

Военно-санитарный поезд № 312

Технические характеристики:

Масса вагона – 42 т

Длина вагона полная (по осям сцепок) – 21,4 м

Длина вагона (кузова с тамбурами) – 20,2 м

Ширина – 3,14 м

Высота кузова – 2,9 м

Высота от головки рельса – 3,75 м

База вагона – 8,2 м

Вагонные тележки – типа ЦНИИ

Сцепные устройства – автосцепка с буферами

Вместимость – 30 человек.

В годы Великой Отечественной войны в Красной армии широко использовались санитарные поезда – железнодорожные составы, предназначенные для эвакуации и оказания медицинской помощи раненым и больным в ходе военных действий (военно-санитарный поезд), имевшие в своем составе вагоны, специально оборудованные для перевозки и лечения пострадавших, а также вспомогательные вагоны, такие как вагоны-операционные, кухни, аптеки, вагоны для персонала, вагоны-морги и т. п.

ВСП № 312 – самый известный из всех военно-санитарных поездов, курсировавших в годы Великой Отечественной войны. Его коллектив превратил поезд в образцовое лечебное учреждение перевозки раненых.

Сразу после начала Великой Отечественной войны Наркомат путей сообщения дал указание железным дорогам сформировать 288 военно-санитарных поездов (150 постоянных и 138 временных). За 6 месяцев 1941 года на Вологодском паровозовагоноремонтном заводе (ВПВРЗ) было сформировано 29 постоянных и временных поездов, приписанных к распределительно-эвакуационному пункту (РЭП)-95. Волею судеб первым стал поезд № 312. 26 июня 1941 года он вышел в свой первый рейс.



ВСП-312 состоял из 19 вагонов: четырех вагонов для тяжелораненых (так называемых вагонов Кригера или просто кригеровских) на 100 мест, семи вагонов для легкораненых на 370 мест, изолятора, аптеки-перевязочной, кухни, электростанции, вагона-цейгхауза (склада), ледника, штабного вагона и вагона для команды. Вот что представляли собой вагоны санитарного поезда.

Первым к паровозу стоял вагон-цейгхауз (склад) - багажный вагон. Он был разделен на две половины: в одной - прачечная, во второй - стойло для поросят.

Вторым шел вагон- электростанция. Здесь находился нефтедвигатель, а под вагоном располагались аккумуляторные батареи. Впоследствии здесь же находилась жестяная мастерская. Во второй половине вагона размещался склад продуктов.

Вагон-ледник для хранения скоропортящихся продуктов - своеобразный «термос» с двойными стенками, между которыми набивался войлок или опилки. Пол в леднике устилался толстым слоем ледниково-соляной смеси.

Следом за ледником располагался вагон-кухня. Тут находился варочный зал с печью и четырьмя котлами, а также подсобные помещения для хранения продуктов. Позднее в подсобном помещении вагона-кухни была оборудована небольшая столовая для офицерского состава поезда.

Следующий служебный вагон – штабной. Это был так называемый «мягкий» вагон, в каждом купе которого располагался кабинет начальника одной из служб поезда. Кроме того, в штабном вагоне располагались комната для совещаний и радиоузел. Отсюда передавались последние сводки с фронтов, политинформации, важные сообщения – радиоприемники были установлены в каждом вагоне

Вагон для проживания команды был обычный, «жесткий».

Дальше располагались вагоны для легкораненых (обычные «жесткие» п плацкартные вагоны).

Следующий вагон - аптека-перевязочная. В одном купе размещалась аптека, в другом – оборудован уголок для занятий лечебной физкультурой.





Во второй половине вагона расположена перевязочная или малая операционная. Кроме них в вагоне находился санпропускник, автоклавная, медицинский пост и котельная, в которой впоследствии разместилась водо- и грязелечебница.

Дальше шли вагоны для тяжелораненых: пассажирские вагоны со снятыми внутренними перегородками, оборудованные вдоль боковых стенок станками Кригера со специальными амортизационными пружинами для трехъярусного размещения носилок.

Замыкал состав вагон-изолятор, в котором были предусмотрены два отделения для инфекционных больных и два хозяйственных блока. В каждом инфекционном отделении был медицинский пост.

За четыре военных года – с июля 1941 по декабрь 1945 года – поезд совершил 53 рейса, пройдя более 200 тысяч километров, то есть расстояние, равное пяти кругосветным маршрутам, во время которых было перевезено 24625 раненых. Практически вся команда поезда была набрана в Вологде, только начальник поезда был из Ленинграда. Состав обслуживало 75 работников самых разных специальностей – врачи, медсестры, санитары, железнодорожники, повара.

Во время Великой Отечественной войны миллионы жизней советских солдат и мирных граждан были спасены военно-санитарными поездами, осуществлявшими не только эвакуацию и первую помощь, но и выступавшими в роли передвижных больниц, оборудованных операционными.

