

Научная статья
УДК 94(47).083
DOI 10.37724/RSU.2022.76.3.004

Санитарные поезда Всероссийского земского союза в годы Первой мировой войны

Павел Владимирович Галкин

Государственный социально-гуманитарный университет, Коломна, Россия

pvgalkin@yandex.ru

Аннотация. В статье исследованы мероприятия Всероссийского земского союза по оказанию медицинской помощи и организации транспортировки больных и раненых воинов в период Первой мировой войны. В центре внимания — порядок комплектования земских санитарных поездов, численность в них медицинского и обслуживающего персонала. Данная деятельность осуществлялась на основании Положения о военно-санитарных поездах, утвержденного военным министром в 1912 году. Всероссийским земским союзом формировались поезда трех типов: полевые, тыловые и временные, к которым относились так называемые «летучие поездные отряды», занимавшиеся перевозом раненых с позиции до ближайшего санитарного поезда. Кроме того, были оборудованы дезинфекционные поезда, поезда-аптеки, зубо-врачебные вагоны-кабинеты. Аренда подвижного состава и перемещения санитарных поездов по линиям железных дорог оплачивались за счет Военного ведомства. Анализ статистических сведений о движении земских поездов показал, что большая часть рейсов совершалась в Западном районе эвакуации. Перевозились преимущественно легкораненые и больные нижние воинские чины. Сравнение объема перевозок, выполненных санитарными поездами Военного ведомства, Всероссийского земского союза, Общедворянской организации и Всероссийского союза городов, позволяет сделать вывод о том, что за период 1914–1916 годов земскими санитарными поездами было эвакуировано около одной четвертой от общего количества больных и раненых воинов.

Ключевые слова: земские военно-санитарные поезда, медицинская помощь, Первая мировая война, Всероссийский земский союз помощи больным и раненым воинам.

Для цитирования: Галкин П. В. Санитарные поезда Всероссийского земского союза в годы Первой мировой войны // Вестник Рязанского государственного университета имени С. А. Есенина. 2022. № 3 (76). С. 33–40. DOI: [10.37724/RSU.2022.76.3.004](https://doi.org/10.37724/RSU.2022.76.3.004).

Original article

Military Hospital Trains of the All-Russian Zemstvo Union during World War I

Pavel V. Galkin

State Social Humanitarian University, Kolomna, Russia

pvgalkin@yandex.ru

Abstract. The article investigates efforts undertaken by the All-Russian Zemstvo Union in order to relocate and provide medical assistance to sick and wounded soldiers during World War I. The article focuses on the medical staff of the All-Russian Zemstvo Union's military hospital trains whose functions were regulated by the Statute on Military Hospital Trains issued by the then Minister of Defence in 1912. The All-Russian Zemstvo Union equipped three types of ambulance trains: mobile medical centres, ambulance trains equipped to transport wounded soldiers to the rear for aid and hospitals on wheels functioning in rear areas. There were ambulance trains accommodating pharmacies, disinfection units, dental cabinets. All financial expenses associated with the exploitation of military hospital trains were covered by the Ministry of Defence. Statistical analysis of the Zemstvo Union's military hospital trains movements shows that the majority of trains cruised in the West and transported lightly wounded and sick soldiers. A comparative analysis of the statistical data on the number of trips made by military hospital trains of the Ministry of Defence, the All-Russian Zemstvo Union, the Russian Nobility Association and the All-Russian City Union shows that in 1914–1916 the Zemstvo Union's military hospital trains evacuated a quarter of all wounded and sick soldiers.

Keywords: Zemstvo Union's military hospital trains, medical assistance, World War I, All-Russian Zemstvo Union, sick and wounded soldiers.

For citation: Galkin P. V. Military Hospital Trains of the All-Russian Zemstvo Union during World War I. *The Bulletin of Ryazan State University named for S. A. Yesenin*. 2022; 3 (76): 33–40. (In Russ.). DOI: 10.37724/RSU.2022.76.3.004.

Первые санитарные поезда в России были организованы обществом Красного Креста. В период Русско-турецкой войны 1877–1878 годов на них было перевезено свыше двухсот тысяч больных и раненых. Во время Русско-японской войны 1904–1905 годов санитарные поезда Российского общества Красного Креста и Общеземской организации помощи больным и раненым воинам на Дальнем Востоке эвакуировали 87 тыс. человек. Первая мировая война поставила перед государством и общественными организациями новые масштабные задачи по обеспечению эвакуации больных и раненых бойцов.

В настоящее время в научной литературе рассмотрены различные аспекты организации медицинской помощи в период Первой мировой войны. В ряде работ показаны основные этапы эвакуации и проблемы, возникавшие в процессе транспортировки раненых [Аранович, 2004], новые методы и приемы оказания медицинской помощи [Чиж, Карпенко, 2017], а также значение для армии санитарно-гигиенической службы [Мошкин, Валяев, 2014]. В качестве источников большинство авторов использовали архивные и опубликованные материалы Главного военно-санитарного управления, Российского общества Красного Креста, Всероссийских земского и городского союзов. Однако в этих публикациях не акцентируется внимание на значении общественных органов самоуправления в деле помощи больным и раненым воинам.

Непосредственно деятельность земств в годы войны изучается в немалом количестве работ, в которых преимущественно исследуются вопросы организационного устройства и политической роли Всероссийского земского союза [Шевырин, 2000 ; Баженова, 2010 ; Букалова, 2019]. В новейшей литературе проанализированы вопросы оказания медицинской помощи в земских госпиталях [Асташов, 1992 ; Кузьмин, 2018] и деятельность фронтовых комитетов союзов [Василенко, 2017]. При этом деятельность земских санитарных поездов изучена в самом общем виде. В данной статье предпринята попытка восполнить этот пробел.

Всероссийский земский союз (ВЗС) помощи больным и раненым воинам был создан 30 июля 1914 года на съезде представителей губернских земств. Общее руководство его деятельностью осуществляло Собрание уполномоченных губернских земств, которые, в свою очередь, избирали Главный комитет ВЗС. Местными организациями союза являлись губернские и уездные комитеты.

Одна из главных задач новой общественной организации заключалась в обеспечении эвакуации с фронта больных и раненых воинов и оказании им необходимой медицинской помощи. Для этого в первые дни войны выделялись особые поезда, деятельность которых регламентировалась Положением о военно-санитарных поездах, утвержденном еще в 1912 году. В соответствии с данным документом, поезда делились на *постоянные*, предназначенные для эвакуации раненых на протяжении всей войны, и *временные*, формируемые «в случае недостатка в постоянных поездах в периоды усиленной эвакуации» [Положение ... , 1912, ст. 2, 3, 5].

Всероссийский земский союз имел поезда трех типов — полевые, тыловые (внутренние) и временные, к которым относились так называемые «летучки», или «летучие поездные отряды», занимавшиеся перевозом раненых с позиции до ближайшего санитарного поезда. Кроме поездов этих трех типов Земским союзом были оборудованы дезинфекционные поезда, поезда-аптеки, зубоврачебные вагоны-кабинеты [Военно-санитарные поезда ... , 1917, с. 6–7].

В Положении о военно-санитарных поездах регламентировался состав вагонов. *Постоянную часть* составляли специальные вагоны, которые назывались *кадр*. К ним относились: вагон-кухня, вагон-аптека и перевязочная, вагоны-склады, вагон-ледник, вагоны для персонала, а также специально оборудованные вагоны для тяжелораненых. *Переменная часть* — это вагоны для эвакуируемых. Они различались в зависимости от типа поезда: в тыловом поезде состояли из классных вагонов, в полевом — из классных и теплушек, а во временном поезде могли быть и товарные вагоны [Положение ... , 1912, ст. 6–7]. На практике в поездах Всероссийского земского союза было наоборот: наиболее высоким вагонным составом обладали полевые поезда. Это сложилось потому, что именно в них происходила основная лечебная работа.

Первоначально предполагалось, что земские санитарные поезда будут заниматься эвакуацией раненых исключительно во внутреннем районе и, тем самым, помогать учреждениям Военно-санитарного ведомства и Красного Креста. Такая постановка дела предусматривалась во Временном положении об эвакуации больных и раненых, утвержденном 5 августа 1914 года. В этой

связи Земский отдел по транспортированию раненых ограничился несложным оборудованием поездов, которые взяли на себя, прежде всего, перевозку раненых и больных. Даже питание и серьезные перевязки планировалось передавать специальным пунктам по пути следования поездов.

28 сентября 1914 года, после знакомства начальника военных сообщений с вагонами, оборудованными земствами, было принято решение о заключении между Всероссийским земским союзом и Военными ведомством договора на оборудование 50 военно-санитарных поездов, снабженных медицинским и санитарным имуществом. Военное ведомство приняло на себя обязательство предоставить в распоряжение ВЗС подвижной состав, уплатить за его аренду и передвижения по линиям железных дорог. Первоначально на оборудование санитарного поезда, рассчитанного на перевозку 396 больных, земская организация планировала затратить в среднем по 33 руб. 42 коп. на одну койку, или около 13,2 тыс. руб. на поезд [Известия Главного комитета ... , 1914, № 1, с. 32].

В октябре 1914 года количество земских санитарных поездов возросло с 15 до 33, а в ноябре — до 41. Остальные 9 поездов были укомплектованы весной 1915 года. Большая часть поездов (34) направлялась в Западный район эвакуации, из них в Северо-Западный подрайон поступило 20 поездов, в Юго-Западный — 9 и в Галицию — 2. Остальные земские санитарные поезда были предназначены для работы во внутреннем районе (11) и на Кавказе (5). К внутреннему району относились территории к востоку от линии, проходившей через Петроград, Москву, Орел, Курск, Харьков и Екатеринослав [Военно-санитарные поезда ... , 1917, с. 16–17, 20–21].

В среднем земский поезд насчитывал 35–36 вагонов. Из них 8 или 9 составляли кадр, включавший 1–2 вагона первого или второго класса, занятых медицинским персоналом, и такое же число вагонов третьего класса для санитаров; два вагона отводилось под склад продуктов и инвентаря. Имелся вагон для перевязок, где помещалась аптека, вагон-кухня, вагон-ледник и вагон-столовая, в котором обычно находилась канцелярия поезда. Остальные 27–28 вагонов предназначались для перевозки больных и раненых, причем для перевозки пациентов использовались не только теплушки: приблизительно треть составляли классные вагоны третьего и четвертого класса [Военно-санитарные поезда ... , 1917, с. 25–26].

К 1 сентября 1915 года нормальная емкость всех 50 земских поездов составляла 18 482 койко-места, а для одного поезда — в среднем 370 мест. При исчислении нормальной емкости поездов в классных вагонах для легкораненых и больных принято считать в среднем по 20 мест. На практике при заполнении вагонов четвертого класса допускалось размещение больных на полках третьего яруса, а кроме того, на откидных полках посередине. Таким образом, вместимость одного купе четвертого класса увеличивалась до 8–9 мест, а целого вагона — до 40 человек. При таком переполнении, конечно, уже нельзя говорить об удобствах для больных, поэтому рассчитанную подобным способом емкость поезда не считали нормальной. Общие затраты на содержание санитарного поезда, с учетом отопления, освещения, расходов на медикаменты и прочего, планировались в размере 7 тыс. руб. в месяц, или около 17–18 руб. на койко-место [Известия Главного комитета ... , 1914, № 1, с. 31–32].

Согласно Положению о военно-санитарных поездах, персонал каждого поезда должен был состоять из старших и младших врачей, фельдшеров, сестер милосердия, заведующего хозяйством, надзирателей, писарей, санитаров, кухонной прислуги и слесарей. В земских санитарных поездах, кроме того, были еще фельдшерицы, братья милосердия и регистраторы, но не предусматривались должности надзирателей. Количество персонала в поездах Земского союза зависело от типа поезда и характера его работы. Например, для поездов внутренней эвакуации, где работа отличалась меньшей сложностью, норма персонала была ниже, чем для поездов внешней эвакуации: в среднем на один поезд во внутренних районах эвакуации приходился 51 служащий, а в Западном районе — 58.

К сентябрю 1915 года общая численность персонала земских поездов составила 3 900 служащих, из них 109 врачей, 197 фельдшеров, 327 сестер и братьев милосердия, 84 заведующих хозяйством, 32 письмоводителя, 3 012 санитаров и 149 поваров и их помощников [Военно-санитарные поезда ... , 1917, с. 38–40]. Персонал поезда распределялся таким образом, чтобы каждый вагон обслуживался отдельным санитаром, каждые 5–6 вагонов — сестрой милосердия, каждые 7–8 вагонов — фельдшером. При этом одной половиной поезда заведовал старший врач, другой половиной — второй врач [Известия Главного комитета ... , 1914, № 4, с. 11–12]. Врачебный персонал оказывал раненым необходимую медицинскую помощь, изолировал инфекционных больных и помещал их в инфекционные госпитали, расположенные по пути следования поезда. После каждого рейса проводилась дезинфекция вагонов [Там же, 1915, № 12–13, с. 49].

Зарплата медперсонала в 1914 году устанавливалась в следующем размере: старший врач — 250 руб. в месяц, второй врач — 200 руб., фельдшер — 60 руб., медсестра — 40 руб., санитар — 20 руб. Кроме того, в смете учитывались расходы на питание: для врачей и фельдшеров — по 1 руб. в день, для санитаров — по 50 коп. в день [Известия Главного комитета ... , 1914, № 1, с. 31]. Ответственным лицом и распорядителем в поезде являлся старший врач. Он руководил работой персонала и обеспечивал закупку продовольствия. На расходы старший врач получал аванс в размере 1 тыс. руб. на рейс. Снабжением поезда углем, дровами, водой и свечами занимался заведующий хозяйством. Он должен был заранее намечать станции, где имелась возможность все это приобрести [Там же, № 4, с. 48–51].

Каждый поезд был оборудован вагоном-кухней с кладовыми для продуктов. Готовили пищу повар с двумя помощниками. На питание больных офицеров предусматривалось по 1 руб., а для нижних чинов — по 50 коп. [Известия Главного комитета ... , 1915, № 16, с. 13–14]. При отпуске продуктов заведующему хозяйством рекомендовалось руководствоваться следующими нормами (в граммах на одного человека в сутки): хлеб — 1 228; мясо — 307, свежие овощи — 256, крупы — 137, соль — 47, мука — 17, масло или сало — 21. Заведующий хозяйством был обязан ежедневно вести записи в книге учета продовольствия, фиксируя приход и расход продуктов, а также меню обедов и ужинов [Там же, с. 16, 19]. С 1915 года в составе каждого поезда для хранения продуктов был оборудован вагон-ледник.

В июле 1915 года для земских санитарных поездов в Москве был открыт продовольственный склад. Закупки продовольствия для склада осуществлялись в тех местностях, где цены были ниже (на юго-западе Европейской части России, в поволжских и приуральских губерниях, в Сибири). Доставка на склад организовывалась с использованием вагонов по льготному тарифу, что также позволяло снизить цены на продукты. В этой связи заведующих поездами обязали получать продукты со склада. Они выдавались без оплаты, но стоимость учитывалась в стоимости содержания раненых и персонала. С этого времени приобретение завхозами продуктов самостоятельно допускалось только в случае продолжительного рейса и невозможности поезда прибыть в Москву [Известия Главного комитета ... , 1915, № 18, с. 9–11].

В каждом санитарном поезде велась строгая отчетная документация. Сестры милосердия или фельдшеры должны были оформлять санитарные карточки на каждого пациента, в которых отмечалось его состояние и количество перевязок. На основе санитарных карточек письмоводитель поезда составлял именные списки пациентов и приемную книгу. С лета 1915 года вводились шнуровые книги «для записи принадлежащих больным и раненым поезда денег, знаков отличия, ценных вещей и документов». Если такого рода предметы не передавались собственнику в течение месяца со дня их получения поездом, то их следовало под расписку передать дежурному отделу ВЗС «на случай всяких возможных запросов» [Известия Главного комитета ... , 1915, № 16, с. 21].

Интенсивность движения поездов оставалась высокой (табл.). За период с начала войны до сентября 1915 года было совершено 1 540 рейсов, общее число перевезенных составило 596 тыс. человек, из них на Западный эвакуационный район пришлось 372 тыс. (или 62,4 %), на внутренний район — 161,5 тыс., на Галицийский — 44,5 тыс. и на Кавказский — 18 тыс. [Военно-санитарные поезда ... , 1917, с. 55–56]. В среднем один поезд совершал 3–4 рейса в месяц и перевозил 1 305 больных и раненых [Там же, с. 71].

Таблица

Статистические сведения о движении земских санитарных поездов
за период с начала войны до 1 сентября 1915 года
[сост. по: Военно-санитарные поезда ... , 1917, с. 63]

Районы эвакуации	Общее количество рейсов	Среднее количество рейсов на 1 поезд	Средняя длина рейса (в км, туда и обратно)	Средняя скорость движения (км в сутки)	Средняя длительность рейсов, (в сутках)
Галицийский	92	5,41	373,0	96,3	5,30
Внутренний	457	5,09	1 319,4	396,7	5,96
Западный	920	2,69	1 649,6	234,3	11,46
Кавказский	71	1,9	1 363,3	209,8	16,01
По всем районам	1 540	3,89	1 456,3	255,0	9,51

Как следует из табличных сведений, средняя длина рейса по всем районам составляла 1 456,3 км, а его средняя продолжительность — 9,5 суток. В Западном районе, на который приходилось наибольшее количество рейсов (60 %), средняя длина рейса равнялась приблизительно 1 650 км, средняя скорость движения поездов — 234 км в сутки, а средняя продолжительность рейса — 11,5 суток. При этом примерно половину расстояния поезда проходили без раненых и больных, поскольку следовали к месту погрузки.

Движение поездов в Галиции имело ряд особенностей. Русские поезда оказались не приспособлены к условиям движения по местным железным дорогам. Вследствие больших спусков, подъемов и крутых поворотов железнодорожного пути в Галиции приходилось делить поезд на две части, каждая из которых шла с отдельным паровозом. Отправлять поезд целиком не представлялось возможным, так как на небольших станциях было только по два коротких пути, на которых поезд не умещался. Это приводило к замедленному темпу движения поездов и создавало массу неудобств для лечения больных, поскольку специальные вагоны (перевязочная, кухня и др.) предназначались для обслуживания целого состава поезда.

Из общего числа перевезенных санитарными поездами Всероссийского земского союза тяжелораненых насчитывалось 85 тыс. чел. (13,9 %), легкораненых — 334 тыс. чел. (54,5 %) и больных — 176,5 тыс. чел. (31,6 %), основную их часть составляли нижние чины (96 %), незначительную часть — военнопленные (3,2 %) и офицеры (0,7 %) [Военно-санитарные поезда ... , 1917, с. 59].

Характер медицинской помощи на санитарных поездах, совершавших рейсы в прифронтовые районы, существенно отличался от тех поездов, которые курсировали во внутренних районах. Сохранились воспоминания дочери Л. Н. Толстого Александры Львовны, работавшей сестрой милосердия в земском санитарном поезде № 187, курсировавшем на Северо-Западном фронте. «Раненых привозили прямо с поля сражения, и бывали тяжелые случаи ранения в живот, в голову, иногда умирали тут же во время перевязки, — писала Толстая. — Никогда не забуду одного раненого. Снарядом у него были почти оторваны обе ягодицы. По-видимому, его не сразу подобрали с поля сражения. От ран шло страшное зловоние. Вместо ягодиц зияли две серо-грязные громадные раны. Что-то в них копошилось, и, нагнувшись, я увидела... черви! Толстые, упитанные белые черви! Чтобы промыть раны и убить червей, надо было промыть их сильным раствором сулемы. Пока я это делала, раненый лежал на животе. Он не стонал, не жаловался, только скрипели стиснутые от страшной боли зубы» [Толстая, 1992, с. 37].

Иные сведения содержатся в отчете старшего врача А. И. Гецельда о работе медперсонала поезда № 208, курсировавшего на Кавказском фронте. В числе прочего в нем содержалось наблюдение за изменением психического состояния больных и раненых. «В первый день своего пребывания в поезде, — отмечал врач, — они были в каком-то оцепенении, к окружающему относились безразлично. Второй день — это день почти непрерывной еды, ели так, как может есть только здоровый, изголодавшийся человек. На второй, третий день, насытившись, больные преображались: раздавались песни, смех. На станциях охотно вступали в продолжительные беседы с любопытными и к Ростову уже подходили, казалось, здоровыми людьми. Перемена жизненных условий действует на них не хуже медицинских средств» [Известия Главного комитета ... , 1915, № 14, с. 48].

Сравнение объема совершенных перевозок санитарными поездами позволяет сделать ряд выводов. По данным за август 1915 года наибольшее количество рейсов было выполнено поездами Военного ведомства (76 % всех перевозок). На долю Всероссийского земского союза приходилось 13,6 % от общего числа рейсов. Если же учесть показатели деятельности Московского губернского земского комитета и Южнорусской областной организации, то совокупное участие земских поездов в общем числе санитарных перевозок будет равно 16 %, что существенно больше по сравнению с другими общественными организациями. Для примера укажем, что объем перевозок поездами Общедворянской организации и Всероссийского союза городов составлял 5,2 % и 3 % соответственно от общего объема перевозок, причем земские поезда работали во всех районах эвакуации и обеспечивали перевозку вплоть до глубокого тыла [Военно-санитарные поезда ... , 1917, с. 65].

В течение следующего года (с сентября 1915-го по август 1916-го) число санитарных поездов Всероссийского земского союза увеличилось с 50 до 75, а количество рейсов и число перевезенных, в сравнении с предшествующим периодом, возросло почти вдвое: с 1 540 до 2 907 рейсов и с 596 до 1 138 тыс. раненых и больных воинов [Доклад ... [1917], с. 34].

К началу 1917 года общее число больных и раненых, перевезенных земскими санитарными поездами, превысило 2,5 млн. чел. [Туманова, 2014, с. 115]. По данным «Энциклопедического словаря военной медицины», в период Первой мировой войны количество раненых и контуженных в российской армии составило 3 748 669 чел., пораженных отравляющими веществами — 65 158 чел., заболевших — 5 069 920 чел., а всего — 8 883 747 чел. [Бринюк, Будко, 2014, с. 9]. Таким образом, земскими санитарными поездами было эвакуировано около одной четверти от общего количества больных и раненых воинов. Это, без сомнения, колоссальная работа, осуществленная силами общественной организации в тесном контакте с военным ведомством и при финансовом участии государства.

Список источников

1. Аранович А. Эвакуировать во что бы то ни стало // Родина. — 2004. — № 9. — С. 27–31.
2. Асташов А. Б. Союзы земств и городов и помощь раненым в Первую мировую войну // Отечественная история. — 1992. — № 6. — С. 169–172.
3. Баженова К. Е. Отечественная историография Всероссийского земского союза и Всероссийского союза городов: этапы и итоги исследований // Проблемы истории, филологии, культуры. — 2010. — № 3. — С. 126–138.
4. Бринюк Н. Ю., Будко А. А. «Русскую армию спасал Николай-угодник...». Проблемы медицинского обеспечения русских войск в годы Первой мировой войны // Военно-исторический журнал. — 2014. — № 11. — С. 3–9.
5. Букалова С. В. Мобилизационная трансформация системы местного самоуправления в Российской империи в годы Первой мировой войны: политический аспект // Вестник государственного и муниципального управления. — 2019. — Т. 8, № 4 (34). — С. 75–88.
6. Василенко В. В. Медицинская деятельность Всероссийского земского союза и Всероссийского союза городов на Западном фронте в 1915–1917 г. // Научные труды Республиканского института высшей школы. — 2017. — № 17–1. — С. 32–38.
7. Военно-санитарные поезда Всероссийского земского союза: [опыт стат. учета работы поездов за первый г. их деятельности (по 1 сент. 1915 г.)] / гл. ком. В[серос]. З[емск]. С[оюза]. Отд. фин.-стат. учета. — М. : Ред.-изд. отд., 1917. — 96 с.
8. Доклад Главного комитета Всероссийского земского союза помощи больным и раненым воинам Собранию уполномоченных губернских земств 9 декабря 1916 г.: краткий обзор деятельности Земского союза с 12 марта 1916 г. по 9 декабря 1916 г. — М., [1917]. — 78 с.
9. Известия Главного комитета [Всероссийского земского союза помощи больным и раненым воинам]. — М., [1914–1915].
10. Кузьмин В. Ю. Участие Всероссийского земского союза в деле оказания медицинской помощи воинам в период Первой мировой войны (1914–1916 гг.) // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. — 2018. — Т. 24, № 2. — С. 26–32.
11. Мошкин А. Н., Валяев Я. В. Проблемы санитарно-гигиенической службы российской армии в годы Первой мировой войны // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Сер. «История. Политология». — 2014. — № 8 (179). — С. 95–100.
12. Положение о военно-санитарных поездах. — СПб., 1912. — 195 с.
13. Толстая А. Л. Дочь. — М. : Книга и бизнес, 1992. — 462 с.
14. Туманова А. С. Общественные организации России в годы Первой мировой войны (1914 — февраль 1917 г.). — М. : РОССПЭН, 2014. — 326 с.
15. Чиж И. М., Карпенко И. В. Военная медицина в русской армии в годы Первой мировой войны // История медицины. — 2017. — Т. 4, № 2. — С. 216–224.
16. Шевырин В. М. Земский и городской союзы: 1914–1917 гг.: аналитический обзор. — М. : ИНИОН РАН, 2000. — 63 с.

References

1. Aranovich A. Evacuate at Any Cost. *Rodina* [Motherland]. 2004, no. 9, pp. 27–31. (In Russian).
2. Astashov A. B. Unions of Zemstvos and Towns and Assistance to the Wounded during World War I. *Otechestvennaja istorija* [Russian History]. 1992, no. 6, pp. 169–172. (In Russian).
3. Bazhenova K. E. Russian Historiography in All-Russian Zemstvo Union and All-Russian Town Union: Stages and Results of Research. *Problemy istorii, filologii, kul'tury* [Problems of History, Philology, Culture]. 2010, no. 3, pp. 126–138. (In Russian).

4. Brinjuk N. Ju., Budko A. A. "Russian Army was Saved by St. Nicholas...". Medical Supply Shortage Experienced by the Russian Army during World War I. *Voенно-istoricheskij zhurnal* [Military Historical Journal]. 2014, no. 11, pp. 3–9. (In Russian).
5. Bukalova S. V. Mobilization Transformation of the System of Local Self-Management in the Russian Empire during World War I: a Political Aspect. *Vestnik gosudarstvennogo i municipal'nogo upravlenija* [Bulletin of State and Municipal Management]. 2019, vol. 8, no. 4 (34), pp. 75–88. (In Russian).
6. Vasilenko V. V. Medical Activities of the All-Russian Zemstvo Union and the All-Russian Town Union in the Western Front in 1915–1917. *Nauchnye trudy Respublikanskogo instituta vysshej shkoly* [Research of the Republican Institute of Higher School]. 2017, no. 17–1, pp. 32–38. (In Russian).
7. *Voенно-sanitarnye poezda Vserossijskogo zemskogo sojuza: opyt statisticheskogo ucheta raboty poezdov za pervyj god ih dejatel'nosti (po 1 sentjabrja 1915 goda)* [Military Hospital Trains of the All-Russian Zemstvo Unions: Statistical Assessment of Train Use during the First Year of their Implementation (till September 1, 1915)]. Moscow, Editorial Department Publ., 1917, 96 p. (In Russian).
8. *Doklad Glavnogo komiteta Vserossijskogo zemskogo sojuza pomoshhi bol'nym i ranenym voenam Sobraniju upolnomochennyh gubernskih zemstv 9 dekabrja 1916 goda: kratkij obzor dejatel'nosti Zemskogo sojuza s 12 marta 1916 goda po 9 dekabrja 1916 goda* [Chief Committee of the All-Russian Zemstvo Union's Report "On Assisting Sick and Wounded Soldiers" to the Assembly of Zemstvo Representatives on December 9, 1916: a Concise Review of the Zemstvo Union Activities, March 12, 1916–December 9, 1916]. Moscow, 1917, 78 p. (In Russian).
9. *Izvestija Glavnogo komiteta Vserossijskogo zemskogo sojuza pomoshhi bol'nym i ranenym voi-nam* [Proceedings of the Chief Committee of the All-Russian Zemstvo Union of Assisting Sick and Wounded Soldiers]. Moscow, 1914–1915. (In Russian).
10. Kuz'min V. Ju. The Role of the All-Russian Zemstvo Union in Rendering Medical Assistance to Soldiers during World War I (1914–1916). *Vestnik Samarskogo universiteta. Istorija, pedagogika, filologija* [Bulletin of Samara University. History, Pedagogy, Philology]. 2018, vol. 24, no. 2, pp. 26–32. (In Russian).
11. Moshkin A. N., Valjaev Ja. V. Problems Experienced by Sanitation and Hygiene Services of the Russian Army during World War I. *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Serija "Istorija. Politologija"* [Scholarly Proceedings of Belgorod State University. History, Politicalology series]. 2014, no. 8 (179), pp. 95–100. (In Russian).
12. *Polozhenie o voенно-sanitarnyh poezdah* [Provision on Military Hospital Trains]. St. Petersburg, 1912, 195 p. (In Russian).
13. Tolstaja A. L. *Doch'* [Daughter]. Moscow, Book and Business Publ., 1992, 462 p. (In Russian).
14. Tumanova A. S. *Obshhestvennye organizacii Rossii v gody Pervoj mirovoj vojny (1914 — fevral' 1917)* [Public Organizations in Russia during World War I (1914 — February 1917)]. Moscow, ROSSPJeN Publ., 2014, 326 p. (In Russian).
15. Chizh I. M., Karpenko I. V. Military Medicine in the Russian Army during World War I. *Istorija mediciny* [History of Medicine]. 2017, vol. 4, no. 2, pp. 216–224. (In Russian).
16. Shevyrin V. M. *Zemskij i gorodskoj sojuzy: 1914–1917 gody: analiticheskij obzor* [Zemstvo and Town Unions: 1914–1917: an Analytical Review]. Moscow, Institute of Scientific Information on Social Sciences of the Russian Academy of Sciences Publ., 2000, 63 p. (In Russian).

Информация об авторе

Галкин Павел Владимирович — доктор исторических наук, профессор кафедры отечественной и всеобщей истории и муниципального управления Государственного социально-гуманитарного университета. Сфера научных интересов: история государственного управления и местного самоуправления.

Information about the author

Galkin Pavel Vladimirovich — Doctor of History, Professor in the Department of Russian and Common History and Municipal Management at State Social Humanitarian University. Research interests: history of state management and local self-management.

Статья поступила в редакцию 12.01.2022; принята к публикации 21.04.2022.

The article was submitted 12.01.2022; accepted for publication 21.04.2022.