



10. Научно-исследовательский отдел рукописей Российской государственной библиотеки, ф. 150, карт. 1, д. 4, л. 11.
11. *Пирогов Н.И.* Отчет о путешествии по Кавказу, 1849 г. // *Н.И. Пирогов в Дагестане и народная медицина кавказских горцев: Сборник материалов / Отв. ред. Х.М.Донного.* — Махачкала, 2012. — С. 48.
12. Положение о Дагестанском конно-иррегулярном полке. — СПб, 1851.
13. *Понко И.* Терские казаки со стародавних времен. Исторический очерк. Вып. I: Гребенское войско. — СПб, 1880. — С. 208.
14. Приказы военного министра. — [СПб.], 1838. — № 80.
15. Приказы по Отдельному кавказскому корпусу. — [Тифлис], 1845. — № 129.
16. Приказы по Отдельному кавказскому корпусу. — [Тифлис], 1853. — № 184.
17. Проблемы Кавказской войны и выселение черкесов в пределы Османской империи (20-е — 70-е гг. XIX в.). Сборник архивных документов / Выявление, вступ. статья, ред., коммент. *Т.Х.Калмыкова.* — Нальчик, 2001. — С. 299–300, 316–317, 331, 350–351.
18. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). Собрание второе. Т. XII. Отделение первое: 1837. — СПб, 1838. — С. 24. — № 9838.
19. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XIV. Отделение первое: 1839. — СПб, 1840. — С. 622. — № 12532.
20. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XV. Отделение первое: 1840. — СПб, 1841. — С. 618. — № 13820.
21. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XVII. Отделение второе: 1842. — СПб, 1843. — С. 139. — № 16228.
22. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XXI. Отделение второе: 1846. — СПб, 1847. — С. 279. — № 20416.
23. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XXVIII. Отделение первое: 1853. — СПб, 1854. — С. 284. — № 27329.
24. ПСЗРИ. Собрание второе. Т. XXXIII. Отделение первое. — СПб, 1860. — С. 618–619. — № 33154.
25. ПСЗРИ. Собрание первое. Т. XXXVII: 1820 — 1821. — СПб, 1830. — С. 388–389. — № 28351.
26. Российский государственный архив древних актов (РГАДА), ф. 1261, оп. 1, д. 2207, л. 201 об.
27. РГАДА, ф. 344, оп. 3, д. 8, л. 196 об.
28. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА), ф. 1058, оп. 1, д. 202, л. 32 об.
29. РГВИА, ф. 13454, оп. 2, д. 458, л. 3, 6, 40.
30. РГВИА, ф. 879, оп. 2, д. 201, л. 15 об., 17.
31. Центральный государственный архив Республики Дагестан (ЦГА РД), ф. 3, оп. 1, д. 27, л. 19.
32. ЦГА РД, ф. 379, оп. 4, д. 1192, л. 40, 135.
33. ЦГА РД, ф. 379, оп. 4, д. 1348, л. 5–5 об.
34. ЦГА РД, ф. 379, оп. 7, д. 269, л. 2.
35. ЦГА РД, ф. 379, оп. 7, д. 330, л. 6–6 об.
36. Шамиль — ставленник султанской Турции и английских колонизаторов. (Сборник документальных материалов) / Под ред. *Ш.В.Цагарейшвили.* — Тбилиси, 1953. — С. 185, 213.

© *И.В.КАРПЕНКО, 2018*  
УДК 355(091) «1914–1918»

## Бомбардировка санитарных поездов Русской армии немецкими и австрийскими самолетами в годы Первой мировой войны

*КАРПЕНКО И.В., доцент, полковник медицинской службы в отставке (karpenko.iv@bk.ru)*

Первый Московский государственный медицинский университет имени И.М.Сеченова Минздрава России

*В статье рассмотрен вопрос о бомбардировках авиацией противника военно-санитарных поездов Русской армии в годы Первой мировой войны. Эвакуация раненых военно-санитарными поездами являлась важной составной частью лечебно-эвакуационного обеспечения Русской армии. В ходе войны основная часть раненых была эвакуирована с театра военных действий в тыл страны именно железнодорожным транспортом. Показано, что бомбардировки военно-санитарных поездов носили систематический целенаправленный характер и являлись нарушением положений Женевской конвенции 1864 г. об охране и облегчении участи больных и раненых воинов на войне. Эти положения были подтверждены гаагскими мирными конференциями 1899 и 1907 гг., оставаясь на период Первой мировой войны действующими документами международного права. Отмечено, что бомбардировки велись несмотря на опознавательные знаки Красного Креста на крышах вагонов.*

*К л ю ч е в ы е с л о в а:* Первая мировая война, бомбардировка, военно-санитарный поезд.



*Karpenko I.V. – Bombardment of sanitary trains of the Russian Army by German and Austrian aircraft during the First World war. The article deals with the issue of bombing by enemy aircraft ambulance trains of the Russian Army during the First World war. The evacuation of the wounded performed by military-sanitary trains was an important part of the medical-evacuation support of the Russian Army. During the war, the bulk of the wounded was evacuated from the theatre of operations to the rear of the country by rail. It is shown that the bombing of military sanitary trains was systematically purposeful and violated the provisions of the Geneva Conference of 1864 on the protection and alleviation of the plight of wounded and sick warriors. The Hague Conventions of 1899 and 1907, remaining for the period of the First World war by acting documents of international law, confirmed these provisions. It was noted that the bombings were carried out, despite the Red Cross marking on the roofs of the cars.*

*К е у о р д с: the First World war, bombardment, military-sanitary train.*

В 2018 г. отмечается столетие со дня окончания Первой мировой войны, которую современники назвали «Второй Отечественной». Незаслуженно забытая в советские годы, эта война затронула 38 государств с населением более чем 1,5 млрд человек.

Как отмечают авторы многотомной «Истории военной медицины России» (2008), эта война «по своей кровопролитности и продолжительности превзошла все войны XIX столетия вместе взятые» [3]. Потери Русской армии за годы войны убитыми и умершими от ран составили около 1,5 млн человек. За первый год войны только офицерские потери армии составили 60 тыс., в результате из 40 тыс. довоенных кадровых офицеров не осталось почти никого. Неисчислимы санитарные потери стали серьезным испытанием для военно-медицинской службы всех воюющих стран.

Важной составляющей лечебно-эвакуационного обеспечения являлась эвакуация раненых и больных с фронта в тыловые лечебные учреждения. До середины XIX в. для эвакуации использовались различные виды транспорта, которые чаще всего не удовлетворяли потребностям медицинской службы. Вот как описывал эвакуацию во время Крымской кампании Н.И.Пирогов: «Телеги по ступицу колес в грязи, тащатся усталыми лошадьми или волами, ночью, по степям... Проходят часы, пока снимут всех раненых, промерзших и промокших с телег, и разложат по местам; пройдет еще более времени, пока разведут огонь, согреют больных и сварят им ужин» [5].

Безусловно, прорывом в области эвакуации раненых явилось использование для ее нужд железнодорожного транспорта, которое берет начало в 60-х годах

XIX в. В 1862 г. в Вюртемберге был оборудован первый санитарный поезд [7]. Приблизительно в это же время санитарные поезда стали использоваться в Австрии, США, Франции и Пруссии. В Пруссии первый санитарный поезд (Krankenzug) появился в 1871 г. и состоял из 20–30 вагонов, в которых могли разместиться 200–300 раненых.

В этом плане Россия не отставала от своих западноевропейских соседей. В «Сноске по Управлению военных сообщений Главного Штаба», датированной августом 1902 г., отмечалось, что в России впервые вопрос о перевозке больных и раненых в военное время железнодорожным транспортом возник в конце 60-х годов XIX в. [4]. Во время Русско-турецкой войны 1877–1878 г. военно-санитарные поезда широко и с успехом использовались Русской армией для эвакуации раненых на Балканах. Это обстоятельство отметил Н.И.Пирогов в своем отчете Главному управлению общества попечения о раненых и больных, отмечая неплохое состояние раненых после длительной железнодорожной эвакуации [2].

К началу Первой мировой войны железнодорожная эвакуация регламентировалась «Временным положением об эвакуации раненых и больных», утвержденным в середине августа 1914 г. Огромная территория страны, большая протяженность фронта придавали железнодорожной эвакуации раненых особое значение. К тому времени в России уже был накоплен успешный опыт использования железнодорожного санитарного транспорта для перевозки раненых. В мирное время проводились учения военно-санитарных поездов, первое из которых относится к 1902 г. [4].



В преддверии войны мобилизационным планом на случай военных действий предусматривалось формирование 100 военно-санитарных поездов. В сентябре 1914 г. удалось сформировать только 46 поездов. Вместе с тем к началу 1915 г. поездов уже было более 300 – значительно больше, чем это предусматривалось мобилизационным планом. В 1916 г. функционировало около 400 военно-санитарных поездов (на каждую дивизию приходилось по 2 поезда) [3].

Эвакуация раненых и больных в эту войну носила масштабный характер. С августа 1914 по декабрь 1916 г. с фронта в тыловые лечебно-эвакуационные учреждения было доставлено 5 812 935 больных и раненых [3].

В литературе отмечается многообразие типов санитарных поездов. Упоминаются временные и постоянные, тыловые и полевые поезда, санитарные летучки. Как правило, поезд состоял из постоянной и переменной частей. В постоянную часть входили вагон для персонала, вагон аптека-перевязочная или вагон-операционная, вагон-кухня, вагон-склад продуктов. Переменная часть поезда включала 20 или 30 классных или товарных вагонов, в которых перевозились раненые. Вместимость такого поезда могла составлять до 1 тыс. раненых.

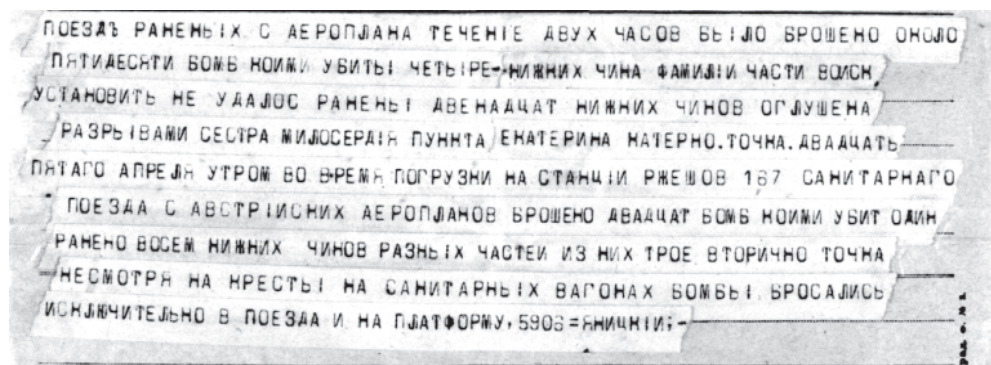
В ближайшей к линии фронта зоне действовали так называемые санитарные летучки. Это были небольшие поезда в составе 10 теплушек и одного классного вагона для медицинского персонала. Такими поездами раненые доставлялись

непосредственно из зоны боевых действий на главные эвакуационные пункты, где осуществлялась загрузка военно-санитарного поезда, эвакуировавшего раненых в тыл страны.

Как известно, в годы Первой мировой войны впервые были использованы танки и другие виды оружия, например химическое. К весьма сомнительным приоритетам этой войны относится и бомбардировка немецкой авиацией русских санитарных поездов. К этому времени все воюющие страны ратифицировали положения Женевской конвенции 1864 г. об «охране и облегчении участи больных и раненых воинов на войне» [1]. Позднее эти положения были подтверждены гаагскими мирными конференциями 1899 и 1907 гг., таким образом, в годы Первой мировой войны являясь действующим международно-правовым документом.

Тем не менее факты бомбардировки русских военно-санитарных поездов неоднократно отмечались в донесениях должностных лиц, руководивших эвакуацией раненых. Одно из первых таких сообщений датируется весной 1915 г., когда немецкая армия совместно с армией Австро-Венгрии организовали наступление, заставив отступать весь русский Юго-Западный фронт. Причинами поражения Русской армии стали как ошибки командования, так и значительный перевес в артиллерии у противника.

В телеграмме от 28 апреля 1915 г. начальник 7-го эвакуационного пункта Юго-Западного фронта докладывал о бомбежке немецкими и австрийскими аэро-



Фрагмент почтовой телеграммы 1915 г. о бомбардировке санитарного поезда из собрания Российского государственного военно-исторического архива (ф. 546, оп. 6, л. 1655, л. 8)



планами русских санитарных поездов, произошедшей 21 апреля при погрузке в них раненых. Бомбардировка производилась в районе станции Ясло Галицийской железной дороги [6].

В телеграмме отмечалось, что из-за отсутствия русской артиллерии бомбардировка поездов велась с незначительной высоты. Вследствие этого немецкие летчики не могли не видеть опознавательных знаков Красного Креста на крышах вагонов. Отмечалось, что было сброшено около 30 бомб. В результате бомбардировки имелись убитые и раненые [6].

22 апреля был осуществлен очередной налет вражеской авиации. В это время на станции стояли 3 санитарных поезда, в которые проводилась погрузка раненых. В результате этого налета были убиты 4 и ранены 12 человек. 25 апреля австрийские самолеты снова бомбили военно-санитарный поезд, сбросив при этом около 20 бомб. В результате бомбардировки также были убитые и раненые, некоторые из которых были ранены вторично. От бомбежки пострадал и медицинский персонал. В частности, в телеграмме сообщалось о контузии одной из сестер милосердия санитарного поезда [6].

Еще одно свидетельство таких бомбежек встречается в воспоминаниях профессора С.Р.Миротворцева – хирурга-консультанта Западного фронта, неоднократно выезжавшего на театр военных действий с целью оказания медицинской помощи раненым. В частности, он вспоминал: «Однажды я приехал в Столбцы... И вот в погожий ясный день, в 12 часов 5 июля 1916 года, на высоте не более 200 метров появились немецкие аэропланы и сбросили в расположение госпиталя (а он был развернут в палатках) несколько бомб. Медицинская сестра А.В.Замятина была убита, а два врача – С.А.Белявский и Н.В.Сидоров, с которыми я только что мирно беседовал, тяжело ранены. И пришлось, не уходя от операционного стола, прооперировать тех докторов, с которыми мы только что оперировали раненых за этим же столом» [3].

Таким образом, архивные данные времен Первой мировой войны неопровержимо свидетельствуют о бомбардировках русских военно-санитарных поездов авиацией противника, являвшихся грубым нарушением действующего международного права.

### Литература

1. *Веремеев Ю.* Женевские конвенции о раненых и больных [электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://army.armor.kiev.ua/hist/zeneva-gan-1.php>
2. *Загускин А.* Первое применение постоянных военно-санитарных поездов во время Русско-турецкой войны на Балканах (1877–78 гг.) // *Воен.-мед. журн.* – 1949. – № 6.
3. *История военной медицины России. XIX – начало XX в.* / Под ред. *И.Ю.Быкова, В.В.Шапо.* – Т. 3. – Изд. 2-е, испр. и доп. – М.: Воениздат, ВММ МО РФ, 2008. – С. 297, 312.

4. *Карпенко И.В.* О первых в России учениях военно-санитарного поезда // *Воен.-мед. журн.* – 2007. – Т. 328, № 3. – С. 86–88.
5. *Пирогов Н.И.* Начала военно-полевой хирургии. – СПб, 1865. – С. 47.
6. Российский государственный военно-исторический архив, ф. 546, оп. 6, л. 1655 (Телеграфные сообщения из действующей армии о бомбардировке немецкой авиацией госпиталей и перевязочных пунктов за 1915 г.).
7. *Энциклопедический словарь военной медицины* / Под ред. *Е.И.Смирнова.* – Т. 1. – М., 1946. – Стб. 925.