

## Розділ III

# СТОРІНКИ ВОЄННОЇ ІСТОРІЇ

УДК 94(477)

*С.І. Вергун*  
(м. Київ)

### **ЖПУЗ УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ У РОКИ ВЕЛИКОЇ ВІЙНИ: ОРГАНІЗАЦІЯ ЕВАКУАЦІЇ Й ТРАНСПОРТУВАННЯ ВОЄННИХ ВАНТАЖІВ**

*У статті розкрито повноваження військовослужбовців транспортної жандармерії залізниць українських губерній Російської імперії з питань залізничного транспортування воєнних вантажів й евакуації людей та інвентарю з фронтів й прифронтових зон до тилкових територій у роки Першої світової війни.*

**Ключові слова:** транспортна жандармерія на залізницях, евакуація, воєнні вантажі, жандарми, військові перевезення.

В умовах, що склалися в сучасній Україні під час проведення анти-терористичної операції на південному сході країни та воєнного протистояння на Донбасі важливим є безперебійне функціонування залізниць, якими забезпечується транспортування особового складу сил АТО та воєнних вантажів. Вивчення досвіду діяльності ЖПУЗ щодо організації безпеки діяльності залізниць в умовах воєнного часу в роки Першої світової війни є актуальним і науково важливим.

Проблема організації евакуації й транспортування воєнних вантажів у роки Першої світової війни представлена науковими доробками таких учених, як Л. Жванко<sup>1</sup>, П. Кліщинський<sup>2</sup>, Т. Лазанська<sup>3</sup>, О. Реєнт<sup>4</sup>, О. Сердюк<sup>5</sup>, І. Толлокнов<sup>6</sup>, А. Хахлюк<sup>7</sup>.

Перша світова війна сколихнула світ своїми небаченими досі масштабами. Крім найбільшої на той час за всю історію світових воєн кількості жертв, між ворогуючими сторонами в економічному поступі розгорілася справжня гра на виживання. Будь-який військовий конфлікт потребує злагодженої роботи усієї економіко-промислової системи, адже від продук-

тивної роботи підприємств та своєчасного постачання військової допомоги на фронт часто залежить результат бою і доля всієї країни. Держави європейського континенту, що брали участь у протистоянні, в повній мірі відчували на собі дестабілізаційні процеси в економічній та соціальній сферах, що призвело до криз у середині суспільства, а у Російській імперії — до революції та ліквідації самодержавства.

У тогочасних умовах війни особливе значення мала організація безпеки на залізницях, що відіграло важливе стратегічне значення при постачанні боєприпасів, провіанту, особового складу військових частин залізницею на фронт з тилу й забезпечувало евакуацію поранених та важливих установ і підприємств, перевезення біженців.

Варто також зазначити, що серед галузей російської економіки — залізниці були найбільш централізованими й одержавленими. Протяжність залізниць українських губерній (Південна, Катерининська, Південно-Західна, Північно-Донецька, Московсько-Києво-Воронезька, Літаво-Роменська) у 1915 р. становила близько 12 тис. км. Як зазначає український дослідник А. Хахлюк, у роки війни залізниці обслуговували близько 200 тис. робітників і службовців<sup>8</sup>. Правоохоронну діяльність в українських губерніях провадили 7 жандармсько-поліційних управлінь залізниць (Київське, Кременчуцьке, Харківське, Одеське, Катерининське, Московсько-Київське, ЖПУЗ Галичини) та підпорядковані їм відділення. Слід зазначити, що перші роки Великої війни 1914–1918 рр. негативно позначились на функціонуванні залізниць в українських губерніях: почалися порушення графіків руху поїздів, нераціональне використання рухливого складу потягів, перебої з постачанням воєнних вантажів.

За рік після початку, коли війна набрала своїх обертів, зросли не тільки об'єми воєнних вантажів, а й масштаби евакуації з фронтних і прифронтних зон осіб та їхнього майна (не більше 2-х пудів на особу, хоча люди забирали з собою навіть худобу). Враховуючи той факт, що евакуація в більшій мірі проводилася залізницями, величезний потік людей часто порушував їх нормальне функціонування.

Перед урядом Російської імперії питання евакуації гостро постало з активізацією наступу австрійських військ у Галичині (весна 1915 р.). Це спонукало російську владу з метою регулювання та нормалізації ситуації, що склалася, видати відповідні нормативно-правові акти (від 8 та 20 червня 1915 р.), за якими обов'язковій евакуації підлягали:

1. Всі чоловіки віком від 17 до 45 років (із них мали формуватися робітничі загони за межами 100-верстної смуги).
2. Вся худоба і коні.
3. Із фабрик, заводів, складів деякі особливо важливі машини, котрі можливо вивезти, найважливіші частини останніх (щоб зробити їхню роботу неможливою), всі мідні предмети й вироби, а також запаси міді та свинцю.

4. Медикаменти (аптечні й перев'язочні), запаси шкіри, тканин, які б можна було використати для потреб військового особового складу.

5. Казначейство, каси урядових, громадських закладів, повітових управлінь, найбільш цінні предмети історичного значення та мистецтва, всі важливі документи.

6. Усі губернські установи з тим особовим складом та справами, які необхідні для поточного діловодства<sup>9</sup>.

Для евакуації формувалися так звані «маршрутні потяги». Кожного дня для цих цілей міністерство шляхів сполучень надавало 1500 вантажних і пасажирських вагонів: 900 — у Знам'янці, 100 — у Черкасах та 500 — у Києві. Кожен такий потяг вмщував понад 1000 осіб з багажем. На жовтень 1915 р. було укомплектовано 200 таких ешелонів<sup>10</sup>.

Вантажі загальнодержавного значення, що перевозилися залізницями підвідомчими ЖПУЗ, поділялись на дві категорії: а) вантажі військового призначення (артилерійські, продовольство, коні, фураж, нафтопродукти, паливно-мастильні матеріали); б) приватні вантажі гуманітарної допомоги (речі першої необхідності), організовані уповноваженими державних установ та громадських організацій.

На транспортну жандармерію, зокрема її підрозділ — ЖПУЗ, покладалася відповідальність за вчасне відправлення потягів, безперебійне функціонування залізниць, дотримання порядку на станціях, контроль за цілісністю евакуйованого майна (під час перебування потягу на станції військово-вослужбовці транспортної жандармерії зобов'язувалися охороняти вагони з вантажем, а також бути присутніми під час розвантаження й завантаження). Так, у наказі Київського жандармського поліцейного управління залізниць по Фастівському відділенню від 24 липня 1915 р. зазначалось: «Сообщаю для сведения точного неуклонного исполнения унтер-офицерам Отделения, что по распоряжению Начальника Военных Сообщений в целях устранения бесполезного простоя вагонов на станциях с грузом эвакуированного с Галиции в ожидании проверки такового устанавливается следующий порядок: 1) По прибытии вагонов на станцию назначения производится разгрузка такового в присутствии унтер-офицера, Начальника станции или особого агента по назначению Управления дорог и не иначе как при двух понятых. 2) Грузы эти перевешиваются или же если это будет допустимо то счётом мест. Затем выгруженный груз складывается в особый пакгауз и поступает под охрану дороги при особом наблюдении унтер-офицера. 3) Грузы сомнительного происхождения способом приобретения должны охраняться отдельно от других грузов, но обязательно в закрытых помещениях под особой стражей наблюдения жандармского унтер-офицера впредь до особого распоряжения. 4) Грузы воинские, прибывшие по документам, принадлежащие частям или учреждениям по установлении с точностью и несомненностью их принад-

лежности означенным частям, подлежат по требованию немедленной выдаче...»<sup>11</sup>.

Жорсткі умови війни мали своїм наслідком загострення соціально-економічної кризи, падіння виробництва, інфляцію, збільшення цін на продовольство й товари першої необхідності, погіршення соціального становища населення українських губерній Російської імперії, зростання безробіття, злочинності, особливо на залізницях. Тому одним із функціональних повноважень військовослужбовців ЖПУЗ українських губерній стало здійснення контролю за своєчасним розвантаженням та перевезенням вантажів по станціях мережі Південно-Західної залізниці. Міністр внутрішніх справ О. Хвостов у телеграмі до чернігівського губернатора щодо перевезення військових вантажів та облаштування біженців наказував: «У зв'язку з наслідками війни життя всередині країни дуже ускладнилося. Імператор 20 жовтня висловив своє занепокоєння зростанням цін на продовольство і продукти першої необхідності. Тому всім губернаторам наказую взяти під повний контроль та відповідальність щодо ліквідації зловживань і безладу у суспільстві. Контролювати пункти найбільшого скупчення вантажу та ознайомитися з труднощами, що виникають: 1) вирішити проблеми з перевезенням військової техніки і вантажу, ліквідувати всі скупчення на станціях; 2) розвантажувати негайно всі прибуваючі з фронту вагони; 3) вести боротьбу зі спекуляцією; 4) допомога і облаштування біженців; 5) регулярно проводити санітарні заходи»<sup>12</sup>.

Разом з тим військовослужбовці ЖПУЗ мали не тільки здійснювати контроль і нагляд за позачерговим та якнайшвидшим перевезенням залізницею вантажів першої категорії, а й вживати заходів щодо забезпечення таємниці військових перевезень та протидії агентурі противника у фронтовій і прифронтовій зонах. Тому у циркулярах ОКЖ по ЖПУЗ від військово-службовців підрозділів транспортної жандармерії вимагалось «сохранения в тайне наименования и места назначения военных грузов, предупреждения несчастных случаев при перевозке, охраны от злоумышленных посягательств на эти грузы со стороны вражеских агентов»<sup>13</sup>.

Стратегічно важливого значення в умовах воєнного часу набуло питання організації безпеки вантажних перевезень воєнного призначення залізницями. Тому у діяльності ЖПУЗ особливе місце мав нагляд за виконанням цього завдання. Суворий контроль за дотриманням правил пожежної безпеки покладався не тільки на начальників залізничних станцій, а й на військово-службовців ЖПУЗ. Так, у таємному наказі № 16 «О тщательной охране вагонов с воинским, а в особенности с артиллерийским грузом» на Південно-Західній залізниці від 20 липня 1914 р. зазначалось: «Начальник Управления Военных Сообщений — Циркуляром от 27 июня сего года за № 2533, сообщённым мне в копии Г. Заведывающим передвижением войск Киевского района 6 текущего июля за № 714, извещает, что в июне месяце сего года на

одной из больших железнодорожных станций было своевременно замечено и предотвращено злоумышленное покушение на поджог вагона с артиллерийским грузом при помощи подсыпки в боксы песку. Предполагая возможность подобных случаев в будущем, Его Превосходительство Г. Начальник управления просит принять меры к надлежащему охранению при погрузке во время стоянок на станциях и при движении в пути вагонов с воинскими, а в особенности с артиллерийскими грузами. В виду вышеизложенного, предлагаю чтобы при погрузке вагонов воинскими, а в особенности артиллерийскими грузами и при следовании их в пути, кондукторские бригады, смазчики и осмотрщики вагонов принимали все возможные меры к надлежащей их охране, особенно же тщательно наблюдали за боксами и осматривали таковые перед самым отходом поезда и после каждой остановки. Г.г. Начальник отделений и Контролёры Службы движения и Тяги должны строго наблюдать за исполнением настоящего распоряжения»<sup>14</sup>.

Жандарми ЖПУЗ також здійснювали заходи, спрямовані на боротьбу з випадками незаконного продажу військовими обмундирування та передачі воєнного інвентарю стороннім особам.

Ще одним функціональним повноваженням військовослужбовців ЖПУЗ українських губерній, що опинялись у фронтовій зоні, було забезпечення організації евакуації особового складу ОКЖ та членів їх родин. Із цією метою, як свідчать виявлені нами архівні дані, в жандармських поліцейних управліннях залізниць українських губерній складалися спеціальні списки сімей жандармів залізничних відділень, у яких вказувалися кількість членів родини (жінка, діти, брати, сестри, батьки, прислуга), місце переселення залізничними й сухопутними шляхами та кількість вантажу. Прикладом слугують списки сімей чинів жандармських поліцейних залізничних відділень Київського ЖПУЗ із означенням пунктів, у які їх мають пересилити у випадку оголошення воєнного часу. За таким принципом було складено й подано списки сімей військовослужбовців Новоселицького відділення Київського ЖПУЗ: «начальник отделения — подполковник Герцог, холост, ст. Могилев-Подольский, помощник начальника отделения — ротмистр Медведский, холост, ст. Новоселица — г. Прилуки, Полтавской губернии; ст. Московско-Киево-Воронежских ж.д. От ст. Новоселицы ю.з. ж.д. до Прилук 722 версты; вахмистр — Степан Медведь, жена ст. Могилев-Подольский — ст. Калуга Сызрано-Вяземской ж.д. От ст. Могилев до ст. Калуга 1019 вёрст; унтер-офицеры — Александр Сирелевич, жена, 3 детей более 5 лет, ст. Новоселица — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Аким Бондар, вдов, ст. Новоселица — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Петр Исаев, жена, 3 детей до 5 лет и 2 детей более 5 лет, ст. Новоселица — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Матвей Кондратюк, жена, 4 детей более 5 лет, ст. Новоселица — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Никифор Коломиец, жена, ст. Новоселица — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Андрей

Янчук, жена, 2 детей до 5 лет, ст. Новоселица — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Гаврило Власов-Власюк, жена, ст. Новоселица — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Федор Пирогов, жена, 6 детей более 5 лет, ст. Матейково — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Филимон Саракман, жена, 1 ребёнок до 5 лет и 2 более, ст. Бар — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Филипп Грушевич, жена, 2 детей до 5 лет, ст. Копайгород — г. Кременчуг, Полтавской губернии; Рометий Билинский, жена»<sup>15</sup>. Евакуація проводилася відповідно до «Правил перевозки служащих и их семей», які були затверджені відповідно до «Положения о вывозе за счёт казны по военным обстоятельствам, государственного имущества, правительственных учреждений, служащих и их семейств» (від 17 липня 1914 р.), в якому вказувалося, що першочергове право на евакуацію у вагонах та каютах I класу мають «... генералы, адмиралы, гражданские чиновники, занимающие должности IV класса и выше, или имеющие чин действительного статского советника и выше, начальники отдельных гостей и управлений всех ведомств независимо от чина...» у вагонах II класу: «штаб и обер-офицеры и гражданские чиновники, занимающие штатные и классные должности от V до XIV включительно, а равно священнослужители». Нижчі чини евакуювалися за державний рахунок у вагонах III класу. В залежності від займаної посади держава виплачувала допомогу на дорогу від 25 до 125 руб. — до 3000 верст, від 50 до 250 руб. — до 6000 верст, від 75 до 375 руб. — більше 6000 верст.

Зростання повноважень військовослужбовців ЖПУЗ, розширення сфери їхньої діяльності в умовах воєнного часу вимагало збільшення особового складу їхніх підрозділів, підвищення матеріальних стимулів до сумлінного виконання ними своїх функцій. Усвідомлюючи такий стан речей, керівництво транспортної жандармерії подало уряду свої пропозиції щодо поліпшення кількісного складу підрозділів ЖПУЗ, їхнього фінансового забезпечення. Так, начальник Одеського ЖПУЗ підготував доповідну записку керівництву ОКЖ, в якій, зокрема, вказувалось: «Признавая, что для обслуживания района управления в военно-полицейском отношении в военное время, вышеуказанного числа офицеров и унтер-офицеров недостаточно, необходимо увеличить штат управления по расчёту, чтобы на каждые 5 вёрст пути приходилось по 1 унтер-офицеру, кроме того, необходимо увеличить число унтер-офицеров на более важных, так же на узловых станциях, а именно: на ст. Одессы — на 22 чел., Раздельная — 5 чел., Бирлуза — 5 чел., Бельцы — 5 чел., Тирасполь — 5 чел., Жмеринка — 15 чел., Христиновка — 5 чел., Умань — 5 чел., Елисаветград — 5 чел., Унгени — 10 чел., писарей — 3 чел... Усиление штата управления произвести назначением из частей войск не достающее число 17 офицеров и зачислением на службу в управление железнодорожных стражников, как испытанных и отчасти ознакомленных со службой жандармских унтер-офицеров на железных дорогах, а также переводом на службу в управление лучших, хорошо грамотных ефрейторов и

унтер-офіцеро́в действительной службы. Кроме того, для усиления наблюдения в 15 вёрстной полосе по обе стороны пути, подчинить конную полицейскую стражу, прилегающих губерний жандармскому управлению... Содержание офицеров, назначенных из частей войск прировнять к содержанию, полученному помощниками начальников отделений»<sup>16</sup>.

Отже, розширення повноважень та сфери діяльності підрозділів транспортної жандармерії у роки Першої світової війни, зокрема військово-службовці ЖПУЗ фронтової та прифронтової зон, окрім безпосередніх функцій (забезпечення організації безпеки на залізницях і контролю за дотриманням правопорядку на залізничних станціях та вокзалах) змушені були виконувати й повноваження інших правоохоронних інституцій Російської імперії (нагляд і контроль за транспортуванням воєнних вантажів, дотримання норм протипожежної безпеки при перевезенні вантажів воєнно-стратегічного значення, боротьба зі злочинністю й спекуляцією, забезпечення евакуації чиновників державних установ, військовослужбовців ОКЖ та їхніх родин, організація допомоги біженцям, протидія шпигунській діяльності противника, виявлення його агентури у фронтовій та прифронтовій зонах) обумовило кількісне збільшення особового складу ЖПУЗ українських губерній та їхніх підрозділів, підвищення матеріального й фінансового стимулювання сумлінного виконання ними своїх службових обов'язків.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

---

<sup>1</sup> Жванко Л. Біженство Першої світової війни в Україні. Документи і матеріали (1914–1918 рр.) / Л. Жванко. — Харків: ХНАМГ, 2010.

<sup>2</sup> Кліщинський П. Примусова евакуація населення і майна з прифронтових губерній Правобережної України у червні–жовтні 1915 р. / П. Кліщинський // Проблеми історії України XIX — початку XX ст.: Зб. наук. пр. — К.: Ін-т історії України НАН України, 2009. — Вип. 16. — С. 151–157.

<sup>3</sup> Лазанська Т. Становище біженців України в роки Першої світової війни / Т. Лазанська // Проблеми історії України XIX — початку XX ст.: Зб. наук. пр. — К.: Ін-т історії України НАН України, 2009. — Вип. 16. — С. 196–240.

<sup>4</sup> Реєнт О. Перша світова війна і Україна / О. Реєнт, О. Сердюк. — К.: Генеза, 2003.

<sup>5</sup> Реєнт О. Загострення суперечностей в імперському суспільстві у роки Першої світової війни (липень 1914 — лютий 1917 рр.) / О. Реєнт, О. Сердюк // Проблеми історії України XIX — початку XX ст.: Зб. наук. пр. — К.: Ін-т історії України НАН України, 2004. — Вип. 7. — С. 5–47.

<sup>6</sup> Толокнєв І.В. Залізничний транспорт України в період Першої світової війни (1914–1918 рр.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України» / І.В. Толокнєв. — Київ, 2001.

<sup>7</sup> Хахлюк А. Залізничний комплекс України в роки Першої світової та громадянської воєн // А. Хахлюк / Історія нар. господарства та екон. думки України. — 2005. — Вип. 37/38. — С. 96.

<sup>8</sup> Там само.

<sup>9</sup> Державний архів Харківської області, ф. 227, оп. 1, спр. 8601, арк. 7.

<sup>10</sup> Там само, спр. 8595, арк. 227.

<sup>11</sup> Центральний державний історичний архів України, м. Київ, ф. 285, оп. 1, спр. 874, арк. 455.

<sup>12</sup> Державний архів Чернігівської області, ф. 145, оп. 2, спр. 760, арк. 3.

<sup>13</sup> Там само, спр. 874, арк. 455.

<sup>14</sup> Там само, спр. 34, арк. 79.

<sup>15</sup> Там само, ф. 278, оп. 1, спр. 28, арк. 312.

<sup>16</sup> Там само, арк. 313.

Стаття надійшла до редколегії 28.10.2015 р.

*С.И. Вергун*

#### **ЖПУЖД УКРАИНСКИХ ГУБЕРНИЙ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ: ОРГАНИЗАЦИЯ ЭВАКУАЦИИ И ТРАНСПОРТИРОВКИ ВОЕННЫХ ГРУЗОВ**

*В статье раскрыто полномочия военнотранспортной жандармерии железных дорог украинских губерний Российской империи по вопросам железнодорожной транспортировки военных грузов и эвакуации людей и инвентаря из фронтовых и прифронтовых зон в тыловые территории в годы Первой мировой войны.*

**Ключевые слова:** транспортная жандармерия на железных дорогах, эвакуация, военные грузы, жандармы, военные перевозки.

*S.I. Verhun*

#### **ZHPUZ UKRAINIAN PROVINCES DURING THE GREAT WAR: THE EVACUATION AND TRANSPORTATION OF MILITARY CARGO**

*In research «ZHPUZ Ukrainian provinces during the Great War: the evacuation and transportation of military cargo» made by S. Verhun revealed powers of military transport authority gendarmerie Ukrainian provinces of the Russian Empire on rail transport military supplies and equipment and evacuation of the front and rear to front-line areas in years World War I.*

**Keywords:** transport gendarmerie, evacuation, military cargo, gendarmes, military transportation.