

*А.А. Будко, Д.А. Журавлев, Г.А. Грибовская
(Санкт-Петербург)*

ПЕРВОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РОССИЙСКОЙ АРМИЕЙ ВОЕННО-САНИТАРНЫХ ПОЕЗДОВ НА ТЕАТРЕ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ (ПО ОПЫТУ РУССКО-ТУРЕЦКОЙ ВОЙНЫ 1877–1878 ГОДОВ)

ОДНИМ ИЗ ВАЖНЫХ СОБЫТИЙ в организации медицинской эвакуации раненых и больных в России явилось использование санитарных поездов в период Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Первая попытка подобной перевозки была предпринята сыном знаменитого наполеоновского лейб-хирурга военно-медицинским инспектором французской армии Ф.И. Ларреем, который в 1857 г. сконструировал и предложил особый санитарный вагон для доставки заболевших солдат из Шалонского военного лагеря в лазарет, расположенный в 7 милях от лагеря. Приспособление пассажирских и товарных вагонов для перевозки раненых и больных нашло применение во время войны в Северной Италии (1859), в Соединенных Штатах (1861–1865) и особенно в ходе франко-прусской войны 1870–1871 гг., к концу которой Германия имела уже 21 санитарный поезд.

В России этим вопросом стали заниматься с середины 1860-х гг. В 1868 г. под руководством инженер-полковника А.С. Завадовского была выработана система приспособлений товарных вагонов для перевозки раненых¹. Она состояла в том, что в товарных вагонах размещались в два яруса 8 носилок. Четверо нижних носилок устанавливались на специальные подставки, четверо верхних подвешивались на железные крюки с помощью кожаных петель и каучуковых колец. Для освещения вагонов использовались фонари со свечами. Для обслуживания верхних ярусов в вагонах предусматривались по 2 деревянных табурета.

Эта система была испытана силами 37-й пехотной дивизии, стоявшей в Петербурге и его пригородах. После проведенных испытаний система Завадовского получила одобрение, и в 1869 г. военное и железнодорожное ведомства заключили соглашение, по которому на железных дорогах, в зависимости от их протяженности (150 верст – 1 вагон, 150–200 – 3 вагона, 250–500 – 6 вагонов, свыше 500 – 9 вагонов), постоянно находились от одного до девяти оборудованных таким образом вагонов². Военное ведомство обязало правления железных дорог постоянно иметь подготовленные к быстрому приспособлению вагоны на ряде станций в пределах каждой дороги. На этих же станциях должно было храниться съемное и прочее оборудование для этих вагонов.

1 марта 1873 г. назначенная военным ведомством особая комиссия для испытания разных видов приспособлений вагонов для военно-санитарных целей провела испытания на Николаевской железной дороге. Был составлен целый опытный военно-санитарный поезд в 28 вагонов на 330 человек. Комиссия, которая проехала из Петербурга до ст. Александровская и обратно 21 версту, пришла к заключению, что перевозку раненых и больных следует производить преимущественно в товарных вагонах, употреблять носилки и в крайнем случае тюфяки на толстом слое соломы, иметь двери в поперечных стенках вагонов для сквозного прохода, в пассажирских вагонах расширить двери и т. д. Эти результаты были представлены на рассмотрение специальной комиссии в составе членов Военно-медицинского учебного комитета Траппа, Вильчковского, Торопова, Пелехина, под председательством окружного военно-медицинского инспектора Риттера, которая установила, что лучшими признаны вагоны Московско-Ярославской и Балтийской железных дорог.

В дальнейшем в ходе подготовки к русско-турецкой войне военное ведомство приняло ряд организационных мер, которые должны были обеспечить перевозку раненых в тыл. В соответствии с «Положением о военно-санитарных поездах», введенным в действие 20 июня 1876 г., каждый такой поезд оборудовался для перевозки не менее 250 чел.

Незадолго до начала Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. штаб-ротмистром Городецким была предложена новая система для оборудования вагонов, которая представляла собой осо-

бий станок на рессорах для двухъярусного размещения носилок. В апреле 1877 г. система Городецкого была неоднократно испытана на Николаевской железной дороге и получила высокую оценку профессора Н.В. Склифосовского и доктора медицины члена Главного управления Общества попечения о раненых и больных воинах И.В. Гримма. В начале мая того же года военное ведомство сделало срочный заказ в мастерскую санитарных приспособлений Степанова и Ко на изготовление 800 станков Городецкого.

8 мая 1877 г. на Знаменской площади в Петербурге царил оживление. В далекий путь от перрона Николаевского вокзала, к границам Румынии должен был отправиться первый в России санитарный поезд³. Состав состоял из 17-ти вагонов: 4-х товарных и 13-ти пассажирских. В товарных вагонах разместились кухня, прачечная, кладовая с ледником и багажная. Один вагон 2-го класса был предназначен для членов санитарного отряда, направлявшихся на театр боевых действий, – врачей, фельдшеров и сестер милосердия. В вагоне 3-го класса ехали санитарные служители, и здесь же находилась аптека. А все остальные 11 вагонов, каждый на 16 «лежачих», были предназначены для раненых. Здесь-то и были установлены на специальных подставках с амортизаторами койки-носилки. Руководителем медицинской службой санитарного поезда был доктор медицины хирург В.Н. Зененко, его помощниками – ординаторами – были хирурги Шперк и Годицкий, а группу сестер милосердия возглавляла опытная сестра Шредер.

Больше месяца длилась первая поездка. Раненые и больные, отобранные полевым медицинским инспектором, числом в 350 чел., были доставлены в киевские, московские и петербургские госпитали. Во время этой поездки выявился ряд технических недостатков. Когда 15 июня 1877 г. поезд вернулся в Петербург, он сразу же поступил в мастерские Александровского завода. В течение 4-х недель 500 рабочих трудились над устранением замеченных недостатков. Была увеличена высота вагонов, смонтирована новая система вентиляции. Для «сидячих» раненых и больных поставлены раздвижные кресла с откидными спинками, койки поставлены на дополнительные амортизаторы, между вагонами устроены удобные площадки для вноса и выноса раненых. Заново подкрашенный, с яркими знаками красного креста

по бокам вагонов, санитарный поезд 12 июля 1877 г. вновь отправился в путь.

Определенное количество специальных военных поездов формировалось силами Общества Красного Креста. 27 апреля 1877 г. Главное управление Общества Красного Креста издало циркуляр, по которому каждый санитарный поезд должен был состоять из 22 вагонов для раненых и больных, администрации и санитарного состава, иметь кухню, кладовую и амуничник⁴. Военное ведомство утвердило предназначение 8 вагонов – для тяжелораненых и «лежачих» больных, 9 – для легкораненых, по одному – для санитарного персонала, прислуги, кухни и 2 – для багажа и грязного белья. По штату 1878 г. в каждом вагоне должны были находиться 2 врача, 1 фармацевт, 2 фельдшера и 6 сестер милосердия.

Из 18 санитарных поездов, сформированных на пожертвования от частных лиц и общественных организаций, восемь были сформированы на суммы Главного управления Красного Креста, и для большинства поездов принято Высочайшее покровительство лиц царской фамилии. Так, санитарный поезд № 1 имени Государыни Императрицы, сформированный Николаевской железной дорогой, содержался на средства Санкт-Петербургского дамского лазаретного комитета, совершил за войну 24 рейса и перевез 3860 раненых и больных. Поезд № 2 имени Великой княгини Александры Петровны, сформированный на Балтийской дороге, сделал 31 рейс, за который перевез 4259 раненых и больных. Санитарный поезд № 3 имени Великой княгини Евгении Максимилиановны, сформированный на Николаевской железной дороге, совершил 31 рейс и перевез 7377 раненых и больных.

Все лица, подлежащие перевозке, подвергались тщательной «сортировке». Транспортировка на большие расстояния предстояла преимущественно всем больным, страдающим хроническими заболеваниями, больным цингой, выздоравливающим, раненым и оперированным, для которых нельзя было ожидать полного и скорого восстановления годности к военной службе. Инфекционные больные транспортировались в отдельных вагонах.

Увеличение числа раненых в Русско-турецкую войну 1877–1878 гг. заставило прибегнуть к использованию воинских (при-

способленных) поездов, которые состояли из обыкновенных товарных вагонов с тюфяками, набитыми сеном⁵.

Все специальные санитарные поезда, состоявшие в ведении Главного штаба, находились в распоряжении особых эвакуационных комиссий, расположенных в Яссах и Владикавказе. Комиссии работали под председательством местных комендантов с участием представительств от Военно-медицинского госпитального ведомства и от Общества Красного Креста. Обязанностью их было распределение внутри страны больных и раненых, поступающих из действующих войск в лечебные учреждения военного, гражданского ведомств и Общества Красного Креста. Эвакуационная комиссия для направления раненых и больных в лечебные учреждения Петербургского округа учреждалась в Москве. Больные и раненые направлялись не в гражданские городские больницы, а поступали в лечебные учреждения Красного Креста и военного ведомства Петербурга, Петергофа, Царского Села, Павловска, Ораниенбаума, Гатчины и Красного Села. В задачу эвакуационных комиссий входило сообщать Главному штабу о числе прибывших из армии, отправленных, подлежащих отправке.

Всего за русско-турецкую войну с театра военных действий в Россию было перевезено около 155 тыс. пострадавших⁶. Опыт эвакуации раненых и больных военно-санитарными поездами широко использовался и совершенствовался в Русско-японскую 1904–1905 гг. и Первую мировую войны.

¹ Гаусман И. Происхождение, организация и деятельность наших военно-санитарных поездов // Инженерный журнал. 1878. № 1. С. 57–58.

² Грибовская Г.А., Шабунин А.В. Первая в русской армии эвакуация раненых и больных по железным дорогам // Воен.-мед. журн. 1997. № 6. С. 64–66.

³ Будко А.А., Шабунин А.В. Василий Иванович Приселков (Опыт работы полевого военно-медицинского инспектора на театре военных действий в Болгарии в 1877–1878 гг.) // Воен.-мед. журн. 2005. № 9. С. 35–37.

⁴ Георгиевский А.С., Мишов З.В. Медицинская общественность и военная медицина в Освободительной войне на Балканах в 1877–1878 гг. М., 1978. С. 105.

⁵ Будко А.А. История военной медицины России XIX – начала XX в. СПб., 2006. Т. 3. С. 303–321.

⁶ Рихтер П. Красный Крест в Румынии и Северной Болгарии. 1877–1878. СПб., 1879.