

## ВОЕННО-САНИТАРНЫЕ ПОЕЗДА БЕЛОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЮГЕ РОССИИ И В СИБИРИ В 1918–1920 ГГ.

**Зубарев Петр Александрович**  
Российский университет транспорта  
zubarev-petr@mail.ru

### HOSPITAL TRAINS OF THE WHITE MOVEMENT IN THE SOUTH OF RUSSIA AND SIBERIA IN 1918–1920.

*P. Zubarev*

*Summary:* Based on the analysis of existing studies and archival materials from the State Archives of the Russian Federation and the Russian State Military Archives, examines the organization and functioning of hospital trains of the White movement in the South of Russia and Siberia in the period from 1918 to 1920. It has been established that the creation of these trains was carried out mainly by public organizations that adhered to the staff approved by the Military Department in 1912. The system of evacuation of the wounded and sick, including field and rear hospital trains, is described and its features are shown in the conditions of the Civil War. The study identifies both strengths and weaknesses in the organization of hospital trains, and examines the difficulties faced by medical workers during that period.

*Keywords:* Civil war in Russia, White movement, hospital trains, evacuation.

*Аннотация:* В работе, опираясь на анализ существующих исследований и архивные материалы из Государственного архива Российской Федерации и Российского государственного военного архива, изучена организация и функционирование военно-санитарных поездов Белого движения на Юге России и в Сибири в период с 1918 по 1920 г. Установлено, что создание этих поездов осуществлялось преимущественно силами общественных организаций, которые придерживались штата, утвержденного Военным ведомством в 1912 г. Описана система эвакуации раненых и больных, включавшая в себя полевые и тыловые санитарные поезда, и показаны ее особенности в условиях Гражданской войны. В исследовании выявлены как сильные, так и слабые стороны в организации военно-санитарных поездов, а также рассмотрены трудности, с которыми сталкивались медицинские работники в тот период.

*Ключевые слова:* Гражданская война в России, Белое движение, санитарные поезда, эвакуация.

**В**оенно-санитарная служба играет одну из ключевых ролей в условиях проведения боевых действий. Степень ее важности измеряется количеством спасенных жизней военнослужащих и сохранением их здоровья. В целях повышения шансов на скорейшее возвращение раненых в строй требуется создание хорошо налаженной системы поэтапной эвакуации, что сложно сделать без организации военно-санитарных поездов. Цель данного исследования состоит в комплексном рассмотрении деятельности военно-санитарных поездов Белого движения на Юге России и в Сибири в 1918–1920 гг.

В годы Первой мировой войны санитарная служба Русской императорской армии и общественные организации получили колоссальный опыт в деле организации эвакуационных мероприятий на всех ее этапах. Однако начавшаяся Гражданская война требовала определенной корректировки, в условиях крайне ограниченных ресурсов противоборствующим сторонам требовалось создать новые системы, способные эффективно наладить оказание помощи раненым и больным, а также проводить профилактику и борьбу с эпидемическими болезнями. Учитывая, что очаги Белого движения имели разный доступ к людским и материальным ресурсам, это влияло на организацию санитарного транспорта.

На Юге России военно-санитарные службы Донской и Добровольческой армий провели масштабную работу по развитию эвакуации раненых. В первую очередь стоит отметить организацию санитарных летучих отрядов, чья задача состояла в эвакуации раненых с поля боя и отправки до ближайшего госпиталя или санитарного поезда. В данном случае основу составлял гужевой транспорт. По состоянию на лето 1918 г. санитарная служба Донской армии располагала тремя военно-санитарными поездами (далее – ВСП), впоследствии при помощи общественных организаций их число увеличивалось. Однако эксплуатация поездов затруднялась отсутствием достаточных промышленных мощностей, поэтому конные подводы оказались более востребованы.

В условиях Гражданской войны большую роль в деле эвакуации играли железнодорожные летучие отряды. Передовые летучие санитарные отряды отправлялись на узловую железнодорожную станцию, оттуда раненые и больные доставлялись в железнодорожный летучий санитарный отряд, выполнявший функции перевязочного отряда и дивизионного лазарета. С его помощью происходила эвакуация в тыловые районы, где производилось последующее распределение.

Добровольческая армия благодаря более широкой

деятельности со стороны Всероссийского земского союза (далее – ВЗС) и Российского общества Красного Креста (далее – РОКК) была лучше укомплектована военно-санитарными поездами, как в качественном, так и в количественном отношении. Примерами таких санитарных поездов могут послужить «Единая, Неделимая Россия» (обеспечивавший медицинской помощью корпус генерала А.Г. Шкуро и доставляющий раненых в Ростов-на-Дону), «Генерал Покровский», «Красно-крестный поезд имени генерала Алексеева» и т.д. В целях устранения дефицита медицинских кадров на фронте врачи-мужчины переводились в строевые части, а ВСП комплектовались женщинами-врачами.

Весной 1919 г. санитарная служба ВСЮР совместно с ВЗС, РОКК, Союзом Городов и Обществом Белого Креста организовывала новые ВСП (число которых доходило до 38), что позволило более успешно организовать эвакуацию раненых в Новочеркасск, Ростов-на-Дону, Екатеринодар и др. города с сетью лазаретов.

При этом возникали определенные проблемы со своевременной эвакуацией раненых в тыл, из-за сложностей с взаимодействием начальников железнодорожных станций. По воспоминаниям сестры милосердия Т.А. Варнек, это могло приводить и до угрозы применения силы со стороны казаков, подобный случай произошел в Луганске в 1919 г. Т.А. Варнек описывала этот случай следующим образом: «Я шла впереди с раненым есаулом, который и должен был говорить. Наше появление произвело на начальника станции потрясающее впечатление! Разговоры были короткие. Есаул сказал пару приятных слов, казаки эти слова усилили, и был дан приказ нас прицепить.» [1]

По мере ухудшения обстановки на фронтах, все чаще фиксировались случаи распространения тифа в поездах, ввиду частичного или полного неисполнения мер по дезинфекции составов. Несмотря на приказы Особого совещания, гласящие об увеличении ответственности, дезинфекционные меры по мере ухудшения обстановки на фронте все больше не соблюдались.

В условиях наступления ВСЮР летом–осенью 1919 г. при растягивании коммуникаций остро встал вопрос формирования новых санитарных поездов, однако сделать это так и не удалось, а проблемы с ремонтом имевшихся составов приводили к постепенно нарастающему кризису. После начала контрнаступления РККА в октябре 1919 г. проводилась эвакуация госпиталей и лазаретов ВСЮР в район Екатеринодара, а затем и Новороссийска. Ситуацию усугубил дефицит угля и тяжелое состояние железнодорожного состава: к январю 1920 г. исправными были только около 52% имевшихся паровозов и 25% вагонов [9]. К тому времени железнодорожная система Белого движения не справлялась с растущими потребностями фронта. Ежедневные поставки не обе-

спечивались в полном объеме, что усугубляло положение на передовой и приводило к увеличению количества летальных случаев в санитарных поездах. Отчеты свидетельствуют о серьезных задержках при разгрузке санитарных поездов, из-за чего на крупных железнодорожных узлах скапливалось до 18 составов с больными и ранеными, простаивавших там по несколько дней [7]. В период катастрофы ВСЮР под Новороссийском санитарная служба потеряла 30 санитарных поездов, что составило порядка 80% всего состава. Оставшаяся часть поездов использовалась Русской армией П.Н. Врангеля весной–осенью 1920 г. в Крыму.

Главными проблемами, с которыми столкнулась санитарная служба ВСЮР при организации санитарных поездов, являлись отсутствие централизации управления, перебои со снабжением медикаментами и длительные задержки на железнодорожных станциях. Организация ремонта подвижного состава оказалась не способна удовлетворять потребности, как всей железнодорожной сети, так и санитарных поездов, в частности. При ухудшении положения на фронте с осени 1919 г. данные проблемы только усугублялись, что в конечном итоге привело к критическому состоянию санитарной службы ВСЮР в феврале–марте 1920 г.

В Сибири организация санитарного транспорта в ряде случаев оказалась аналогичной той, что можно было наблюдать на Юге России. Учитывая огромные расстояния, вопрос организации санитарного транспорта стоял наиболее остро. В деле формирования санитарных поездов в Сибири ключевую роль сыграло Временное главное управление РОКК.

В качестве стандарта был взят штат по приказу Военного ведомства 1912 г. [6]

Согласно таблице, санитарные поезда делились на полевые и тыловые, разница между которыми состояла в меньшем, по сравнению с полевым, штате тылового поезда. Тем не менее, не все поезда были полностью укомплектованы личным составом. По имеющимся данным можно сделать вывод, что санитарная служба Белого движения в Сибири имела не менее 40 санитарных поездов, в условиях большой протяженности этого не было достаточно для эвакуации раненых и больных.

Формирование силами РОКК госпитальной сети требовало активной работы со стороны санитарного транспорта. В первую очередь это касалось санитарных поездов, регулярно курсировавших по маршрутам ст. Сулея–Уфа–Раевка–Аксаково и Уфа — Златоуст — Челябинск [3]. В связи с проведением крупномасштабного наступления Русской армии А.В. Колчака в марте–апреле 1919 г. требовалось формирование новых железнодорожных составов, которые вводились в строй в спешном порядке.

Таблица 1.

Наименование чина	Полевой поезд	Тыловой поезд
Старший врач-начальник поезда	1	1
Старших медицинских фельдшеров	3	2
Младших медицинских фельдшеров	3	3
Старших аптечных фельдшеров	1	1
Младших аптечных фельдшеров	1	–
Заведующий хозяйством, обер-офицер не старше штабс-капитана	1	1
Старшие сестры милосердия	1	1
Младшие сестры милосердия	1	3
Надзирателей, нестроевых старшего разряда	3	2
Писарей среднего оклада	1	1
Санитаров старшего разряда	8	5
Санитаров младшего разряда	39	26
Прислуги для уборки вагонов	3	3
Поваров	4	4
Старших слесарей	1	1
Младших слесарей	2	4

Летом 1919 г. в связи с отступлением белых частей в Сибири началась постепенная эвакуация медицинских учреждений в Забайкалье. В связи с перебоями графика железнодорожного транспорта срок эвакуации раненых и больных при помощи санитарных поездов в среднем увеличился с 4 недель до 1,5 месяцев, что негативно сказывалось на ходе лечения военнослужащих [8]. В ВГУ РОКК передавались плохо оборудованные вагоны, что требовало колоссальных усилий для их приспособления в составе санитарных поездов [2].

Острая кризисная ситуация сложилась в ноябре 1919 г. при оставлении белыми Омска и станции Куломзино, бывшей до этого центром оказания медицинской помощи. Эвакуация затянулась и проходила крайне тяжело из-за целого ряда факторов: ограниченной пропускной способности железнодорожной сети, дефицита угля, несвоевременного начала эвакуации, а также из-за действий польских и чехословацких железнодорожных служащих, которые изымали локомотивы, что приводило к гибели раненых и больных [4]. В начале 1920 г. в связи с крушением Русской армии А.В. Колчака санитарная служба оказалась в раздробленном состоянии, однако часть санитарных поездов продолжали курсировать на Дальнем Востоке.

Постепенно, в октябре 1920 года было приказано из числа военно-санитарных поездов, находящихся на тот момент в Приморской области, оставить в полном составе (в отношении вагонов) поезда за №№ 11–101, 20 и 604; военно-санитарные поезда № 97 «имени Русского Солдата» и № 14 (временно занятый под санаторий на ст.

Океанской) соединить в один военно-санитарный поезд, исключив из обоих составов те лишние вагоны, которые по своему оборудованию, оказались для санитарного поезда непригодными, приведя, таким образом, военно-санитарный поезд в полностью готовое состояние [5]. Военно-санитарные поезда за №№ 12, 29 и 153 было приказано полностью расформировать во Владивостоке, включая и кадровый состав. Впоследствии, часть поездов продолжала действовать вплоть до 1922 г.

При формировании военно-санитарных поездов на Юге России и в Сибири санитарные службы Белого движения сталкивались со схожими проблемами, к которым можно отнести неподходящее состояние ряда переданных вагонов, перебои в графике движения поездов, недостаточно развитая система ремонта имевшегося подвижного состава. Без систематической дезинфекции вагонов и станций ВСП становились одним из источников распространения эпидемий в тыловых районах. Однако на начальном этапе Гражданской войны военно-санитарные поезда в целом были лучше обеспечены кадрами, медикаментами, перевязочным материалом и т.д., что позволяло успешно проводить эвакуацию раненых и больных в тыловые районы. Высокий профессионализм и самоотверженность медицинских работников отчасти компенсировали имевшиеся недостатки. При поражениях армий Белого движения, отступлении и всеобщем крушении системы, военно-санитарные поезда нередко брались под контроль частями РККА, другая часть поездов либо оказывалась брошена из-за нехватки топлива, либо отправлялась в другие районы, продолжая нести службу.