

HISTORY OF THE EAST National History ИСТОРИЯ ВОСТОКА Отечественная история

Научная статья

Исторические науки

УДК 94(47+57):355.58

<https://doi.org/10.31696/2618-7043-2026-9-2-292-304>

Госпитальные суда Российского общества Красного Креста на Черном море в годы Первой мировой войны

Елизавета Евгеньевна Полянская

*Государственный исторический музей, отдел драгоценных металлов,
научный сотрудник, Москва, Россия,
el.evg.polyanskaya@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0007-4259-0079>*

Аннотация. В статье преимущественно на основе анализа журналов главного управления Российского общества Красного Креста и данных периодики рассматривается история госпитальных судов, оказавших помощь Кавказскому фронту в годы Первой мировой войны. За рассматриваемый период обеспечивали лечение военнослужащих Кавказского фронта три таких госпиталя, однако история их помощи была недолгой. В условиях дальних расстояний и плохого качества дорог, а порой и их отсутствия, госпитальные суда, поступившие в распоряжение Российского общества Красного Креста, могли бы сыграть важную роль в лечении и эвакуации больных. Гибель госпитального судна «Португаль» стала вопиющим нарушением международного права, подрыв судна «Вперед» вынудил общество отказаться от идеи использования госпитальных судов и переоборудовать их под санитарные транспорты.

Ключевые слова: госпитальные суда, Российское общество Красного Креста, Первая мировая война, Кавказский фронт, Черное море, «Португаль»

Для цитирования: Полянская Е. Е. Госпитальные суда Российского общества Красного Креста на Черном море в годы Первой мировой войны. *Ориенталистика*. 2026;9(2):292–304. <https://doi.org/10.31696/2618-7043-2026-9-2-292-304>.



Контент доступен под лицензией Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция-СохранениеУсловий») 4.0 Всемирная.



Hospital Ships of the Russian Red Cross Society on the Black Sea During the World War I

Elizaveta E. Polyanskaya

State Historical Museum, precious metals' department, research fellow,
Moscow, Russia, el.ev.g.polyanskaya@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0007-4259-0079>

Abstract. The author examines the history of hospital ships of the Russian navy that aided the Caucasian Front during World War I. Its main source is the journals of the Main Directorate of the Russian Red Cross Society and the periodical press. During this period, three such hospital ships were placed for medical treatment to servicemen of the Caucasian Front. However, this service didn't last long. Given the long distances and poor-quality roads (or their complete absence), the hospital ships of the Russian Red Cross Society could have played an important role in treating and evacuating wounded and sick personnel. The sinking of the hospital ship "Portugal" became a flagrant violation of international law, and the mining of the ship "Vperyod" forced the Society to abandon the idea of using hospital ships and also to convert them into sanitary transports.

Keywords: hospital ships, Russian Red Cross Society, First World War, Caucasian Front, Black Sea, "Portugal"

For citation: Polyanskaya E. E. Hospital Ships of the Russian Red Cross Society on the Black Sea During the World War I. *Orientalistica*. 2026;9(2):292–304. [In Russ.]. <https://doi.org/10.31696/2618-7043-2025-9-2-292-304>.

Первая мировая война на Кавказском фронте сопровождалась не только активными боевыми действиями, но и острой проблемой эвакуации раненых с прибрежных участков боевых действий. В условиях сложной географии региона и ограниченной наземной инфраструктуры особую роль приобрела морская транспортировка пострадавших, организуемая Российским обществом Красного Креста при поддержке военного командования. В 1916 г. были предприняты попытки создания системы специализированных госпитальных судов, таких как «Португаль», «Экватор» и «Вперед», предназначенных для эвакуации и оказания медицинской помощи раненым.

Деятельность плавучих госпиталей сочетала гуманитарные задачи с военными условиями, что делало их уязвимыми в зоне боевых действий. Особое значение приобрел инцидент с гибелью госпитального судна «Португаль», ставший одним из наиболее резонансных событий морской войны на Черном море. Он выявил как организационные трудности эвакуационной системы, так и противоречия в соблюдении норм международного гуманитарного права.





В феврале 1916 г. главный уполномоченный Красного Креста на Кавказском фронте Л. В. Голубев направил обращение к принцу А. П. Ольденбургскому, в котором предложил организовать систему морской эвакуации из прибрежных районов в Батум, являвшийся опорным пунктом Приморского отряда. По его данным, после боевых действий в районе Вице с начала февраля удалось эвакуировать примерно 400 раненых. На побережье функционировали два эвакуационных пункта, рассчитанных на 200 человек, куда при неблагоприятных погодных условиях свозили пострадавших с разных участков фронта. Доставка раненых осуществлялась на военных транспортах, следовавших в Батум после выполнения своих задач по разгрузке. Дополнительно применялась небольшая фелюга, способная перевозить до 40 тяжелораненых и буксируемая основными судами. Подобная схема была малоэффективной, так как полностью зависела от расписания транспортных рейсов. В связи с этим Голубев подчеркивал необходимость создания отдельных, специально предназначенных средств для эвакуации¹.

Вскоре в Батум был доставлен пароход «Португаль» (также известный под названиями «Португалия» и «Портюгаль»). Его приобрел батумский комендант генерал-майор В. П. Ляхов, после чего судно передало Российскому обществу Красного Креста². Построенный во Франции в 1886 г. для компании «Messageries Maritimes», этот пароход изначально обслуживал дальние маршруты, включая направления в Южную Америку и на Дальний Восток. Со временем его эксплуатация сместилась в акватории Средиземного и Черного морей. Судно имело водоизмещение около 9805 тонн, длину 460 футов и ширину 46 футов. В результате переоборудования пароход был превращен в плавучий госпиталь, способный принять до 800 раненых и больных. На борту разместили операционную, две перевязочные, аптеку и лабораторию, оснащенные по современным на тот момент стандартам. Медицинская служба включала трех врачей, 26 сестер милосердия и 50 санитаров [«Портюгаль» и «Экватор», 1915, с. 3118–3119].

Параллельно с «Португалем» на Кавказский фронт было направлено еще одно госпитальное судно — «Экватор», построенное во Франции в 1874 г. первоначально как грузопассажирский пароход. После переоборудования оно стало использоваться для медицинских целей и могло одновременно принимать до 700 раненых, располагая 400 койками. На борту были предусмотрены операционная, две перевязочные, аптечное отделение, а также помещения для размещения персонала Красного Креста. Состав команды включал уполномоченного Российского общества Красного Креста, старшего и младшего врачей, старшего ординатора, 25 сестер милосердия и 50 санитаров. 14 февраля 1916 г. «Экватор» прибыл в Батум, после чего был задействован в регулярных рейсах, обеспечивая вывоз раненых с прибрежных участков Кавказского фронта.

Незадолго до ввода плавучих госпиталей в эксплуатацию в конце декабря 1915 г. правительства Германии, Османской империи и Болгарии офици-

¹ РГВИА. Ф. 2018. Оп. 1. Д. 16. Л. 128.

² РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1177. Л. 400об. — 401.



ально признали за судами «Португаль» и «Экватор» статус госпитальных и заявили о гарантии их безопасности и неприкосновенности [Мартirosян, 2020, с. 110]. Тем не менее «Португаль» успел совершить всего 5 рейсов: вскоре после этого он был потоплен немецкой подводной лодкой.

15 марта судно прибыло в Батум, где было высажено 610 раненых, среди которых находились и турецкие военнослужащие. После этого началась подготовка к следующему рейсу в порт Оф, запланированному на утро 17 марта, с целью срочной эвакуации еще около 200 человек [Мартirosян, 2020, с. 111]. Помимо экипажа и медицинского персонала, на борту находился перевязочный отряд Российского общества Красного Креста. Вечером 16 марта в 18:30 «Португаль» покинул Батумский порт, взяв на буксир три плоскодонных бота и паровой катер, предназначенные для доставки людей с берега. Судно имело характерную окраску: белый корпус с красными полосами и нанесенными знаками и флагами Красного Креста. Утром 17 марта в районе мыса Фиджие из-за сильного волнения моря один из буксируемых ботов оказался залит водой. В результате трое матросов оказались за бортом, а четвертому удалось перебраться в другой бот³.

Сделав остановку у селения Фахтия, команда приняла на борт пострадавших и вынуждена была задержаться, ожидая, пока из одного из ботов удалят набравшуюся воду. В это время основная часть экипажа и медицинского персонала находилась на верхней палубе. Погодные условия оставались благоприятными: было ясно и спокойно⁴.

Когда работы уже подходили к концу, один из матросов заметил в воде перископ подводной лодки. Капитан-лейтенант А. Н. Тихменев, полагая, что противник будет соблюдать нормы международного права, не придал этому обстоятельству решающего значения.

Согласно сведениям представителя санитарного управления Кавказского фронта Е. И. Бернова, подводная лодка, обогнув судно, заняла позицию примерно в 40 саженях и произвела торпедную атаку: первая торпеда прошла мимо цели, тогда как вторая поразила машинное отделение⁵. После этого последовал взрыв котлов, корпус судна разрушился, и уже через полторы минуты оно полностью ушло под воду⁶.

Стремясь спастись, находившиеся на судне люди бросались в воду как с носовой, так и с кормовой части, пытаясь отдалиться от возникшего водоворота. Взрыв котлов отбросил в море тех, кто находился на палубе, остальные оказались под обломками и погибли. «Португаль» окончательно ушел под воду в 8:22 утра, продержавшись на поверхности примерно полторы минуты.

В первые минуты после катастрофы положение частично удалось стабилизировать благодаря наличию на буксире ботов и парового катера, с их помощью из воды удалось поднять значительное число людей.

³ РГВИА. Ф. 2031. Оп. 2. Д. 563. Л. 150об.

⁴ Там же.

⁵ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1178. Л. 321.

⁶ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1177. Л. 579.



Неподалеку в момент происшествия находился миноносец «Сметливый» под командованием старшего лейтенанта М. И. Бужинского; вскоре к месту гибели судна также подошел моторный катер, которым управлял лейтенант М. М. Домерщиков⁷.

Санитар Левицкий и фармацевт А. Л. Рывтинский, не умея плавать, передали свои спасательные пояса сестрам милосердия и остались в воде, погибнув после того, как успели помочь части раненых [К гибели «Португалии»..., 1916, с. 1286].

Сестра милосердия Надеждинской общины Яунславьет, проявляя личное мужество, спасла французского матроса, доставив его к берегу, после чего снова вернулась в воду для оказания помощи тонущим. От предоставления ей отпуска она отказалась и продолжила службу в передовом отряде Красного Креста [В городе, 1916, с. 4].

Старшая сестра судна, баронесса Мейендорф, после первого взрыва разбудила находившуюся в каюте сестру и отдала ей свой спасательный пояс. Вскоре произошел второй взрыв; спасенную сестру подобрала русские моряки, но сама Мейендорф погибла [Мейендорф, 2014, с. 13; Жигальцова, 2010, с. 169–173].

Утром 17 марта с миноносца «Сметливый», который в это время обеспечивал прикрытие десантной операции у порта Оф, заметили стоящий без движения «Португаль», и «Сметливый» направился к месту происшествия. Сразу после взрыва с миноносца были спущены шлюпки для спасения людей.

Осмотрев обстановку, командир корабля пришел к выводу, что судно было поражено торпедой, после чего отдал приказ открыть огонь по обнаруженной подводной лодке. Было выпущено около 25 снарядов; после нескольких залпов противник ушел под воду и скрылся⁸. Позднее стало известно, что атаку на госпитальное судно санкционировал командир немецкой подводной лодки U-33 капитан-лейтенант Конрад Гансер.

Примерно через час после спасения людей доставили на берег, где их обогрели у костров, после чего на подошедших тральщиках переправили в Ризе, а затем в Батум.

По первоначальным сведениям, из 273 человек, находившихся на борту, выжили 158, остальные 115 были признаны пропавшими без вести. Эти данные быстро разошлись в печати и воспринимались как официальные. Однако уже 23 марта 1916 г. Л. В. Голубев уточнил, что к числу спасенных следует добавить еще 13 членов французской команды и 9 русских санитаров. Кроме того, помощник командира Берган, студент Позняков и французский врач Бешан в момент гибели «Португалии» на судне отсутствовали⁹. Позднее Российское общество Красного Креста представило уточненную статистику, согласно которой число погибших составляло 85 человек [Мартиросян, 2020, с. 112].

⁷ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1177. Л. 579.

⁸ РГВИА. Ф. 2031. Оп. 2. Д. 563. Л. 161 об.

⁹ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1177. Л. 587.



Согласно данным Е. И. Бернова, на 21 марта 1916 г. среди погибших числились уполномоченный Красного Креста Л. Л. Татищев, который направлялся в хирургический пункт, старшая сестра баронесса А. Ф. Мейендорф, заведующая бельевым отделением Тихменева, врач Кандрышев, а также 14 сестер милосердия. Кроме того, в списке значились заведующий хозяйством Левицкий, фармацевт Ратвинский, помощник капитана Баутц, помощник механика Немченко, 20 санитаров, 21 матрос, офицер М. Жоржет, 20 членов французской команды и четыре человека обслуживающего персонала¹⁰.

26 июня 1916 г. Л. В. Голубев направил в Главное управление Российского общества Красного Креста уточненные данные о последствиях катастрофы. Согласно этим сведениям, из 36 сестер милосердия удалось спастись 11. Из командного состава выжили командир Тихменев, французский капитан Дюван, механик Спатовский, старший врач Н. А. Воеводин, врач Глинский и священник Добровольский. Также сообщалось, что среди русской команды и санитаров было спасено 126 человек, а среди французского персонала — 30 человек¹¹.

Приказом главнокомандующего от 2 апреля уполномоченный РОКК Тышкевич наградил выживших участников событий Георгиевскими медалями III и IV степеней.

Позднее, 22 апреля, награды были присуждены посмертно баронессе А. Мейендорф, сестрам милосердия, заведующей бельевым отделением Тихменевой, а также сиделкам Крушевской и Юдкевич¹². Эти решения стали официальным признанием мужества и самоотверженности экипажа и медицинского персонала.

Гибель госпитального судна, ставшая результатом нарушения норм международного права и общепринятых моральных принципов, вызвала в России широкий общественный отклик. В периодической печати публиковались материалы, в которых случившееся характеризовалось как «бессмысленное, жестокое и бесстыдное преступление», связанное с уничтожением судна и гибелью ни в чем не повинных людей¹³.

Этот инцидент вызвал заметный отклик и в странах Антанты. Одновременно в печати государств Четверного союза появлялись публикации, в которых отвергались выдвинутые обвинения и предлагались альтернативные версии произошедшего. В частности, турецкие и болгарские издания распространяли искаженные результаты «расследований», утверждая, что «Португаль» якобы использовался для перевозки воинских подразделений, а потому представлял собой законную военную цель [Nachtigal, 2003, S. 123–126].

В конце апреля 1916 г. на заседании Главного управления Российского общества Красного Креста рассматривалась информация, поступившая от сотрудника Министерства иностранных дел. Сообщалось, что германское

¹⁰ Там же. Л. 579.

¹¹ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1178. Л. 321.

¹² Там же. Л. 33об.

¹³ Русский врач. 1916. № 13. С. 309, 310.



правительство направило в Лондон рапорт командира подводной лодки, осуществившей атаку на «Португаль». В документе утверждалось, что судно якобы было перегружено и буксировало лодки с людьми, в связи с чем экипаж подводной лодки сделал вывод о возможном наличии на борту военного контингента. Командир также заявлял об отсутствии на судне опознавательных знаков Красного Креста, а последующий взрыв объяснял присутствием значительного количества взрывчатых веществ на борту. Кроме того, в рапорте указывалось, что после взрыва миноносец якобы открыл огонь по подводной лодке¹⁴.

В ответ представитель Министерства иностранных дел С. Д. Боткин сообщил, что по результатам работы чрезвычайной следственной комиссии было подтверждено наличие на судне всех установленных отличительных знаков госпитального судна. Также было установлено, что буксируемые баржи и катер использовались исключительно для доставки раненых между берегом и самим судном, а не для каких-либо иных целей¹⁵.

Ряд нейтральных обществ Красного Креста, в том числе австрийское и венгерское, а также Международный комитет Красного Креста, выразили сожаление в связи с гибелью «Португалья»¹⁶. Весной 1916 г. в Стокгольме планировалось формирование смешанной комиссии по делам военнопленных, однако германская сторона, несмотря на посреднические усилия принца Карла Шведского, отказалась поддержать резолюцию, осуждающую потопление судна. Вследствие этого представители Российского общества Красного Креста отказались от участия в работе комиссии, и ее заседание так и не состоялось¹⁷.

Российская сторона выражала готовность организовать поездку представителя германского Красного Креста Рудольфа Г. Петерсена на место гибели судна для установления обстоятельств происшествия. Однако в совместном заявлении немецкого, австрийского и венгерского обществ Красного Креста от 11 мая 1916 г. утверждалось, что выдвигаемые российской стороной требования расходятся с официальными турецкими сообщениями и потому не имеют достаточных оснований [Эггер, 2014, с. 78].

Привлечь виновных к ответственности или добиться официальных извинений от Германии не удалось. Лишь государства Антанты квалифицировали капитан-лейтенанта К. Гансера как военного преступника, однако это не повлекло для него немедленных последствий: он продолжил службу на Черном море до марта 1917 г., затем возглавил подводную лодку U-156 в Северном море и после окончания войны вышел в почетную отставку [Nodos, 2018, p. 51–52].

По инициативе Главного управления Красного Креста был организован общероссийский сбор средств в помощь семьям погибших. Одновременно приняли решение о сооружении памятника «Портьюгали», организацию кото-

¹⁴ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1178. Л. 58.

¹⁵ Там же. Л. 59.

¹⁶ Там же. Л. 30б.

¹⁷ Там же. Л. 13, 321; РГВИА. Ф. 12685. Оп. 3. Д. 2. Л. 233–233об.



рого поручили А. Д. Самарину. В Москве этим вопросом занималась специальная комиссия, в которую вошли представители городского управления, общественных организаций и РОКК. Памятник планировалось установить на Всероссийском братском кладбище в селе Всехсвятском, где уже были захоронены около 6000 воинов и выделены участки для сестер милосердия. Московское городское управление выделило на строительство 25 тысяч рублей, а остальную сумму предполагалось собрать по всей стране. Победителем конкурсного отбора стал проект И. Д. Шадра «Памятник мировому страданию». Однако после Февральской революции финансирование было прекращено, и проект так и не был реализован¹⁸.

После гибели «Португалья», как сообщал «Вестник Красного Креста», персонал госпитального судна «Экватор» заявил о готовности продолжать службу и при необходимости жертвовать жизнью ради оказания помощи раненым [К гибели «Португалии»..., 1916, с. 1286]. Кроме того, Российское общество Красного Креста приняло решение расширить флот плавучих госпиталей и уведомило об этом воюющие стороны 28 апреля 1916 г.

К середине мая было подготовлено к эксплуатации новое судно «Вперед», а также состоялось освящение госпитального судна «Атене» («Атеней»), часть медицинского персонала которого ранее служила на «Португале». «Атене» было оснащено 900 койками, операционной, тремя перевязочными и двумя палатами для тяжелораненых [Новый плавучий госпиталь, 1916, с. 2384]. Судно «Вперед», построенное во Франции в 1898 г. как товаро-пассажирский пароход, имело водоизмещение 858 тонн и развивало скорость до 12 узлов. В 1915 г. оно было передано России французским правительством и переоборудовано в Батуме по распоряжению принца А. П. Ольденбургского на средства местного управления РОКК. Судно было рассчитано на 120 коек и предназначалось для эвакуации раненых с анатолийского побережья; к выполнению задач оно приступило в начале мая 1916 г.¹⁹

Пароход был приведен в соответствие с требованиями международных конвенций: его корпус окрашен в белый цвет, а на борту размещались необходимые опознавательные знаки. Общее руководство судном осуществлял отставной контр-адмирал А. К. Вильгельмс, а должность командира занимал капитан дальнего плавания Петров. В состав медицинского и обслуживающего персонала входили доктор Невтонов, заведующий хозяйством Крыжановский, фельдшер Филатов, сестры милосердия Вебер, княжна Эристова, Граматина, Оганезова и Каринская, а также 13 санитаров, две горничные, повар и санитар-доброволец Домбровский [Потопление госпитального судна «Вперед», 1916, с. 2400–2401; Айрапетов, 2015, с. 105]²⁰.

25 июня 1916 г. госпитальное судно «Вперед» было атаковано германской подводной лодкой «U-38». В тот день пароход вышел из Батума в направлении Трапезунда для эвакуации раненых примерно в 4:30 утра. На борту находились старшая сестра милосердия Успенская, сестры Гартонг

¹⁸ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1177. Л. 619об.

¹⁹ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1178. Л. 26; РГВИА. Ф. 12685. Оп. 3. Д. 2. Л. 234.

²⁰ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1178. Л. 358–360.



и Лисовская, дезинфекционный врач 127-й пехотной дивизии Колесников и заведующий медицинским складом 3-го передового отряда РОКК Степанов. Около 9:30 утра, на расстоянии примерно 30 миль от Батума и в 2,5 милях от берега, справа по борту был замечен пенящийся след торпеды. По свидетельствам очевидцев с берега, после ее пуска подводная лодка на короткое время всплыла, чтобы убедиться в результатах атаки, а затем вновь ушла под воду. Капитан Петров, находившийся на мостике, отдал приказ спустить шлюпки и надеть спасательные жилеты. Почти сразу торпеда попала в носовую часть судна; «Вперед» начал погружаться носом, одновременно кренясь вправо, и полностью затонул спустя около четырех минут [Потопление госпитального судна «Вперед», 1916, с. 2400–2401; Айрапетов, 2015, с. 105]²¹.

Благодаря слаженным действиям экипажа и медицинского персонала всем находившимся на борту удалось своевременно надеть спасательные жилеты; были также спущены четыре шлюпки. Вскоре к месту происшествия подошли лодки с берега, что позволило ускорить спасательные работы. Из 67 человек, находившихся на судне, удалось спасти 60. Погибли отставной контр-адмирал Вильгельмс, санитар-доброволец Домбровский и пятеро матросов. Трое матросов получили тяжелые ранения, еще трое — легкие. Медицинский персонал, «не успев даже обсушиться или переодеться», сразу же приступил к оказанию помощи пострадавшим [К гибели госпитального судна «Вперед», 1916, с. 2400–2401]. Раненые были размещены в запасном полевом госпитале в Батуме, а уцелевшие — в общежитии 3-го отряда Красного Креста на пароходе «Экватор»²². Главнокомандующий Кавказской армией великий князь Николай Николаевич представил весь персонал судна к боевым наградам²³.

4 июля 1916 г. на заседании Главного управления Красного Креста было доложено, что Центральный комитет германского Красного Креста выразил намерение провести собственное расследование обстоятельств гибели госпитального судна «Вперед»²⁴.

Однако уже 25 июля 1916 г. Российское общество Красного Креста было вынуждено прекратить эксплуатацию плавучих госпиталей, поскольку турецкая сторона отказалась признавать за судами «Атене» и «Экватор» статус госпитальных. В связи с этим было принято решение переоборудовать их для перевозки раненых, при этом сохранив на борту медицинский персонал²⁵.

Турецкая сторона мотивировала свой отказ тем, что Россия, по ее утверждению, не признавала неограниченное число турецких госпитальных судов. В ответ представители Министерства иностранных дел России заявляли, что российская сторона признавала все турецкие госпитальные суда, о которых поступали официальные уведомления в установленном порядке.

²¹ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1178. Л. 358–360.

²² Там же.

²³ Там же. Л. 365.

²⁴ Там же. Л. 378.

²⁵ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1178. Л. 488об.



В результате Россия объявила о прекращении применения к турецким госпитальным судам положений Гаагской конвенции 1907 г., касающихся распространения норм Женевской конвенции на ведение морской войны²⁶.

В сентябре 1916 г. по просьбе главноуполномоченного Южного района Красного Креста судно «Экватор» было передано в его распоряжение²⁷. За период работы на Кавказском фронте с 5 апреля по 22 сентября 1916 г. его персонал, действуя как на самом судне, так и на обслуживаемых транспортах, обеспечил эвакуацию 354 офицеров и 15 943 нижних чинов²⁸.

Л. В. Голубев указывал, что вывод судна «Экватор» с Кавказского фронта заметно усложнил организацию эвакуации раненых и больных из Трапезунда, который являлся важным эвакуационным центром для трех корпусов. По его оценкам, еженедельно необходимо было вывозить от 1000 до 1200 человек, что делало наличие специально оборудованного госпитального судна крайне необходимым²⁹.

Именно осенью и зимой 1916 г. ситуация с эвакуацией на Кавказском фронте значительно ухудшилась. Хотя нельзя однозначно утверждать, что это было вызвано исключительно отсутствием госпитальных судов, их наличие, безусловно, способствовало бы облегчению положения.

На заседании Главного управления 2 января 1917 г. Л. В. Голубев докладывал об «острой нужде в госпитальном судне» для организации эвакуации раненых и больных. Он подчеркивал, что в этот период перевозка осуществлялась на обычных транспортах в сопровождении медицинского персонала Красного Креста, при этом для больных обеспечивались тюфяки, одеяла и питание³⁰. Вскоре в его распоряжение был передан госпитальный транспорт Черноморского флота «Петр Великий», который уже 8 января совершил первый рейс, эвакуировав 92 раненых и больных из Трапезунда в Батум³¹.

Организация морской эвакуации раненых на Кавказском фронте в годы Первой мировой войны стала важным, но крайне уязвимым элементом военно-медицинской системы России. В условиях активных боевых действий на турецком направлении резко возросло количество раненых, что потребовало создания специальных каналов их транспортировки в тыл. Первоначально эвакуация осуществлялась за счет случайных и приспособленных средств — военных транспортов и небольших судов, что делало систему зависимой от расписания рейсов и погодных условий. Такая организация оказалась недостаточно эффективной, что вызвало необходимость формирования специализированного флота госпитальных судов.

Введение в эксплуатацию плавучих госпиталей «Португаль» и «Экватор», а затем «Вперед» и «Атене», стало значительным шагом в развитии военно-медицинской помощи. Эти суда были оснащены операционными, перевязоч-

²⁶ Там же. Л. 344об. — 348об., 400–400об.

²⁷ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1179. Л. 218об.

²⁸ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1178. Л. 280; РГВИА. Ф. 12685. Оп. 3. Д. 2. Л. 290–290об.

²⁹ РГВИА. Ф. 12685. Оп. 3. Д. 2. Л. 290–290об.

³⁰ РГВИА. Ф. 12651. Оп. 1. Д. 1204. Л. 2об. — 3.

³¹ Там же. Л. 90.



ными и медицинскими помещениями, а также квалифицированным персоналом Российского общества Красного Креста. Их использование позволило существенно увеличить объемы эвакуации раненых и повысить качество оказания медицинской помощи непосредственно в процессе транспортировки.

Однако опыт применения госпитальных судов показал их высокую уязвимость в условиях морской войны. Несмотря на международное признание их статуса, они неоднократно становились целью атак подводных лодок, что особенно ярко проявилось в трагедии «Португалья». Гибель этого судна стала одним из наиболее резонансных эпизодов, продемонстрировавших ограниченность действия международных конвенций в условиях тотальной войны и противоречие между гуманитарными нормами и военной практикой.

Катастрофы госпитальных судов вызвали широкий общественный и международный резонанс, усилили критику методов ведения войны и привели к дипломатическим разногласиям между воюющими сторонами. Одновременно они стали символом самоотверженности медицинского персонала и гуманитарной миссии Красного Креста, многие представители которого проявили высокий уровень профессионализма и личного мужества.

Практический опыт показал, что наличие специализированных судов было критически важным для эвакуации раненых с Кавказского фронта. Их отсутствие в отдельные периоды приводило к серьезным затруднениям в организации медицинской помощи. Таким образом, морская эвакуация стала неотъемлемой частью военной медицины, но ее эффективность напрямую зависела от безопасности морских коммуникаций и соблюдения международных норм.

В целом события 1915–1916 гг. отчетливо продемонстрировали, что даже тщательно организованная гуманитарная система в условиях мировой войны остается крайне уязвимой. Опыт использования госпитальных судов на Кавказском фронте стал важным историческим свидетельством как развития военной медицины, так и пределов действия международного гуманитарного права в условиях вооруженных конфликтов.

Список сокращений / Abbreviations

РГВИА — Российский государственный военно-исторический архив [Москва]
[Russian State Military Historical Archive (Moscow)].
РОКК — Российское общество Красного Креста [Russian Red Cross Society].

Список литературы / References

1. Айрапетов О. Р. *Участие Российской империи в Первой мировой войне (1914–1917). 1916 год. Сверхнапряжение*. М.: Кучково поле; Военная книга, 2015 [Airapetov O. R. *The Participation of the Russian Empire in the First World War (1914–1917). The Year 1916. Overstrain*. Moscow: Kuchkovo Pole; Voennaya Kniga, 2015 (in Russian)].
2. В городе. Кавказ. 24 марта 1916 г. № 68. С. 4.
3. Жигальцова Л. В. «Умирать стоит, спасая других. Иначе обидно...»: гибель баронессы А. Ф. Мейендорф. *Родина*. 2010. № 3. С. 169–173 [Zhigaltsova L. V.



- "It Is Worth Dying While Saving Others. Otherwise, It Is a Shame...": The Death of Baroness A. F. Meyendorff. *Rodina (Homeland)*. 2010. No. 3, pp. 169–173 (in Russian)].
4. К гибели «Португалии» (Правительственный вестник, Петроград). *Вестник Красного Креста*. 1916. № 4. С. 1286 [On the Sinking of "Portugal" (Government Herald, Petrograd). *Vestnik Krasnogo Kresta (Red Cross Bulletin)*. 1916. No. 4, p. 1286 (in Russian)].
 5. К гибели госпитального судна «Вперед». Телеграмма военного губернатора. *Вестник Красного Креста*. 1916. № 7. С. 2400–2401 [On the Loss of the Hospital Ship "Vpered". Telegram of the Military Governor. *Vestnik Krasnogo Kresta (Red Cross Bulletin)*. 1916. No. 7, pp. 2400–2401 (in Russian)].
 6. Мартиросян Д. Г. «Я увидел след мины, направлявшийся прямо в середину судна». Трагическая гибель русского госпитального судна «Португаль» в марте 1916 г. *Родина*. 2020. № 11. С. 110–113 [Martirosyan D. G. "I Saw the Track of a Mine Heading Straight for the Middle of the Ship." The Tragic Loss of the Russian Hospital Ship "Portugal" in March 1916. *Rodina (Homeland)*. 2020. No. 11, pp. 110–113 (in Russian)].
 7. Мейендорф М. Ф. *Воспоминания*. Сост., предисл. Е. Муравьевой. М.: Изд-во Сретенского монастыря, 2014 [Meyendorff M. F. *Memoirs*. Comp. and introd. by E. Muravyeva. Moscow: Sretensky Monastery Publishing House, 2014 (in Russian)].
 8. Новый плавучий госпиталь. *Вестник Красного Креста*. 1916. № 7. С. 2384 [A New Floating Hospital. *Vestnik Krasnogo Kresta (Red Cross Bulletin)*. 1916. No. 7, p. 2384 (in Russian)].
 9. «Португаль» и «Экватор». *Вестник Красного Креста*. 1915. № 7. С. 3118–3119 ["Portugal" and "Ekvator". *Vestnik Krasnogo Kresta (Red Cross Bulletin)*. 1915. No. 7, pp. 3118–3119 (in Russian)].
 10. Потопление госпитального судна «Вперед». *Вестник Красного Креста*. 1916. № 7. С. 2400–2401 [The Sinking of the Hospital Ship "Vpered". *Vestnik Krasnogo Kresta (Red Cross Bulletin)*. 1916. No. 7, pp. 2400–2401 (in Russian)].
 11. Черноморские госпитальные судна. *Вестник Красного Креста*. 1916. № 1. С. 193 [Black Sea Hospital Ships. *Vestnik Krasnogo Kresta (Red Cross Bulletin)*. 1916. No. 1, p. 193 (In Russian)].
 12. Эггер М. Дипломатическое урегулирование проблемы военнопленных на Восточном фронте (на примере четырех конференций Красного Креста в Стокгольме в 1915–1917 гг.). *Первая мировая война, Версальская система и современность. Сборник статей*. Вып. 2. Отв. ред. И. Н. Новикова, А. Ю. Павлова, А. А. Малыгина. СПб.: СПбГУ, 2014. С. 73–85 [Egger M. The Diplomatic Settlement of the Prisoners of War Issue on the Eastern Front (On the Example of Four Red Cross Conferences in Stockholm in 1915–1917). *The First World War, the Versailles System and Modernity. Collection of Articles*. Issue 2. Ed. by I. N. Novikova, A. Yu. Pavlova, A. A. Malygina. St. Petersburg: St. Petersburg State University, 2014, pp. 73–85 (in Russian)].
 13. Hodos P.-N. *The Kaiser's Lost Kreuzer: A History of U-156 and Germany's Long-Range Submarine Campaign Against North America, 1918*. Jefferson: McFarland & Company, 2018.



14. Nachtigal R. *Rußland und seine österreichisch-ungarischen Kriegsgefangenen (1914–1918)*. Remshalden: Verlag Bernhard Albert Greiner, 2003.

Информация об авторе

Полянская Елизавета Евгеньевна — кандидат исторических наук, научный сотрудник отдела драгоценных металлов Государственного исторического музея, Москва, Россия; el.evg.polyanskaya@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0007-4259-0079>.

Раскрытие информации о конфликте интересов

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Информация о статье

Статья поступила в редакцию 01.04.2026; одобрена рецензентами 19.05.2026; принята к публикации 23.05.2026; опубликована 20.06.2026.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

Information about the author

Elizaveta E. Polyanskaya — Ph. D (Hist.), research fellow, precious metals' department, State Historical Museum, Moscow, Russia; el.evg.polyanskaya@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0007-4259-0079>.

Conflicts of Interest Disclosure

The author declares that there is no conflict of interest.

Article info

The article was submitted 01.04.2026; approved after reviewing 19.05.2026; accepted for publication 23.05.2026; published 20.06.2026.

The author has read and approved the final manuscript.