого, достаточно плачевного, состояния ВСП в СССР, с 1937 г. Центральным военным отделом НКПС вагоны для транспортировки больных и раненых бойцов начали пополняться из эксплуатационного парка пассажирских вагонов и путем постройки на заводах специальных вагонов для ВСП (вагоны-электростанции и т.д.). Подверглась пересмотру и нормативная база по содержанию и обслуживанию данной категории поездов, было разработано специальное положение. При этом основными вагоноремонтными

и паровозовагоноремонтными предприятиями, которые производили комплектацию ВСП, были Великолукский, Отрожский (Воронеж), Октябрьский (Ленинград) заводы. В итоге обновление значительной части парка ВСП НКПС СССР было завершено в 1939 г.

До вероломного нападения Германии и ее союзников на СССР в НКПС обновлялись и нормативные документы с учетом новых требований, в соответствии с которыми ВСП подразделялись на два типа – постоянные («тыловые») и временные («фронтовые»). Последние выполняли эвакуацию раненых и больных солдат и офицеров от прифронтовых станций до госпитальных баз Красной Армии. «Тыловые» поезда предназначались для перевозки раненых и больных военнослужащих из госпитальных баз РККА в госпитальные базы фронтовых и внутренних районов. Постоянный ВСП имел следующую схему: вагон-кухня, вагон-аптека, вагоны для тяжелораненых, вагон-электростанция. Временный ВСП – вагон-кухня, вагон-аптека, вагоны для тяжелораненых [1. Л. 37, 38]. В целом в 1941 г. работа по мобилизации ВСП заключалась в подготовке вышеуказанных специализированных вагонов, вагонов переменной части (для перевозки раненых) и товарных вагонов под склады, укомплектовании имуществом НКПС и Народного комиссариата обороны (НКО), а также штатом железнодорожников, медресов, вольнонаемных работников и военнослужащих. Специализированные вагоны ВСП содержались по одному каждого типа в запасе в пунктах формирования поездов. Вагоны переменной части и товарные вагоны должны были поставляться вагонными депо железных дорог НКПС в соответствии с количеством и сроками, предусмотренными нормативными документами. В этой связи отметим, что, помимо железных дорог, в формировании ВСП принимали участие заводы НКПС, санитарные отделы военных округов, а также НКО СССР.

Уже в 1938 г., в связи с обострением ситуации в районе оз. Хасан, началось активное применение исследуемого типа поездов – было мобилизовано и работало 8 ВСП. В 1939 г., во время конфликта на р. Халхин-Гол, было задействовано 12 ВСП. В период Освободительного похода Красной армии в Польшу осенью 1939 г. для Западно-Украинского фронта было мобилизовано 60 ВСП, из которых задействовались только 15. В ходе Зимней войны с Финляндией (1939–1940) было мобилизовано 95 ВСП. Летом 1940 г. в рамках кампании РККА против Румынии в Бессарабии и Северной Буковине было использовано 20 ВСП [Там же. Л. 38, 45]. Добавим, что в 1938–1940 гг. для мобилизации «фронтовых» поездов требовалось 2–3 дня, «тыловых» – 2–8 дней. При этом плановым был срок 7–24 дня.

Рассекреченные архивные материалы свидетельствуют, что в целом военно-санитарные поезда в вышеуказанных кампаниях успешно выполнили поставленные задачи. Однако был отмечен и ряд недостатков. Например, наличие в составах ВСП разнотипных вагонов (2-, 3- и 4-осных), разных типов сцепки затрудняло формирование составов и приводило к необходимости излишних маневров на станциях формирования

поездов. Также наблюдался дефицит вагонов-кухонь, вагонов-аптек (аптеки-перевязочные) и других специализированных вагонов для формирования ВСП. Существовали и проблемы в работе вагонов-электростанций из-за несовершенства их двигателей. Помимо вышесказанного, фиксировались продолжительные задержки ВСП в ремонте [1. Л. 39]. Данные недостатки привели к необходимости выполнения накануне Великой Отечественной войны ряда мер, однако в полном объеме осуществить намеченные мероприятия до 22 июня 1941 г. не удалось.

Новые правила формирования ВСП были утверждены приказом НКПС № 390/а от 26 мая 1941 г. Постоянные ВСП (ПВСП) состояли из 18 вагонов (вагон-ледник, крытый товарный вагон для вещей и перевозки электростанции, пассажирский жесткий вагон-кухня, пассажирский мягкий вагон либо пассажирский жесткий вагон-купе для начальствующего состава ВСП, пассажирские жесткие вагоны для команды ВСП (1 единица), легкораненых и больных (6 единиц), пассажирский жесткий вагон-аптека-перевязочная, пассажирские жесткие вагоны для тяжелораненых и больных (4 единицы), пассажирский жесткий вагон для заразных больных (изолятор), крытый товарный вагон для белья и перевозки продуктов. Все вагоны были четырехосными. Каждый состав ВСП мог перевозить в нормальном режиме до 423 раненых (в уплотненном – до 507 раненых) в зависимости от размещения бойцов в вагонах в 2 либо 3 яруса. Команда постоянного ВСП состояла из 74 человек [Там же. Л. 49]. Однако были и поезда-госпитали в составе лишь 12 вагонов вместо 18 [9].

Временные (фронтовые) ВСП (ВВСП) состояли из постоянной части (ядра состава): вагона-ледника, крытого товарного вагона для хранения вещей и перевозки электростанции, пассажирского жесткого вагона-кухни, пассажирского мягкого вагона либо пассажирского жесткого вагона-купе для начальствующего состава ВСП, пассажирских жестких вагонов для команды ВСП (1 единица) и аптеки-перевязочной, пассажирского жесткого вагона для тяжелораненых и больных, крытых товарных вагонов для перевозки санитарного имущества (2 единицы). Переменная (факультативная) часть фронтового ВСП состояла из 20 двухосных товарных крытых вагонов для перевозки тяжелораненых и больных, 20 двухосных товарных крытых вагонов для перевозки легкораненых и больных. Итого – 50 вагонов, способных перевезти от 609 бойцов в нормальном режиме до 867 в уплотненном режиме. При этом численность команды ВСП достигала 94 человек [1. Л. 50]. Таким образом, отметим непропорциональное соотношение численного состава персонала ПВСП и ВВСП количеству вагонов, а значит, и объему перевозимых бойцов. Отдельно отметим, что вагон-ледник предназначался по правилам для включения в состав ВСП только в летний период для обеспечения сохранности продуктов и некоторых медикаментов, подвергающихся порче в теплое время года. В реальности же он курсировал в составе ВСП и в зимнее время. Для погрузки тяжелораненых в вагоны-теплушки ВВСП использовались специальные механизмы с пружинами Кружилина.

Таким образом, подавляющее число ВВСП имело смешанный состав – двухосные и четырехосные вагоны, включая ВСП, который был сформирован в годы Первой мировой войны (до 1917 г.). При этом в разные сезоны года составы фронтовых ВСП не имели отличий [Там же. Л. 51, 54].

Согласно мобилизационному плану НКПС 1941 г. железными дорогами в течение 2–10 дней после начала войны было мобилизовано 334 военно-санитарных поезда (170 постоянных и 164 временных). Отметим, что ранее в работах исследователей и вышеупомянутом приказе НКПС указывалось о 288 ВСП, что более чем на 14% меньше приводимого нами количества данной категории поездов. Итак, Октябрьская магистраль мобилизовала 5 ВСП (3 постоянных и 2 временных), Ленинградская – 12 (все временные), Калининская – 21 (8 постоянных и 13 временных), Западная – 36 (8 и 28 соответственно), Белорусская – 23 (5 и 18), Северная – 18 (16 и 2), Ярославская – 10 (8 и 2), Московско-Рязанская – 7 (все постоянные), Московско-Курская – 17 (все постоянные), Московско-Киевская – 33 (16 постоянных и 17 временных), Южная – 7 (все временные), Сталинская – 28 (22 постоянных и 6 временных), Юго-Западная – 10 (все временные), Одесская – 11 (3 постоянных и 8 временных), Орджоникидзевская – 4 (все постоянные), Закавказская – 7 (3 постоянных и 4 временных), Рязано-Уральская – 7 (все постоянные), Куйбышевская – 9 (4 постоянных и 5 временных), Ташкентская – 5 (3 постоянных и 2 временных), Ашхабадская – 2 (все временные), Омская – 10 (все постоянные), Красноярская – 8 (все постоянные), Восточно-Сибирская – 10 (6 постоянных и 4 временных), Забайкальская – 12 (6 и 6 соответственно), Амурская – 9 (2 и 7), Приморская – 8 (2 и 6), Дальневосточная – 5 (2 и 3). Таким образом, наибольшее количество «тыловых» военно-санитарных поездов было сформировано московскими железными дорогами, а «фронтовых» – магистралями, расположенными к западу, юго-западу и северо-западу от Москвы. Это в целом дает нам представление о том, на каких направлениях советское руководство прогнозировало вероятные масштабные потоки раненых бойцов РККА [Там же. Л. 41].

Основные трудности по формированию вышеуказанных поездов были связаны с выходом из строя заводов, обеспечивавших ВСП необходимым оборудованием, а также несвоевременным командированием военными округами личного состава поездов из числа военнослужащих. Например, коллективу Октябрьской железной дороги пришлось формировать ВСП без полного количества вагонов, приспособленных под перевозку тяжелораненых. Для формирования 334 специальных составов в мобилизационном запасе содержались 291 вагон-кухня (дефицит 43 вагона), 283 вагона-аптеки (дефицит 51 вагон), 293 вагона для перевозки тяжелораненых (дефицит 41 вагона), 141 вагон-электростанция с двигателем внутреннего сгорания (дефицит 193 вагона). Поэтому вместо так называемых вагонов-электростанций в состав ПВСП включалось по 1–2 пассажирских вагона с подвесными динамо-машинами. Аналогичная проблема была при формиро-

вании временных ВВСП, в связи с чем на начальном этапе Великой Отечественной войны такие составы были без электроснабжения. Данную проблему удалось в целом решить лишь к концу войны, когда почти все ВВСП получили электроснабжение. Таким образом, несмотря на наличие необходимых материалов, имелся видимый дефицит специальных вагонов. Устранять данную проблему пришлось уже в процессе формирования ВСП после начала войны.

С учетом значительного роста эвакуационных перевозок раненых бойцов сформированные ВСП не удовлетворяли потребностям армии, что проявилось уже в первые два месяца войны. Вследствие этого НКПС сформировал по указанию Главного военно-санитарного управления РККА на магистралях Московского узла 15 вспомогательных ВСП, состоящих из обычных пассажирских вагонов, с включением в каждый поезд вагона-ресторана в качестве пищеблока. По мере включения в эти составы специально оборудованных вагонов (вагонов-аптек и т.д.), данная категория поездов переформировывалась в типовые ВСП.

Учитывая трудное положение армии в начальный период Великой Отечественной войны, для удовлетворения потребностей в санитарных поездах Европейской части СССР и для создания их резерва на железных дорогах Дальнего Востока по требованию Генерального штаба Красной Армии и по решению ГКО № 466/СС от 12 августа 1941 г. к 1 января 1942 г. НКПС сформировал дополнительно 138 «тыловых» ВСП. Наибольшее их количество было сформировано на Московско-Рязанской (25 составов), Московско-Курской (15 ВСП), Северной (11 поездов) магистралях, а также на Юго-Восточной, Восточно-Сибирской, Орджоникидзевской, Западной – по 10 поездов на каждой железной дороге [1. Л. 42–4, 52]. Из-за начавшейся войны, ввиду эвакуации ключевых предприятий, занимавшихся укомплектованием военно-санитарных поездов, пришлось оперативно заниматься данными задачами вагоноремонтным заводам в Новороссийске, Свердловске (ныне Екатеринбург), Улан-Удэ, Тамбове, Ташкенте и т.д. Ввиду сложностей со снабжением смежными ведомствами, которые должны были участвовать в формировании ВСП, все проблемы с поиском необходимых материалов легли на плечи НКПС (например, изготовление и монтаж станков для перевозки тяжелораненых, котлы для вагонов-кухонь и т.д.).

В целом для обеспечения военно-санитарных перевозок в годы Великой Отечественной войны было сформировано 472 ВСП (308 «тыловых» и 164 «фронтowych»), а также 350 санитарных летучек. А с учетом сформированных 15 вспомогательных ВСП мы можем указать цифру в 487 военно-санитарных поездов. При этом на железных дорогах в июне 1941 г. действовало 334 ВСП, а по состоянию на 1 июня 1942 г. – уже 522 санитарных летучки и ВСП, на 1 июня 1943 г. число ВСП и санлетучек составляло 779, на 1 июня 1944 г. – 679 ВСП и санлетучек, на 1 июня 1945 г. – 579 ВСП и ВСЛ. Стоит отдельно отметить, что 26 временных и 6 постоянных ВСП, которые находились на магистралях Дальнего Востока, в перевозках на Западном фронте не участвовали [Там же. Л. 45].

Самые масштабные потери подвижного состава военно-санитарных поездов пришлось на 1941–1942 гг. В ходе войны к 1 января 1942 г. было уничтожено или оставлено на оккупированной территории 22 «фронтowych» и 6 «тыловых» ВСП. С июня 1941 г. по январь 1942 г. было разбито и уничтожено 820 вагонов ВСП (из них 452 пассажирских), частично поврежден 1 171 вагон (из них 615 пассажирских). За вышеуказанный период ВСП подвергались 236 бомбардировкам с воздуха. На 1 апреля 1942 г. количество уничтоженных вагонов ВСП составляло 1 005 единиц (из них 480 пассажирских), поврежденных – 1 262 вагонов (из них 715 пассажирских). С июля по август 1942 г. полностью вышли из строя 10 ВСП (1 постоянный и 9 временных), частично повреждены 8 (из них 2 постоянных). Замена поврежденных вагонов и доукомплектация составов производились НКПС из имеющегося резерва [Там же. Л. 46].

Как видим, в процессе эксплуатации происходили изменения в схеме составов ВСП, исходя из оперативной обстановки на фронте, наличия необходимого оборудования, порожних вагонов в районе действия каждого ВСП. Например, в ходе войны были предоставлены отдельные пассажирские вагоны для перевозки раненых из числа начальствующего состава РККА в ВСП [Там же. Л. 53]. Также в течение первых месяцев боевых действий пришлось вносить ряд упрощений в порядок формирования ВСП. Это было зафиксировано в совместном приказе НКО и НКПС от 2 сентября 1941 г. Так, в вагонах-кухнях полы могли покрываться вместо метлахской плитки цементом на железной сетке или железом, разрешалось не оборудовать составы телефонной, радиосвязью и звонковой сигнализацией. Вместо медных пищеварных котлов допускалось применять чугунные, бачки для воды в вагонах разрешили изготавливать из оцинкованного железа и т.д. [Там же. Л. 55].

Что же касается организации движения военно-санитарных поездов, то отметим, что мобилизованные в начале войны ВСП распоряжением НКПС и ЦУП ВОСО (Центральное управление военных сообщений) РККА были распределены по эвакуационным, и движение их было установлено по определенным маршрутам. Но этот метод, внедренный на начальном этапе войны, не оправдал себя – фактически на некоторых маршрутах и в отдельные периоды войны ВСП оказывалось недостаточно, в то время как на других маршрутах поезда данной категории бездействовали. В итоге уже в 1941 г. для обеспечения санитарных перевозок в НКПС и ЦУП ВОСО были созданы специальные отделы, в которых диспетчерский аппарат вел график движения каждого поезда. В 1942 г. заявок в НКПС на продвижение ВСП от ЦУП ВОСО не предъявлялось.

Для погрузки раненых в пунктах их сосредоточения ЦУП ВОСО представляло заявки на определенное число поездов в НКПС, а планирование санитарных перевозок производилось по декадам. Среднесуточный пробег груженых и порожних ВСП составлял в 1942 г. 244 км, в 1943 г. – 218 км, в 1944 г. – 217 км и за 7 месяцев 1945 г. – 294 км. Слабое продвижение ВСП объясняется перегруженностью железных дорог во фрон-

товой полосе оперативными эшелонами, пользовавшимися преимуществом перед ВСП [1. Л. 56]. При этом НКПС издавал специальные приказы в отдельные периоды большого скопления раненых, согласно которым ВСП приравнивались к оперативным эшелонам, а при установлении НКПС очередности продвижения эшелонов и транспортов груженные ВСП были отнесены ко 2-й очереди, а порожние – к 5-й очереди.

Отчетные данные о работе ВСП свидетельствуют, что каждый поезд делал в среднем в месяц только один груженный рейс и один порожний. Пробег в обе стороны составлял 3–4 тыс. км [Там же. Л. 57]. При этом на каждой магистрали были созданы специальные площадки на станциях для приема ВСП. Например, для принятия ВСП с фронтов были подготовлены площадки на 14 станциях Южно-Донецкой магистрали. На Северо-Донецкой железной дороге 16 станций принимали ВСП, а на базе железнодорожных поликлиник и школ были открыты госпитали в Купянске и Артемовске, на станциях Попасная, Дебальцево, Сватово и Красный Лиман. В условиях стремительно возрастающего потока раненных мастер вагонного депо (ВЧД) Мариуполь Н.А. Косарев по-лунински инициировал организацию мелкого ремонта ВСП № 342 силами поездной бригады с целью сокращения простоя медицинских составов в ремонте. Данный метод вскоре получил широкое распространение. Стоит добавить, что военно-санитарное управление (ВСУ) Харьковского военного округа (ХВО) и облздрав Сталинской области не сообщали заблаговременно железнодорожникам вышеупомянутых магистралей о поступлении санитарных поездов. Среднее время разгрузки ВСП составляло 4 часа при норме в 2. Это было следствием запоздалого информирования персонала соответствующих станций о приближении ВСП, плохого обеспечения властями вышеуказанных населенных пунктов транспортом для перевозки раненных в местные госпитали, неудовлетворительного обеспечения ВСП медикаментами, бельем и продуктами питания (по последней причине на станции Мариуполь стоянки отдельных ВСП достигали 37 часов) в начале войны [2. Л. 152–154; 3. Л. 14, 16; 10. С. 32; 11. С. 31; 12. С. 84–85].

Дефицит санитарных поездов исключал своевременную эвакуацию раненых с прифронтовых железных дорог, что приводило к дополнительным потерям среди военнослужащих РККА. Добавим, что по установленному порядку после каждого рейса ВСП заходил для технического осмотра и ремонта в какое-либо депо, где находился 10–12 дней. При годовом осмотре отдельных вагонов задерживался весь состав, что приводило к потере времени. В то же время фронтовые госпитали ждали военно-санитарные поезда. Ожесточенные бои увеличивали число раненых, и их требовалось немедленно доставлять в тыл. В итоге с целью сокращения простоя ВСП в ремонте и ввиду недостатка рабочей силы на ремонтных пунктах личный состав ВСП (железнодорожники, вольнонаемные и военнослужащие рядового состава) был использован на работах по ремонту ВСП. Это способствовало обеспечению всех видов ремонта вагонов ВСП своими силами и оправдало себя. Инициатору заботливого отношения

к вагону и основателю движения по выполнению максимального ремонта вагонов ВСП силами железнодорожной бригады ВСП – поездному вагонному мастеру ВСП № 342 Н.А. Косареву – СНК СССР присвоил звание Героя Социалистического Труда. Таким образом, среди сотрудников ВСП широко применялось совмещение профессий. Много поездных вагонных мастеров и электромонтеров было подготовлено из числа проводников вагонов ВСП, а проводников вагонов – из вольнонаемных сандружинниц. При этом проводники также оказывали помощь медицинскому персоналу поездов по уходу за ранеными бойцами [1. Л. 67; 13. С. 171–172].

В связи с вышесказанным отметим работу образцового ВСП № 312, созданного на Вологодском паровозовагоноремонтном заводе в июне 1941 г. и приписанного к 95-му распределительно-эвакуационному пункту (РЭП-95). Его коллектив превратил поезд в один из лучших составов по перевозке раненых (по показателям технического и санитарного состояния вагонов). Заслуживает отдельного внимания обслуживание раненых. В тяжелых военных условиях персонал поезда находил возможность обеспечивать бойцов необходимыми для скорейшего выздоровления витаминами, белками, углеводами и жирами. Сотрудники выращивали на крышах вагонов зелень, в подвагонном пространстве обустроили курятник (получили более 900 яиц за полтора года), выращивали в отдельных вагонах свиней (за 2,5 года получили около 1 т свинины) без ущерба санитарным требованиям к вагонам с ранеными [14].

Итак, железнодорожники, прикрепленные к ВСП, обязаны были выполнять мелкий текущий ремонт вагонов военно-санитарных поездов, в частности выполнялась регулярная ревизия букс и тормозов вагонов. Много сил уделялось ремонту оборудования вагон-кухни ввиду несовершенства котлов для приготовления пищи и варочных плит. Так, двухосные вагоны-кухни ВСП, оборудованные до 1917 г., не обеспечивали возможность приготовления горячей пищи для 600–800 и даже 1 000 перевозимых человек. В итоге не соблюдалась технология и требования гигиены. Четырехосные же вагоны-кухни не были оборудованы системой отопления – считалось, что температуру будут поддерживать пищеварочные котлы. Однако, как показало время, после прекращения приготовления пищи такой вагон быстро остывал, а в сильные морозы вода в водяных баках и пищеварных котлах застывала. Разница температур в различных частях таких вагонов приводила к образованию льда на стенах, что, в свою очередь, было причиной порчи окраски вагонов, их сырости и последующего разрушения.

Одним из самых существенных видов ремонта ВСП была подготовка подвижного состава к зиме (осенний период года). Затруднения по данному виду ремонта в основном были связаны с дефицитом окон, войлока, фанеры и т.д. В 1942–1944 гг. приказами НКПС для ремонта ВСП отводился срок 5–7 дней, но в 1944 г. срок простоя санитарных поездов в ремонте был увеличен до 12–15 суток. Количество поездов-госпиталей, находившихся одновременно в ремонте,

не было постоянным и колебалось от 20 до 80 составов в сутки. С освобождением от нацистов всей территории СССР и увеличением объемов пассажирского движения ремонт вагонов ВСП стал еще более затруднительным, так как ряд приказов НКПС обязывал магистрали содержать в исправном состоянии эксплуатируемый парк пассажирских вагонов в условиях острейшего дефицита необходимых материалов. Контролировали обеспечение ремонта и соблюдение сроков простоя ВСП в ремонте Центральный военный отдел НКПС и военные отделы дорог. При этом в течение всей войны задержка ВСП в ремонте более установленного срока по причинам отсутствия необходимых материалов, недостатка рабочей силы, большого объема ремонта и тому подобного наблюдалась регулярно [1. Л. 61–64, 80–81].

Отметим, что в течение 1942–1945 гг. удельный вес вагонов ВСП в объеме ремонтируемого пассажирского подвижного состава был следующим: 1942 г. – 19,9%, 1943 г. – 19,5%, 1944 г. – 22%, 1945 г. – 10,7%. При этом в военно-санитарных перевозках в годы войны было занято до 40% рабочего парка пассажирских вагонов. Ремонт вагонов ВСП в 1942–1944 гг. производился в вагонных депо и вагоноремонтных пунктах железных дорог СССР по отдельным указаниям Наркомпути. 20 января 1945 г. приказом НКПС № 39/ЦЗ все ВСП были приписаны к конкретным железным дорогам для полного обеспечения последними ВСП ремонтом, необходимым оборудованием и материалами. Ужесточалась ответственность магистралей за качество ремонта ВСП [Там же. Л. 64, 77]. Однако принцип закрепления ВСП для ремонта за конкретными магистралями систематически нарушался.

Как уже было отмечено, до 1944 г. ввиду небольшого объема использования пассажирских вагонов по прямому назначению особых затруднений в ремонте ВСП не наблюдалось. С увеличением санитарных перевозок и активности нацистской авиации, нападавшей на ВСП, возрос объем поступления санитарных поездов на плановый и восстановительный ремонты, а также для пополнения вместо разрушенных вагонов. Это стало причиной создания специального запаса пассажирских вагонов на магистралях СССР, а также появления специальных пунктов для ремонта ВСП, обеспеченных всеми необходимыми ресурсами и со специальными ремонтными бригадами [Там же. Л. 61].

Для обеспечения экипировки ВСП в 1942–1945 гг. НКПС, согласовав с органами НКО, устанавливал пункты экипировки ВСП на каждой железной дороге, включая освобожденные от оккупации магистрали СССР [Там же. Л. 57]. За период войны существенных нарушений в экипировке ВСП не наблюдалось. Топливо ВСП получали от железных дорог по заявкам без каких-либо ограничений и задержек. 28 сентября 1943 г. приказом НКПС № 834/ЦЗ была введена инструкция «О порядке отпуска топлива и свечей для ВСП и сан-летучек». Затруднения в обеспечении ВСП электролампочками, приводными ремнями для динамо-машин, топливом и смазкой для двигателей внутреннего сгорания и буксосмазочным материалом, сигнальными принадлежностями, инструментом и запасными ча-

стями имели место главным образом потому, что такое снабжение ВСП железными дорогами никакими положениями и инструкциями предусмотрено не было. В 1944 г., впервые за годы Великой Отечественной войны, для обеспечения освещения в ВСП по приказу НКПС было выделено 13 аккумуляторных батарей автомобильного типа [Там же. Л. 58, 65].

Что касается штатного расписания, то по приказам мирного времени в штат ПВСП, в частности, входили из числа железнодорожников 16 единиц (старший поездной мастер, поездной мастер, старший машинист электростанции, машинист электростанции, поездной электромонтер (2 единицы), проводники-истопники (9 единиц), слесарь по ремонту оборудования). В штат ВВСП входили 8 железнодорожников (5 проводников, 2 поездных вагонных мастера, 1 поездной электромонтер). Приказом НКПС № 388/ц от 30 мая 1942 г. штат железнодорожников, обслуживающих ВСП в период отопительного сезона, составлял 19 человек (15 проводников-истопников, 2 поездных вагонных мастера, 1 поездной электромонтер, 1 машинист электростанции). На летний период вместо 19 в штате было 14 железнодорожников (за счет снижения количества проводников с 15 до 10 единиц). Это изменение штата в течение года было вызвано необходимостью увеличения количества проводников в вагонах с паровым отоплением, требующих обслуживания таких вагонов двумя истопниками. С целью обслуживания 472 ВСП магистрали СССР командировали для работы в ПВСП 5 852 железнодорожника, для ВВСП – 1 312 сотрудников. Итого – 7 164 железнодорожника. Однако это число минимальное, так как изначально рассчитывали, что отопление вагонов будет водяным, а не паровым [1. Л. 68–69].

До 1943 г. было много проблем с порядком оплаты труда железнодорожников, прикрепленных к ВСП – НКПС и НКО не могли эффективно рассчитать объемы надбавок за разъездной порядок работы и труд вдали от постоянного места жительства. Это вызывало массу недовольства среди железнодорожников. Лишь 17 февраля 1943 г. НКО и НКПС установили основной оклад железнодорожникам, обслуживающим ВСП, размер и условия доплаты взамен километровых и доплату в размере 35% от основного оклада за отрыв от постоянного места жительства. Все недоразумения были исчерпаны.

В вопросе продовольственного обеспечения железнодорожников – сотрудников ВСП был ряд противоречий, ведь весь штат санитарных поездов был разделен на 2 категории: военнослужащие и вольнонаемные работники, и для данных групп установлены различные нормы питания. Железнодорожники несправедливо были отнесены ко второй группе. Это приводило к тому, что многие из них под различными предлогами возвращались работать на железную дорогу, уходя из штата ВСП, ведь множество ходатайств по данному вопросу в НКО и НКПС результатов не принесли. Обмундирование и спецодежду железнодорожники из штата ВСП получали в НКПС, и в этой сфере наблюдался острый дефицит. За 1942–1944 гг. НКПС выдал железнодорожникам из необходимых 7 500

лишь 3 000 комплектов форменного обмундирования [1. Л. 70–72].

Выдача обмундирования дорогами железнодорожникам, обслуживающим ВСП, осуществлялась за наличный расчет и без скидки 50%, так как они не были в штате соответствующих железных дорог, к которым прикреплялись ВСП. Обеспечение железнодорожников, постоянно прикрепленных к ВСП, постельными принадлежностями и противохимическими средствами осуществлялось исправно по линии НКО. Ввиду удаленной от места жительства работы железнодорожники, прикрепленные к ВСП, не получали промтоварные карточки. В итоге они не могли покупать промышленные товары [Там же Л. 73]. НКО также не снабжало железнодорожников и вольнонаемных рабочих ВСП промышленными товарами.

В управлении железнодорожным персоналом ВСП наблюдался ряд противоречий ввиду неразберихи – воинскому либо железнодорожному уставу они должны были подчиняться, ведь их регулярно привлекали к работам, не относящимся к их обязанностям (погрузка и выгрузка раненых, охрана состава, приготовление пищи и т.д.). В то же время нередко по вышеуказанной причине они не справлялись со своей основной работой. Нередко железнодорожниками командовали медики, начиная от начальника поезда до младшей медсестры, что вызывало конфликты. Лишь 22 мая 1942 г. вышел приказ ГВСУ РККА № 190/а, который частично устранил недостатки в административном управлении железнодорожников, прикрепленных к ВСП, и обозначил рамки должностных обязанностей, ввел запреты на привлечение последних к нехарактерным для них работам (изучению уставов, военной подготовке и т.д.). Однако полностью устранить противоречия приказ так и не смог [Там же. Л. 74–75].

Отнесение железнодорожников ВСП к категории вольнонаемных рабочих не давало им и их семьям никаких льгот наравне с военнослужащими РККА, в то время как железнодорожники, командированные в подвижные спецформирования НКПС, на основе специального решения СНК СССР пользовались всеми льготами военнослужащих. При расформировании ВСП были случаи отказа начальниками ВСП в выплате железнодорожникам компенсаций за неиспользованный отпуск, а по прибытии их на прежнее место жительства им отказывали в возвращении жилплощади. Возникали у мужчин-железнодорожников ВСП и конфликты с военкоматами ввиду разъездного характера работы и ненадлежащего ведения учета последними (иногда записывали в дезертиры). За время Великой Отечественной войны военно-санитарные поезда выполнили чрезвычайно большую работу и в целом обеспечили выполнение возложенных на них задач.

Летом 1945 г. 100 ПВСП, 120 ВВСП и 150 санлетучек не были вовремя расформированы, как того требовали приказы ГКО, НКО и НКПС, так как использовались для перевозки демобилизованных и репатрируемых граждан. Перед началом военных действий с Японией по распоряжению ГШ ВС СССР на железные дороги Дальнего Востока с Карельского фронта

было переброшено 8 ВВСП, 27 санлетучек и отправлена с Запада некоторая часть ПВСП [1. Л. 77–79].

Отметим, что в годы войны погибли или пропали без вести более 85 000 медиков, среди них 5 000 врачей, 9 000 средних медицинских работников, 71 000 санитарных инструкторов и санитаров. Смертность медицинских работников была на втором месте после гибели на полях сражений бойцов стрелковых подразделений. Средняя продолжительность жизни санинструктора на передовой в 1941 г. составляла 41 секунду [15].

Несмотря на такие ужасающие данные, наши медицинские работники вернули в строй 72,3% раненых и 90,6% больных воинов. Если эти проценты представить в абсолютных цифрах, то число раненых и больных, возвращенных в строй медицинской службой за все годы войны, составит около 17 млн человек [16. С. 173; 17. С. 515]. Добавим, что вышеуказанные показатели эффективности работы медицинских служб Германии и ее союзников были ниже, чем в СССР. В вермахте в строй вернулась приблизительно половина раненых, в Красной Армии – около трех четвертей. При этом с 1943 г. из каждых 100 пораженных бойцов 85 человек возвращались в строй из медицинских учреждений полкового, армейского и фронтового районов и лишь 15 человек – из госпиталей тыла страны. Благодаря стараниям отечественных медработников в годы войны не зафиксировано масштабных эпидемий инфекционных заболеваний среди солдат и офицеров, а также мирных жителей СССР. В этой связи отметим огромный вклад тружеников военно-санитарных поездов в достижение таких высоких показателей эффективности работы советской медицины в военный период.

Таким образом, в ходе исследования было установлено, что общее количество ВСП, курсировавших в военные годы, составляло почти 500 составов. Приведенные нами данные фактически на 45–69% больше, чем указывалось в трудах отечественных исследователей работы железнодорожного транспорта в годы Великой Отечественной войны. Свыше 7 000 железнодорожников обеспечивали работу поездов-госпиталей. При этом для увеличения эффективности работы ВСП руководством НКО и НКПС СССР приходилось оперативно пересматривать нормативную базу, регламентировавшую порядок формирования, эксплуатации и ремонта данной категории поездов, исходя из оперативной обстановки на фронте.

Несмотря на ряд проблем в администрировании, оплате труда, предоставлении льгот, обеспечении обмундированием сотрудников ВСП, для выполнения поставленных задач персонал военно-санитарных поездов разрабатывал рационализаторские предложения для уменьшения простоя составов в ремонте и минимизации дефицита необходимого оборудования. Также в военные годы для снижения количества недостающих кадров сотрудники ВСП повсеместно вынуждены были совмещать профессии. В итоге комплексные мероприятия дали свои результаты – благодаря самоотверженной работе советских медицинских работников, а также персонала ВСП в ряды РККА возвратились около 75% получивших ранения и перенесших заболе-

вания бойцов. СССР значительно превзошел Германию по данному ключевому показателю.

В дальнейшем перспективным видим исследование формирования и работы в годы Великой Отечественной войны санитарных летучек, которые обеспечивали

транспортировку раненых и больных военнослужащих с прифронтовых участков в условиях затруднений пропуска полноценных ВСП. Их количество составляло в 1942 г. – 50, в 1943 г. – 350, в 1944 г. – 250, в 1945 г. – 150 единиц.

ЛИТЕРАТУРА

- Музей железных дорог России. Отчет о мобилизации железных дорог Советского Союза (по мобплану 1941 г.) : в 4 т. / под общ. ред. В.В. Звонарева. М. : ЦВМО МПС СССР, 1947–1948. Т. 2. 244 л. URL: <https://rzd-museum.ru/expositions/archive> (дата обращения: 27.01.2021).
- Сектор Архивов ГП «Донецкая железная дорога» (СА ДонЖД). Ф. 32. Оп. 384. Д. 235.
- СА ДонЖД. Ф. 32. Оп. 1. Д. 162.
- Куманев Г.А. Война и железнодорожный транспорт СССР (1941–1945). М. : Наука, 1988. 368 с.
- История железнодорожного транспорта России и Советского Союза / под общ. ред. В.Е. Павлова, М.М. Уздина. СПб. : Иван Федоров, 1997. Т. 2: 1917–1945 гг. 416 с.
- Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945 / под ред. Н.С. Конарева. 2-е изд., доп. М. : Транспорт, 1987. 591 с.
- Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 49 с. Д. 1081.
- Ковалев И.В. Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.). М. : Наука, 1981. 591 с.
- Павлов В. Состав милосердия // Гудок. 2020. 8 мая. URL: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1503379&archive=2020.05.08> (дата обращения: 02.02.2021).
- Сенчук Ю.Г. Железнодорожники Центрального и Центрально-Черноземного регионов РСФСР в годы Великой Отечественной войны: по материалам Московской железной дороги : дис. ... канд. ист. наук. Курск, 2003. 278 с.
- Мишустин С.П. Советские железнодорожники в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: по материалам железных дорог Южного направления : дис. ... канд. ист. наук. Курск, 2006. 284 с.
- Алдакимов Д.К., Клименко К.Х. Маршрутами пятилеток. Заметки о новаторах-железнодорожниках. Донецк : Донбас, 1976. 176 с.
- Клименко К.Х., Алдакимов Д.К. Пам'ятатимемо донбаські перегони: нариси. Донецьк : Донбас, 1992. 303 с.
- Военно-санитарный поезд № 312: 75-летию Великой Победы посвящается // Комсомольская правда. URL: https://www.kp.ru/best/vologda/voenno-sanitarnyi_poezd_%e2%84%96312/ (дата обращения: 27.01.2021).
- События, приуроченные к празднованию Дня Победы // Министерство здравоохранения Российской Федерации. URL: <https://minzdrav.gov.ru/news/2019/05/08/11461-sobytiya-priurochennye-k-prazdnovaniyu-dnya-pobedy> (дата обращения: 31.01.2021).
- Александр И.В., Кнопов М.Ш. Военно-полевая хирургия в годы Великой Отечественной войны. М. : Медицина, 2000. 264 с.
- Сорокина Т.С. История медицины : учебник для студ. высш. мед. учеб. заведений. 8-е изд., стер. М. : Академия, 2008. 560 с.

Yurii Y. Buryak, Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov (Belgorod, Russian Federation). E-mail: yuriiiburyak@mail.ru

HOSPITAL TRAINS OF THE USSR ON THE EVE AND DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Keywords: The Soviet invasion of Poland; the Winter War; the Great Patriotic War; the People's Commissariat of Defense; the People's Commissariat of Railways; a hospital train.

In the course of researching this topic, we found that in Soviet and modern Russian historiography, information about the operation of hospital trains (HT) on the eve and during the Great Patriotic War is rather limited and contradictory. The scientific novelty of the work consists of the analysis of some specific features of the HT operation during the Great Patriotic War and the introduction into scientific circulation of archival sources previously inaccessible to researchers, changing our understanding of the number of hospital trains used during the war.

The aim of the study is to provide comprehensive coverage of the work of military medical trains during the war. The key objectives of the research work are to study the number of HTs at different stages of the Great Patriotic War, the functions of each category of hospital trains, train layouts, and the number of service personnel based on archival materials declassified in 2012–2020. To achieve this goal, the author used statistical, comparative-historical, retrospective and problem-chronological methods.

We found that in the pre-war period, that work was actively carried out to update the fleet of wagons intended for sanitary transportation, and the normative documents for the operation of USSR hospital trains were improved. HTs were subdivided into two types – permanent («rear») and temporary («front»). Temporary HTs carried out the evacuation of wounded and sick soldiers and officers from the front-line stations to army hospital bases. The «rear» trains were intended to transport wounded and sick servicemen from the hospital bases of the Red Army to hospital bases in the front and interior regions. Already in 1938 – 1940 the USSR actively used dozens of HTs during conflicts in the Far East and on the country's western borders.

During the Great Patriotic War, a total of 472 HTs (308 «rear» and 164 «frontline») were formed, as well as 350 sanitary squads. Taking into account the formed 15 auxiliary HTs, their number reached 487 military ambulance trains. Over 7000 railwaymen provided the work of the HT. Permanent HTs transported about 500 soldiers, temporary ones – up to 867 patients each train.

Thus, the total number of HTs operating during the war years was actually 45 – 69% higher than indicated in the works of Russian researchers. Also, despite a number of problems in administration, remuneration, provision of benefits, provision of uniforms for HT employees, in order to fulfill the assigned tasks, the train personnel developed rationalization proposals to reduce the downtime of trains in repair and minimize the shortage of necessary equipment.

Due to the shortage of personnel, HT employees everywhere were forced to combine professions. As a result, thanks to the selfless work of Soviet medical workers, as well as the personnel of the HT, about 75% of the wounded and sick soldiers returned to the ranks of the Red Army. The USSR significantly surpassed Germany in this key indicator.

REFERENCES

- Zvonarev, V.V. (eds) (1947–1948) *Muzej zheleznykh dorog Rossii. Otchet o mobilizatsii zheleznykh dorog Sovetskogo Soyuza (po mobplanu 1941 g.): v 4 t.* [The Museum of Russian Railways. Report on the railways mobilization in the Soviet Union (according to the mobilization plan of 1941): in 4 vols]. Vol. 2. Moscow: USSR Ministry of Railways. [Online] Available from: <https://rzd-museum.ru/expositions/archive> (Accessed: 27th January 2021).

2. The Sector of the Archives of the State Enterprise “Donetsk Railway” (SA DonZhD). Fund 32. List 384. File 235.
3. The Sector of the Archives of the State Enterprise “Donetsk Railway” (SA DonZhD). Fund 32. List 1. File 162.
4. Kumaney, G.A. (1988) *Voyna i zheleznodorozhnyy transport SSSR (1941–1945)* [War and railway transport of the USSR (1941–1945)]. Moscow: Nauka.
5. Pavlova, V.E. & Uzdina, M.M. (eds) (1997) *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii i Sovetskogo Soyuz* [History of railway transport in Russia and the Soviet Union]. Vol. 2. St. Petersburg: Ivan Fedorov.
6. Konarev, N.S. (ed.) (1987) *Zheleznodorozhniki v Velikoy Otechestvennoy voyne 1941–1945* [Railway personnel in the Great Patriotic War 1941–1945]. Moscow: Transport.
7. The Russian State Archives of Economics (RGAE). Fund 1884. List 49 s. File 1081.
8. Kovalev, I.V. (1981) *Transport v Velikoy Otechestvennoy voyne (1941–1945 gg.)* [Transport in the Great Patriotic War (1941–1945)]. Moscow: Nauka.
9. Pavlov, V. (2020) Sostav miloserdia [A mercy train]. *Gudok*. 8th May. [Online] Available from: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1503379&archive=2020.05.08> (Accessed: 2nd February 2021).
10. Senchuk, Yu.G. (2003) *Zheleznodorozhniki Tsentral'nogo i Tsentral'no-Chernozemnogo regionov RSFSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny: po materialam Moskovskoy zheleznoy dorogi* [Railway workers of the Central and Central Black Earth regions of the RSFSR during the Great Patriotic War: a case study of the Moscow railway]. History Cand. Diss. Kursk.
11. Mishustin, S.P. (2006) *Sovetskie zheleznodorozhniki v gody Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945 g.: po materialam zheleznykh dorog Yuzhnogo napravleniya* [Soviet railroad workers during the Great Patriotic War of 1941–1945: a case study of the Southern railroads]. History Cand. Diss. Kursk.
12. Aldakimov, D.K. & Klimenko, K.Kh. (1976) *Marshrutami pyatiletok. Zametki o novatorakh-zheleznodorozhnikakh* [Routes of five-year plans. Notes on innovators-railroad workers]. Donetsk: Donbas.
13. Klimenko, K.Kh. & Aldakimov, D.K. (1992) *Pam'yatimemo donbas'ki peregoni: narisi*. Donetsk: Donbas.
14. *Komsomol'skaya pravda*. (n.d.) *Voенно-sanitarnyy poezd № 312: 75-letiyu Velikoy Pobedy posvyashchaetsya* [Military ambulance train No. 312: dedicated to the 75th anniversary of the Great Victory]. [Online] Available from: https://www.kp.ru/best/vologda/voenno-sanitarnyi_poezd_%e2%84%96312/ (Accessed: 27th January 2021).
15. Ministry of Health of the Russian Federation. (2019) *Sobytiya, priurochennye k prazdnovaniyu Dnya Pobedy* [Events dedicated to the Victory Day celebration]. [Online] Available from: <https://minzdrav.gov.ru/news/2019/05/08/11461-sobytiya-priurochennye-k-prazdnovaniyu-dnya-pobedy> (Accessed: 31st January 2021).
16. Aleksanyan, I.V. & Knopov, M.Sh. (2000) *Voенно-polevaya khirurgiya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny* [Military field surgery during the Great Patriotic War]. Moscow: Meditsina.
17. Sorokina, T.S. (2008) *Istoriya meditsiny* [History of Medicine]. 8th ed. Moscow: Akademiya.