

## З ЩОДЕННИКА.

Стій, гарна хвилино!  
Стій! далі не йди.  
Мене, як дитину,  
Сповий, обгорни.

Удвох ми з тобою  
Зійшлись на шляху, —  
Простивсь я з журбою,  
Забув про нудьгу.

У серці заграли

Весілля і світ,  
І очі пальнули,  
І думка горить.

Стій, гарна хвилино!  
Гляди, не втичи.  
З тобою так легко,  
Ласкаво в житті.  
А що це?.. Не чую,  
Не бачу — де ти.  
На серці знов сумно,

Знов важко ітти...

Над нами  
Рядами  
Проміння пливуть:  
Обранці  
У ранці  
Буття краще л'ють.

\* \* \*

Ну, годі! Не треба більш, брате.  
Останню чарину ти смутку вспіни.  
І п'яні від горя співати  
Ми будем веселі приємні пісні,  
У море підемо брести —  
На те ми пловці.

Не смійтесь, що п'яні співаєм  
Тверезим не змога про це спогадати.  
Хоч ріжно, можливо, гукаєм —  
Но п'яні від туги ми лихо вчуваєм,  
Бредем, серед моря — зітхаєм...  
На те ми співці!

Міхновський М. Лірика. — Київ: Друкарня 2-ї Артілі, В.-Володимирська, 43, 1912. — 94 с.

### **Турченко Ф. Г. Николай Михновский в литературном творчестве**

*В статье характеризуется литературно-художественный аспект многогранной деятельности выдающегося украинского политика и идеолога — самостийника конца XIX — первой четверти XX в. Николая Михновского. Очерчивается круг его знакомых писателей. Подчеркивается высокое общественное звучание поэзии и прозы Михновского. Дается оценка творчества тогдашней литературной критикой. Приводятся образцы прозы и поэзии.*

**Ключевые слова:** Г. Міхновський, самостійництво, література, критика

### **Turchenko F.G. Mykola Mikhnovsky in literary creativity**

*The literary and artistic aspects of multifaceted activities of the famous Ukrainian politician and ideologist-samostiynyk of late XIX - the first quarter of the XXth century Mykola Mikhnovsky are characterized in the article. Circle of his familiar writers is defined. High public response of Mikhnovsky poetry and prose is emphasized. Evaluation of his works by then literary criticism is given. Examples of prose and poetry are presented.*

**Keywords:** M. Mikhnovsky, samostiynytstvo, literature, criticism

УДК 94(477)"1914/1918"054.73

Л. М. Жванко

## **ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТУВАННЯ БІЖЕНЦІВ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ У ТИЛОВІ ГУБЕРНІЇ УКРАЇНИ (ЛІТО – ОСІНЬ 1915 Р.)**

*У статті, підготовленій на переважно невідомих архівних документах та періодичних виданнях 1915 р., проаналізовано процес транспортування біженців Першої світової війни до тилкових українських губерній. Встановлено структури відповідальні за організацію евакуації населення — Всеросійський земський союз, його Комітет Південно-Західного фронту, головувовноважений Південно-Західного фронту, виділено комплекс причин, який негативно відбивався на успішності проведення зазначеної акції.*

**Ключові слова:** Перша світова війна, біженці, евакуація, транспортування.

Перша світова війна спричинила появу нової категорії цивільного населення — біженців, невідомої у таких масштабах за попередніх військових конфліктів. На європейському континенті, в державах протиборчих блоків, біженство стало невід'ємним атрибутом життя соціуму. Особливого розмаху воно набуло на території Російської імперії, а відтак охопило й українські губернії, що входили до її складу. До виникнення цієї соціальної групи привели два різні за своєю суттю та вагомістю фактори. По-перше, психологічний, оскільки війна — це страх пересічної людини бути вбитою ворогом, а відтак втеча давала єдиний

порятунком. По-друге, політичний, зумовлений діями імперського військового командування, яке з метою очищення території, згідно принципу «випаленої землі», здійснило насильницьке вивезення значної кількості цивільного населення з прифронтових губерній Росії.

Із проголошенням незалежності України проблематика дослідження Першої світової війни у працях вітчизняних істориків набула якісно нового змісту. Серед нових напрямків виділяються ті, що раніше не перебували поза увагою вчених. «Справжній бум у сучасній українській історичній науці спостерігається в галузі дослідження соціальних аспектів Першої світової війни» [25, с.3]. Одним із перших узагальнюючих досліджень біженства на українських землях за часів Російської імперії є ґрунтовна стаття О. Сердюка. Автор розглянув причини появи біженців, умови їх транспортування, законодавче регулювання проблеми, а також становище цих людей у нових умовах життя та ін. [26]. Дослідник певним чином спробував відтворити жахливу, на його думку, картину руху біженців, зауваживши, що саме «...холодна осінь змушувала людей розпродавати при першій можливості коней з возами й рухатися далі поїздами і визначеними маршрутами» [26, с.119]. Проте автор наголосив на складнощях відтворення початкового етапу евакуації біженців. Ще одну спробу узагальнити окреслену проблематику робить Т. Лазанська. При цьому авторка досить емоційно описує процес евакуації біженців, умови їх проживання, надання харчової допомоги та ін. [19]. В останні роки з'явилося кілька узагальнюючих монографій з окресленої проблематики [12, 13]

Одним із найбільш успішно висвітлених аспектів проблематики біженства років Російської імперії у вітчизняній історіографії можна назвати формування і діяльність різних благодійних спілок та етнічних комітетів, які виникли на хвилі патріотичного піднесення громадського загалу у перші місяці війни. Так у наукових розвідках О. Доніка [11], Н. Загребельної [15] та І. Коляди [14] започатковано ґрунтовні дослідження процесу становлення, структуризації, соціальної бази та діяльності провідних гуманітарних організацій в Україні періоду Першої світової війни. Серед громадських інституцій дослідники виділили ВЗС та ВСМ, робота яких, завдяки поширеній мережі їх місцевих комітетів, «...найбільш вагомо та відчутно виявилася на українських землях» [11, с.82]. Так, О. Безугла висвітлила взаємини керівництва ВЗС з імперською правлячою верхівкою [2]. Діяльність «південно-західних» комітетів однією з перших розглянула І. Сулига. При цьому авторка визнала, що південно-західний обласний комітет, який об'єднав відповідні губернські комітети Київщини, Волині та Поділля, називаючи себе установою ВЗС, формально до його складу не входив [28].

Серед публікацій в українській історіографії, переважають роботи регіональної спрямованості, у контексті якої розглядаються сторінки життя біженців. Так питання евакуації біженців з території Галичини піднімає у своїй статті І. Баран [1]. Окремі аспекти перебування цих людей на теренах Волині розглядає у своєму дисертаційному дослідженні Б. Бернадський [3]. Цікавим є дослідження П. Кліщинського, присвячене примусовій евакуації населення з прифронтових Подільської та Волинської губерній. Цінність роботи полягає у тому, що автор уперше аналізує накази військового командування щодо виселення цивільного населення [18]. Загалом, віддаючи належне вказаним та іншим науковцям, праці яких, фактично, започаткували в сучасній вітчизняній історіографії Великої війни окремий напрямок – дослідження громадської благодійності в її різних проявах, слід вказати на відсутність робіт, які б у комплексно висвітлювали проблеми транспортування біженців на початковому етапі

Відтак метою запропонованої статті, підготовленої на нових архівних документах, є розгляд проблеми організації транспортування біженців Першої світової війни, українськими теренами літом – восени 1915 р..

Розпорядження вищих військових чиновників Російської імперії щодо організації масового вивезення цивільного населення з її західного регіону, започаткованого влітку 1915 р., запустило гігантський механізм руху. Іноді він просто ставав некерованим, позаяк влада не прорахувала всю його складність, яка вимагала чіткої взаємодії всіх учасників цього процесу, розробки плану та значних державних фінансувань для реалізації. Більше того, процес перевезення та організація системи допомоги вписалися у загальний процес військової катастрофи літа 1915 р., до якої російська держава не була готова [20, с. 58.].

Переміщення біженців відбувалося у два способи – власним гужовим, а з осені – залізничним транспортом. Допоміжну функцію виконували водні перевезення, оскільки на шляху руху їх руху з Правобережжя у центральні та східні губернії України постала потужна водна перешкода – Дніпро з його притоками. Відтак для значної кількості знятого з насиджених місць населення належало розробити маршрути переміщення та створити відповідну інфраструктуру, забезпечуючу потреби останніх у дорозі. У першій половині липня 1915 р. головуповноважений з улаштування біженців на Південно-Західному М. Урусов особисто об'їхав усю територію Південно-Західного фронту з метою в'язання ситуації, пов'язаної з евакуацією людності. Після його доповіді у Ставці Верховного головнокомандувача про побачене було ухвалено рішення щодо залучення усіх громадських організацій, головним чином, Всеросійського земського союзу (ВЗС), Комітету Південно-Західного фронту Всеросійського земського союзу (КПЗФ ВЗС) Всеросійського союзу міст (ВСМ) до врегулювання цього руху та спрямування його у кероване русло [22, 19 августа].

Перевезення значної кількості біженців залізницями вимагало чіткого упорядкування руху, забезпечення їх потреб з метою уникнення негативних ситуацій. У зв'язку з цим на початку серпня 1915 р. С. Рухлов, міністр шляхів сполучень видав дозвіл на відкриття пунктів харчування на залізницях і внутрішніх водних шляхах. Зрозуміло, що подібний дозвіл було надано місцевим самоврядуванням та структурам земського союзу на влаштування зазначених закладів на шосейних і ґрунтових шляхах. Дещо згодом він видав наказ щодо впорядкування евакуації біженців залізницями. І 24 серпня 1915 р. вже управляючий канцелярією головуповноваженого з улаштування біженців Південно-західного фронту Шипін направив

губернаторам підпорядкованих територій телеграму, у якій тлумачилося його положення. Отже цим чиновникам належало: «1) встановити супровід потягів з біженцями медичним персоналом (хоча б фельдшерами); 2) відправляти потяги з біженцями зі станцій тільки після звукового сигналу (щоб не відстали від потягу); 3) організувати завчасне повідомлення залізничних станцій, на яких є пункти харчування, про час прибуття біженців» [29, арк.21]. До практичного виконання цих умов було залучено, як, наприклад, на Херсонщині, повітові комітети з улаштування біженців, губернського лікарського інспектора, начальників жандармських управлінь. На останніх покладалася нагляд за порядком на станціях [29, арк.18].

До справи евакуації біженців активно включилися й громадські організації. Так КПЗФ ВЗС ще 25 липня 1915 р. просив вислати з Києва їм назустріч «...першу партію розвідників», завданням якої було встановлення характеру допомоги цим людям. І вже за якийсь час біженці змогли отримувати їжу на пунктах харчування, влаштованих для «окопних робітників». Проте досить скоро на порядку денному постала проблема щодо впорядкування руху евакуйованих, створення мережі спеціальних закладів, збір загублених дітей, надання допомоги вагітним і породіллям, відокремлення хворих від здорової людської маси та ін.[4, 21 августа]. При цьому пересувні харчові та медичні загоны, яких на серпень 1915 р. налічувалося близько двох десятків, не справлялися з людською хвилею таких розмірів.

Розробкою маршрутів руху біженців теренами України займався КПЗФ ВЗС та губернські відділення ВЗС Катеринославщини та Харківщини. Вони підготували 42 маршрути Волинською, Катеринославською, Київською, Подільською, Полтавською, Харківською, Херсонською та Чернігівською губерніями, які затвердив головуповноважений Південно-Західного фронту М. Урусов. Слід зазначити, що у цьому випадку посадовець звернув увагу місцевої влади, працівників губернських комітетів ВЗС та його КПЗФ, щодо необхідності дотримання валками біженців «... точно вказаного їм маршруту, не відхиляючись у бік, оскільки лише у його межах створені установи, що надавали допомогу» [34, 7 октября].

Насправді дуже часто біженці, «рухаючись лініями залізниць, прямуючи караванами шосейними шляхами, прибуваючи залізничними ешелонами [...], втрачають визначені маршрути руху і розтікаються різними напрямками, охоплюючи все ширший і ширший район» [23, с.161]. Таку ситуацію можна пояснити, по-перше, тим, що розробники маршрутів, не маючи досвіду, не передбачили багатьох досить важливих моментів і, по-друге, почасти самі біженці в умовах жаху та розгубленості перед новими викликами життя своїм хаотичним рухом змінювали ці маршрути. Генерал В. Гурко у мемуарах подав власне дещо суб'єктивне бачення проблеми: «Весь маршрут цієї масової втечі був позначений могилками із поспіхом витесаними хрестами. Жодна з громадських чи урядових організацій не була готова до такого жадливого становища – ні земські, ні міські управи, ні органи Червоного Хреста, ні губернська адміністрація. Усі вони вживали поспішних заходів з метою хоч як-небудь упорядкувати рух біженців» [5, с.157].

Усю територію України було помережено маршрутами пересування, оскільки від головних відходили ще й допоміжні шляхи з тим, щоби дати можливість рухатися значній кількості біженецьких возів (Додаток 1) [30, арк.1-28 зв.]. Усього було розроблено 34 напрями руху ґрунтовими шляхами, які розпадалися на 57 допоміжних, та 8 залізничних. До того ж частину належало перевезти водою, а отже підготувати вісім переправ через Дніпро, Десну, Здвиж та Прип'ять. Серед найбільших переправ у пониззі Дніпра слід назвати Канів, Черкаси та Кременчук [30, арк. 14–14 зв., 24–24 зв., 27, 33]. Найбільше шляхів проходило територією чотирьох губерній: через Волинь – п'ять напрямів, які поділялися на 15 ґрунтових та два залізничних, Київщину – сім напрямів і відповідно 17 ґрунтових та чотири залізничних, Поділлям – сім напрямів та 10 ґрунтових шляхів, Чернігівщину – вісім напрямів, які і були ґрунтовими шляхами та два залізничних. Херсонщиною, Полтавщиною та Катеринославщиною проходило відповідно чотири, три і два шляхи. І нарешті, один був призначений для гужового руху північними повітами Харківщини, зокрема Лебединським та Сумським. Їх маршрут проходив такими населеними пунктами: Недригайлів – Ольшани – Комишанка – Штепівка – Сульські Хутори (Лебединський повіт) – Заворталівка – Приходченкове – Стецьківка – Корчаківка – Юнаківка (Сумський повіт) і далі на місто Суджа Курської губернії. На жаль, не можна точно встановити, якими населеними пунктами проходив додатковий маршрут через Харківську губернію. Відомо лише, що він пролягав від сіл Мечибилове Ізюмського до Дігтярне Вовчанського повітів з виходом у Курську губернію [9, арк.20].

Ще одним способом переміщення стали водні перевезення, які вимагали значної підготовчої роботи, оскільки передбачалося залучити водний транспорт, підготувати переправи та мости. У цьому контексті слід зазначити, що у кінці серпня 1915 р. КПЗФ ВЗС орендував чотири криті баржі, які першочергово було призначено для евакуації Києва. Після відміни наказу щодо вивезення з міста цінностей їх було перетворено на «плавучі склади» вантажів необхідних для різних підвідомчих союзу установ, які працювали в районі Дніпра та його приток. За деякий час було заореновано два пароплави «Рекорд» та «Арнольд», за які союз сплачував щомісячно 9700 крб. [16, 1 декабря].

У кінці вересня того ж року було використано ще дві баржі спеціально для перевезення біженців через Дніпро. Усього з 23 серпня по 7 жовтня було перевезено 20500 пудів вантажів та кілька сотень біженців [16, 1 декабря]. До транспортування біженців водними шляхами було залучено приватні судна у рахунок виконання ними воєнної повинності. При цьому капітани приватних суден, на підставі циркулярного розпорядження окружного інспектора судноплавства Пасинкова Служби судноплавного нагляду Київського округу шляхів сполучень від 15 вересня 1915 р., зобов'язувалися брати на борт спеціальних контролерів для нагляду за правильністю здійснення руху. Посадка останніх здійснювалася на Київській, Ржищевській, Кременчуцькій, Верхньодніпровській та Катеринославській пристанях [17, 19 сентября].

На прикладі налагодження руху біженців водними артеріями можна спробувати відтворити механізм взаємодії місцевої влади, представництв ВЗС. На початку осені 1915 р. КПЗФ ВЗС організував експедицію, яка мала обслідувати можливості переправи через Дніпро. Також до складу експедиції ввійшли члени двох санітарно-медичних і харчових загонів, ліквідаційної комісії, представники технічного відділу КПЗФ ВЗС, провідники та ін.. На експедицію, відповідно до спеціальної інструкції, підписаної 12 вересня 1915 р. П. Линниченком, одним із керівників відділу допомоги населенню КПЗФ ВЗС, покладалося: «1) Огляд переправи через Дніпро, зокрема у районі Глібівки, Димера та мосту біля Пічок. 2) Дослідження умов будівництва найпростіших приміщень для людей, худоби та фуражу у місцях найбільшого скупчення та переправ біженців біля Дніпра. 3) Ліквідація перед переправою худоби та іншого майна біженців. 4) Надання першої харчової та медико-санітарної допомоги у районі переправи через Прип'ять. 5) Вивчення руху біженців Чернігівською губернією, що належала до району Дніпра. 6) Вивчення руху біженців по всій частині Дніпра та Прип'яті» [31, арк.32].

Для вивчення питання щодо перебування біженців у районі Чернігівської губернії членам експедиції належало увійти в зносини з Ю. Шкляревським, представником ВЗС у цій губернії [32, арк.69 зв.] та Ф. Дворецьким, головою Остерської ПЗУ. Проблема їх руху через Дніпро та Прип'ять передбачалося вирішувати у співпраці із С. Мемновим – начальником водної ділянки, О. Меновим – представником ВЗС на Київській військовій пристані, М. Єгоровим – помічником уповноваженого ГК ВЗС, який займався організацією пункту харчування в Чорнобилі, Г. Берентом – завідувачем реєстраційного пункту переселенської організації. До того ж на експедицію покладалося зобов'язання щодо забезпечення біженців на випадок крайньої необхідності кінями для подальшого їх руху [31, арк.32].

14 вересня експедиція пароплаві «Арнольд» відбула з Києва, а 16 вересня прибула до Глібівки [31, арк.2]. Там члени експедиції, оглянувши місцевість та розпитавши старожилів, прийшли до висновку щодо неможливості наведення переправи. Кращим варіантом було визнано переправу біля Ясногородки [31, арк.5]. У той же день до роботи експедиції включилися Ю. Шкляревський та Ф. Дворецький, які повідомили про можливий рух біженців у напрямі Пічки, Окунінове, Ломакова-Гура, Карпиловка, Остер, Козелець, Ніжин, Чернігів, а також існуючої переправи у районі Новосілки. Ф. Дворецький доповів про будівництво шести мостів: про троє в Острі та Зазим'ї [31, арк.6].

17 вересня 1915 р. члени експедиції провели засідання у містечку Чорнобилі, запросивши до участі М. Єгорова, представника від ГК ВЗС, Г. Берента, завідувача реєстраційного пункту переселенської організації, М. Островського та А. Лавцевича, завідувачів евакуаційними загонами, І. Кончевського, завідувача перевезенням біженців від Чорнобиля до Києва та лікаря В. Глаголеву. Члени наради, серед іншого, визнали за найкраще обладнану переправу в районі Навозу, ухвалили організувати молочну ферму в Чорнобилі, оскільки біженці, які переправлялися пароплавами запасалися молоком. Це доручення покладалося на відділ закупівлі та утилізації худоби КПЗФ ВЗС. До того ж там же належало побудувати навіси для худоби і фуражу, а також утеплити існуючі бараки [31, арк.7].

У цілому, завдяки діяльності членів експедиції було встановлено оптимальні шляхи руху та переправи, направлено рекомендації до КПЗФ ВЗС щодо клопотання перед Віленським округом шляхів сполучень про виділення у їх розпорядження пристаней та рухомого складу [31, арк.8]. І вже згодом Віленський та Київський округи шляхів сполучень виділили комітету «... 9 реєстрованих пароплавів товариства пароплавання по Дніпру і притоках», які перевозили біженців протягом десяти днів. Середнє навантаження на один транспорт, залежно від кількості прийнятого вантажу, коливалося від 200 до 400 осіб [16, 15 октября].

Нова проблема, якою став рух біженців, спонукала залучені до цього процесу структури реагувати на всі її виклики. Так, наприклад, КПЗФ ВЗС, його Київський та Волинський губернські комітети для врегулювання руху біженців з Волині до Київської губернії провели кілька нарад. Комітет також здійснив попередні перемовини з губернськими комітетами Полтавської і Чернігівської губерній щодо організації співпраці у справі налагодження умов руху біженців їх територіями [21, с.13]. Подібні засідання проводили й повітові земські управи, перед яким постало питання надання харчів та притулку для поки що транзитних біженців. Слід зазначити, що місцеві губернатори, тримаючи під контролем проблему транспортування численних людських мас ввіреними їм губерніями листувалися між собою на предмет узгодження руху останніх. Такий обмін телеграмами вели губернатори Полтавщини, Катеринославщини та Харківщини [9, арк.15].

17 серпня 1915 р. М. Урусов за підтримки місцевого градоначальника І. Сосоновського провів спеціальне засідання в Одесі, оскільки саме це місто та Херсонський повіт, тобто частина Херсонської губернії, мали зіграти роль транзитної території для руху біженців до Таврійської губернії та Області Війська Донського. Члени зібрання, серед яких – Ю. Саморуро, помічник головуповноваженого РТЧХ, М. Дмитрієв – особливий уповноважений з евакуації, Л. Жданов – уповноважений Червоного Хреста, обговорили оптимальні шляхи евакуації. При цьому висловлювалося застереження щодо пришвидшення цього процесу, оскільки з настанням осінніх дощів ґрунтові шляхи просто перетворювалися на суцільне бездоріжжя. Відтак було обрано два напрямки – через Вознесенськ на Миколаїв, Херсон, а далі до Каховки і Олешків. Другий шлях – водний, який передбачав перевезення біженців на баржах по Дністру через Одесу до Таганрога, Маріуполя, Складовська тощо. Також було визнано, що потужним перевалочним пунктом на цьому шляху має стати Одеса з її припортовою зоною. Місцевій владі для тимчасового перебування біженців належало саме в порту обладнати додатні будівлі – пакгаузи Добровільного флоту, приміщення колишніх військових казарм, підготувати пункти харчування, ізоляційні бараки для хворих та ін.. Крім того, нарада постановила

віднайти приміщення на хуторах і в селах навколо Одеси для притулку біженців до їх відправки на пароплавах. Розробку конкретних заходів покладалося на спеціально обрану комісію [22, 19 августа].

Залізничне транспортування біженців регулювалося спеціальними циркулярами міністра внутрішніх справ від 21 серпня та 2 листопада 1915 р., адресовани губернаторам і градоначальникам [8, арк. 15-17, 55]. Першочергово було визначено, що всі ці перевезення будуть здійснюватися за рахунок державних асигнувань, головним чином із воєнного фонду. З 1 вересня 1915 р. вступив у дію спеціальний пільговий тариф № 117-1915 р., яким передбачалося, що особи: «... виселені з районів, які перебувають у зоні воєнних дій, за розпорядженням цивільної або військової влади, чи залишають ці райони добровільно (так звані «біженці»), зокрема біженці-слов'яни з Галичини, перевозитимуться у вагонах III, IV класу, або в пристосованих товарних вагонах, до місць початку їх руху, а також в інші місця, вказані для них відповідною владою, або в місця, вибрані біженцями для пошуку роботи будуть транспортуватися згідно ставок тарифу на перевезення військових чинів, у вагонах III-го класу або пристосованих товарних вагонах» [24, с.1-2]. Тариф поширювався на усі російські залізниці та під'їзні шляхи, на яких здійснювалося перевезення військ та військових вантажів [24, с.2]. Відтак можна припустити, що транспортування біженців було прирівняне до воєнних перевезень.

У кінці серпня 1915 р. на з'їзді представників російських залізниць було затверджено спеціальну посвідку біженця – «Екстрений відзив», яка давала право на цей проїзд. Її видача, на підставі згоди Управління залізниць та Департаменту залізничних справ міністерства шляхів сполучень, перебувала у компетенції місцевих повітових урядників, уповноважених та працівників ВЗС і ВСМ [8, арк.5]. Пільговими були й перевезення запасів та інвентарю для надання «різнобічної допомоги біженцям», а також осіб, які перебували в розпорядженні головуповноважених та уповноважених з улаштування біженців. З листопада 1915 р. пільгові тарифи було ухвалено на засіданні Ради Міністрів, а 15 грудня того ж року відповідними циркуляром відділу з улаштування біженців Міністерства внутрішніх справ донесено до виконання губернаторам, градоначальникам та уповноваженим [33, арк.103].

Умови перевезення біженців залізницями були затверджені за засіданні спеціальної наради, яка відбулася 1 – 2 жовтня 1915 р. у Ставці Верховного головнокомандувача. І вже за кілька днів присутній на ній генерал С. Ронжин, виконувач обов'язків начальника військових сполучень, керуючий усіма залізничними і водними перевезеннями на театрі воєнних дій [12, с.166], направив губернаторам телеграму з обов'язковими до виконання ухвалами [29, арк.28, 7, арк. 137 зв.]. Отже, «1/ біженців перевозити від визначених станцій посадки ешелонами, кожен з яких мав сорок п'ять вагонів, згідно з розробленим маршрутом до вказаної станції призначення; 2/ пункти відправки, кількість потягів з кожного пункту, маршрути і райони висадки будуть вказані у спеціальних телеграмах, а станції висадки в межах вказаних у них районах указуватимуться уповноваженим з вивозу біженців перед їх посадкою; 3/ подача ешелонів [...] повинна проводитися або за вимогами головуповноваженого, адресованими до Управління доріг, або за вимогами уповноважених до начальників станцій; 4/ посадка біженців повинна проводитися не більше як в двогодинний термін з моменту подачі ешелону; [...] 6/ кожній сім'ї біженців дозволяється брати з собою у вагон не більше п'яти пудів багажу і посадка повинна проводитися за розрахунком не менше 30-ти осіб на вагон; 7/ санітарний огляд біженців належить організувати перед посадкою, а після посадки в дорозі проходження тільки під час зупинки потягів з технічних потреб без додаткових затримок [7, арк. 137 зв.].

Проблеми організації транспортування біженців у світлі ухвал, прийнятих у Ставці, обговорювалися 6 жовтня 1915 р. на засіданні при управлінні Харківського Порайонного Комітету з урегулювання перевезень масових вантажів та населення на залізницях). Цю структуру, до складу якої ввійшли представники Південної, Південно-Східної та Південно-Донецької залізниць, місцевої адміністрації, ВЗС та чиновники царського уряду, згідно з розпорядженням міністра внутрішніх справ Російської імперії, було залучено до залізничних перевезень біженців територією Харківської, Полтавської, частини Київської, Катеринославської, Курської, Воронежської губерній [7, арк. 137].

У засіданні взяли участь Г. Прокоф'єв (головуючий) – представник Харківського Порайонного Комітету, Г. Попов – агент особливих доручень при управлінні справами комітету, П. Троїцький – представник МВС, неодмінний член харківського губернського присутствія, а також представники залізниць Харківського вузла: А. Рижевський (Південна), В. Новиков (Північно-донецька), М. Руднеків (Південно-східна), П. Добросельський, М. Струков, М. Плещеев – представники ВЗС, В. Фаусек – секретар засідання, діловод Порайонного Комітету [7, арк. 137].

Виступаючі, обговоривши телеграму генерала С. Ронжина, звернули увагу, що успішність врегулювання перевезень біженців залежить від багатьох факторів, а не лише від здатності тієї чи іншої станції прийняти певну їх кількість. До того ж наголошувалося на різних непередбачуваних труднощах, які, безумовно, могли стати на заваді чіткому виконанню плану руху. Важливим було злагодженість дій усіх залучених до цього процесу структур, а відтак Харківський Порайонний Комітет зобов'язався надіслати план своєї роботи у цій сфері громадським біженецьким організаціям та управлінням залучених залізниць [7, арк. 139 зв.]. У зв'язку із необхідністю покращення харчування біженців у дорозі було вирішено влаштувати пункти харчування на станціях на відстані «... не далі як 150 верст один від одного і обладнані так, щоби потяг з біженцями можна було нагодувати протягом визначеної часом стоянки» [7, арк. 140 зв.]. Окреме питання стосувалося наявності при кожній групі біженців провідника. І нарешті, як зазначали виступаючі, сформувані відразу 45-ти вагонні ешелони до одного пункту призначення було непросто, у такому випадку вагони належало групувати, наносячи на кожен назву пункту призначення. У Харкові їх передбачалося остаточно укомплектовувати та у

стислі терміни відправляти далі [7, арк. 140 зв.]. У дійсності ж сучасники тих подій констатували факти переповнених вагонів, де в антисанітарних умовах транспортувалися біженці [9, арк. 243].

Складним було питання щодо виділення на евакуацію цивільного населення рухомого складу залізниць. Відстала, у порівнянні із тогочасними європейськими державами, залізнична інфраструктура Російської імперії, значно ускладнювали цей процес. У жовтні 1915 р. на одному із урядових засідань С. Рухлов, міністр шляхів сполучення, зауважував на неприпустимості використання на потреби евакуації біженцям 115 тис. з наявних 320 тис. вагонів, оскільки це, на його думку, дестабілізувало потреби фронту і тилу [27, с.283]. Та все ж на кінець осені 1915 р., за даними Головного управління залізниць, на перевезення біженців та їх вантажів було виділено 100 тис. вагонів [10, с.120] та витрачено сотні тисяч карбованців з державної скарбниці, фондів ВЗС, ВСМ, місцевих бюджетів.

Проте реальність була жорстокою, і на станціях, за відсутністю належної кількості потягів, спостерігалися кількогодинні затримки. У частині випадків переповненість станцій біженцями робила місцеві комітети просто безсилими надати допомогу всім евакуйованим. Усе це приводило до асоціальної поведінки останніх, яких можна було зрозуміти, оскільки мова йшла про просте людське виживання. Наприклад, 15 жовтня 1915 р. начальник Слов'янського жандармського відділення Ган телеграфував харківському губернаторові: «Доведені до крайнощів біженки з дітьми, не отримавши ні від кого палива, відкрито грабують вугілля з вагонів на станції, йдуть по залізниці. Утрудняюсь в репресивних заходах» [7, арк.144].

Біженці, які їхали власними кінями з худобою, витрачали час для її продажу. Працівники медичних пунктів не завжди встигали з оглядом прибулих. У натовпах губилися члени родини, головним чином, діти. Власне на станціях посадки розігрувалися справжні трагедії, не здатні згаснути й уже на нових місцях розселення.

Таким чином, низка проведених на різних рівнях нарад із залученням військової влади, засвідчили бажання останніх дещо виправити ситуацію із масовим вивезенням цивільного населення у тиллові губернії Російської імперії. Проте, не завжди ухвалені рішення були реалізовані на практиці. Розробку маршрутів руху, облаштування на них пунктів допомоги у середині 1915 р. взяли на себе потужні громадські організації – Всеросійський земський союз та його Комітет Південно-Західного фронту, який діяв на українських землях, а також головуповноважений Південно-Західного фронту М. Урусов. Але війна, неузгодженість дії різних гілок влади, економічна нестабільність вносили у цей процес свої негативні корективи.

#### Джерела та література

1. Баран І. Галичина на початку Першої світової війни: проблема біженців : [Електронний ресурс] / І. Баран. – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/NZTNPUIst/2009\\_2/materialy/2009\\_2/Baran.pdf](http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/NZTNPUIst/2009_2/materialy/2009_2/Baran.pdf). – Назва з екрану.
2. Безугла О. Взаємини керівництва ВЗС та правлячих кіл Росії: до постановки / О. Безугла // Вісник Чернігівського державного педагогічного університету. – Чернігів, 2004. – Вип. 27. – С. 82–89.
3. Бернадський Б. В. Волинь у роки Першої світової війни: дис... канд. іст. наук: 07.00.01 / Бернадський Богдан Васильович. – Луцьк, 1999. – 197 с.
4. Бюллетень Комітета Юго-Западного фронту. – 1916.
5. Гурко В. И. Война и революция в России. Мемуары командующего Западным фронтом. 1914 – 1917 / В. И. Гурко; [пер. с англ. М. Г. Барышникова]. – М.: ЗАО Центрполиграф, 2007. – 399 с.
6. Державний архів Харківської області. – Ф. 18. – Оп. 21. – Спр. 6.
7. Там само. – Ф. 18. – Оп. 21. – Спр. 10.
8. Там само. – Ф. 18. – Оп. 21. – Спр. 11.
9. Там само. – Ф. 18. – Оп. 21. – Спр. 14.
10. Донік О. М. Діяльність громадських організацій і товариств у справі допомоги військовим та цивільному населенню в Україні у роки Першої світової війни (1914 – 1918 рр.) / О. М. Донік // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2002. – Вип. IV. – С. 155–182.
11. Донік О. М. Громадська благодійність в Україні в роки Першої світової війни / О. М. Донік // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2005. – Вип. IX. – С. 61–86.
12. Жванко Л. М. Біженство Першої світової війни в Україні. Документи і матеріали: монографія / Л. М. Жванко. □ Х. : ХНАМГ, 2009. – 360 с.
13. Жванко Л. М. Біженці Першої світової війни: український вимір (1914–1918 рр.): монографія / Л. М. Жванко. – Х. : Віровець А. П. «Апостроф», 2012. – 568 с.
14. Загребельна Н. Велика війна: українство і благодійність (1914 – 1917 рр.) / Н. Загребельна, І. Коляда. – К. : Ін-т історії України НАН України, Нац. пед. ун-т ім. М. П. Драгоманова, 2006. – 193 с.
15. Загребельна Н. І. Провідні гуманітарні громадські організації в Україні у період Першої світової війни: створення, структура, соціальна база, джерела фінансування / Н. І. Загребельна // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2003. – Вип. VI. – С. 255–269.
16. Известия Главного Комитета Всероссийского земского союза. – 1915.
17. Известия Киевского округа путей сообщений. – 1915.
18. Кліщинський П. В. Примусова евакуація населення й майна з прифронтових зон губерній Правобережної України у червні – жовтні 1915 рр. / П. В. Кліщинський // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2009. – Вип. XVI. – С. 151–158.
19. Лазанська Т. І. Становище біженців в роки першої світової війни / Т. І. Лазанська // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2009. – Вип. XVI. – С. 196–240.
20. Лихачова Т. М. Польські біженці в Росії (серпень 1914 р. – листопад 1917 р.) : дис. ... канд. іст. наук: 07.00.02 / Лихачова Тетяна Миколаївна. – Х., 2010. – 220 с.
21. Нежинец. – 1915. □ № 37.
22. Одесский листок. – 1915.
23. Ореховський В. О. Діяльність Російського товариства Червоного Хреста у роки Першої світової війни (1914 – 1917 рр.) : дис. ... канд. іст. наук : 07.00.02 / Ореховський Вадим Олегович. – Чернівці, 1997. – 247 с.

24. Протоколы заседаний экстренного 190, 191, 192 Общих съездов представителей русских железных дорог. Петроград 18, 30 ноября, 1 – 3 декабря 1915 г. – Пг.: Печатня П. О. Яблонского, 1916. – 147 с.
25. Реєнт О. Україна в період Першої світової війни: історіографічний аналіз / О. Реєнт, Б. Янишин // Український історичний журнал. □ 2004. – № 4. □ С. 3□37.
26. Сердюк О. В. Біженство в Україні під час Першої світової війни / О. В. Сердюк // Проблеми історії України XIX – початок XX ст. – К., 2002. – Вип. IV. – С. 111–132.
27. Совет министров Российской империи в годы Первой мировой войны. Бумаги А. Н. Яхонтова. (Записки заседаний и переписка). – СПб. : Дм. Буланин, 1999. – 560 с.
28. Сулига І. Г. Південно-Західні комітету Всеросійського земського союзу в Україні на початку Першої світової війни / І. Г. Сулига // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2001. – Вип. III. – С. 234–239.
29. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. – Ф. 344. – Оп. 1. – Спр. 3.
30. Там само. – Ф. 715. – Оп. 1. – Спр. 1612.
31. Там само. – Ф. 715. – Оп. 1. – Спр. 1621.
32. Там само. – Ф. 715. – Оп. 1. – Спр. 1743.
33. Там само. – Ф. 715. – Оп. 1. – Спр. спр. 3343.
34. Юго-Западный край. – 1915.

**Жванко Л. Н. Организация транспортирования беженцев Первой мировой войны в тыловые губернии Украины (лето – осень 1915 г.)**

*В статье, подготовленной на преимущественно неизвестных архивных документах и периодических изданиях 1915 г., проанализирован процесс транспортировки беженцев Первой мировой войны в тыловые украинские губернии. Определены ответственные за эвакуацию населения структуры – Всероссийский земский союз, его Комитет Юго-Западного фронта, главноуполномоченный Юго-Западного фронта, указано на комплекс причин, которые негативным образом влияли на успешность проведения указанной акции.*

**Ключевые слова:** Первая мировая война, беженцы, эвакуация, транспортировка.

**Zhvanko L. M. The organization of transportation of refugees of World War I in the rear province of Ukraine (Summer – Fall 1915)**

*In an article prepared for mostly unknown archive documents and periodicals in 1915, analyzes the process of transporting refugees of World War I to the rear Ukrainian provinces.*

*The responsible for the evacuation of the population structure - All-Russian Zemstvo Union and its Committee of the Southwestern Front, glavnoupolnomochenny Southwestern Front, indicated on the complex causes that negatively affect the success of the said shares.*

**Keywords:** First World War, refugees, evacuation, transportation

**Додаток 1\***

**Шляхи руху біженців українськими губерніями (літо – осінь 1915 р.)**

Волинська губернія					
Шляхи руху	Населені пункти, якими проходили шляхи руху біженців (грунтові шляхи)				
I. Вихід із Домбровиці	А) Маневичі, Вовчець, Рафалівка, Володимирець, Бережниця, Сарни, Клесове, Крута, Слобідка, Томашгород, Ракитне, Охотникове, Сновидовичі, Олевськ		Б) Сушини, Юрове, Чудня-Червонна, Славечне, Можари, Покалів, Овруч, Мошки, Раковщина, Народичі – вихід на <i>Хабне Київської губ. чи з Овруча на Хабне</i>		В) Рудня-Радовельська, Білокоровичі, Путиловичі, Макарів Лугани, Кожухівка, Іскоростень, Пашене, Бехи, Васильковичі, Ігнатполь, Вязовськ, Народичі – вихід на <i>Хабне Київської губ. чи прямо до Лугин на Ігнатпіль і т.д.</i>
II. Вихід із Варкувичі, Цуркове, Спасове, Гульча	А) Рівне, Великий Жичин, Шубківка, Тучин, Мижиричі, Корець, Мична, Красилівка, Велика Княжа, Новоград-Волинський	Б) Федорівка, Бариші, Сушки, Ухомир, Іскоростень і далі як <i>шлях I</i>	В) Брашки, Улашинівка, Соколов, Рудиця, Березівка, Житомир, Чернихів – вихід до <i>Київської губ. на Турчин, або Житомир, Котельну, до Київської губ. на Степок або Житомир, Клетівське до Київської губ. на Коростишів</i>	Г) Кануни, Кієнка, Смолдирев, Риково, Рогачев і далі як <i>шлях III</i>	Шлях із Пулина: Горошки, Кам'яний Брід, Лісовицька, Іскоростень, і далі як <i>шлях I</i> . Чернихів, а далі до <i>Київської губ. на Турчин.</i>
III.	А) Гремяче, Острог, Кривин, Лисича, Аполон, Дядилівка, Березове, Жлобине,		Б) Новомалин, Кунев, Плужне, Мокрець, Михля, Желинці, Корешнівка, Лабунь. Далі шлях роздвоювався:		

	Смолдирев, Рогачів, Улашинівка, Соколово, Березівка, Житомир і далі як шлях II.	Полонне, Миропіль, Романове, Висока Піч, Житомир і далі як шлях II. Новомиропіль, Чуднів, Кодня, П'ятки, Троянів, Котельня і далі до Київської губ. на Степок	Онацковичі, Купчинці, ст. Чорторній, Любар, Чуднів, П'ятки, Троянів, Кодня, Котельня і далі до Київської губ. на Степок
IV.	А) Шумськ, Хорошів, Корниця, Білгородка, Тележниця, Лещани, Хутор		Б) Ямпіль, Денисівка, Грицев, Лабунь і далі як шлях III
V.	Купель, Зозулинці, Чорнилівка, Красилів, Кузьмин, Старокостянтинів, Решівка, Остропіль, Семенівка, Краснопіль, Райгородок і далі до Київської губ.		
Шляхи руху (залізниця)			
I.	Сарни – Олевськ – Іскоростень на Малин Київської губ.		II. Ревне – Шепетівка на Бердичів Київської губ.
Київська губернія			
I. Вихід із Народичів (Волинська губ.) на Хабне, Мартиновичі	А) Паришів – <i>переправа через Прип'ять на Ладижичі Мінської губ.</i>	Б) Горностайпіль, Страхолісія – <i>переправа через Дніпро у Чернігівську губ. на Пічки</i>	В) Горностайпіль, Димер, Ясногородка □ <i>переправа через Дніпро у Чернігівську губ. на Черник</i>
II. Вихід з Іскоростеня (Волинська губ.) на Ходаки, Зубовщину, Стремгород, Чоповичі	А) Головки або Щербатівка, Малин, Ірша, Макалевиці, Пісковка, Бородянка, Рудне – <i>переправа через Здвиж до Блискавиці, Гостомля і Києва</i>		Г) Горностайпіль, Димер, Гостомль, Київ □ <i>переправа через Дніпро у Чернігівську губ. в Нікольську слободу</i>
			Б) Чоповичі, Малин, Ірша, Микалевиці, Рудня або Язвинка, <i>де шлях роздвоюється:</i> Королівка, Липівка, Колонщина, Гурівщина
III. Вихід з Чернихова (Волинська губ.) на Торчин, Радомишль	А) Вишевичі, Веприк, Кухарі, Іванків, Горностайпіль, Страхолісія – <i>переправа через Дніпро на Пічки</i>	Б) Радомишль, Забульне, Бородянка, Рудне – <i>переправа через Здвиж до Блискавиці та Гостомля</i>	В) Радомишль, Ставище, Гурівщина, Борщагівка, Київ
IV. Вихід із Комітовська (Волинська губ.)	А) Канарище, Коростишів, Кочеревська, Ставище, Гурівщина, Київ.		Г) Радомишль, Забуяння, Бородянка, Рудне – <i>переправа через Здвиж, Гаврилівка, Литвинівка, Димер, Ясногородка переправа через Дніпро у Чернігівську губ.</i>
			Б) Житомир, Коростишев і далі на Радомишль
V. Вихід із Котельні (Волинська губ.) на:	Степок, Ходорков, Жидовець, Почуйка, Красноліси, Біла Церква, Фурси, Блощинці, Жиитні Гори, Карапиші, Пустовіти, Росава, Козин, Маслівка, Степанів, Канів - <i>переправа через Дніпро на Келеберду у Полтавську губ.</i>		
VI. Вихід з Райгородка (Волинська губ.)	Бердичів, Білопілля, Ружин, Озерка, Володарка, Кривець, Ставище, Красилівка, Виноград, Рижанівка, Звенигородка, Юрівка, Капустино, Ляпівка, Златопіль і далі у Херсонську губ. на Новомирогород		
VII. Вихід із Гайсина (Подільська губ.)	Орадівка, Умань, Бабанка, Торговиця і далі у Херсонську губ. на Новоархангельськ		
Шляхи руху (залізниця)			
I.	Іскоростень – Малин – Бородянка - Київ		III. Київ – Фастів – Бобринська
II.	Бердичів – Козятин – Фастів - Київ		IV. Козятин – Хрестинівка - Умань
Полтавська губернія			
I.	Бориспіль, Іванків, Бзов, Барішівка, Березівка, Яготин, Войцеховичі, Смотрики, Піратин, Заріччя, Мокіївка, Чорнухи, Лохвиця, Млини, Білгородка, Перекопівка, Засулля, Ромни, містечко Сміле, Чернеча Слобідка і далі у Курську губ., Волковиці, Недригайліві далі у Харківську губ. (Лебединський повіт)		
II.	Келеберда, Піщана, Золотоноша, Синеоківка, Красенівка, Сазонівка, Савинці, Повольське, Лубни, Солонина, Покровська, Багачка, Хорол, Білоцерківка, Решетилівка, Говтва, Попівка, Касинівка, Кобеляки, Монівка, Царичанка і далі у Катеринославську губ. (Новомосковський пов.)		
III. Запасний	Кременчук, Потоки, Галещина, Мар'янівка, Кобеляки, Маячка, Нехвороща, Орчикове, Чернеччина, Вознесенське, Костянтинград, Берестовенка і далі до Старовірівки у Харківську губ.		

Херсонська губернія		
I.	Новомиргород, Панчеве, Сектове, Фадвар, Єлисаветградка, Ясиноватка, Олександрія і далі до <i>Красної Кам'янки у Катеринославську губ.</i>	
II.	Новоархангельськ, Тишківка, Липняжка, Гладосси, Злінка, Плетений Ташлик, Грузьке, Єлисаветград, Аджанівка, Нова Прага і далі до <i>Новостародуба у Катеринославську губ.</i>	
III.	Ольвіопіль, Стара Гора, Піщаний Брід, Новоукраїнка, Плетений Ташлик і далі як шлях II.	
IV. На випадок евакуації із Бессарабії	Кріуляни, Григоріопіль, Ташлик, Тираспіль, Гребенки, Мигасво, Євгеніївка, Березівка, Раснопіль, Нечаянкове, Варварівка, Миколаїв, Покровське, Херсон, Дарівка, Тягинка і далі до <i>Берислава у Таврійську губ.</i>	
Чернігівська губернія		
I.	Злінка, Новозибково, Манюки, Стародуб, Гринев, Бугаївка і далі до <i>Трубчеська в Орловську губ.</i>	
II.	Лаєм (Мінська губ.) □ <i>переправа через Дніпро</i> , Ріпки, Рябці, Брусилово, Березна, Волосковиці, Мена, Сосниця, Купчиця, Сазан, Жерновка, Лукнів, Реутинці, Кролевець, Бистрик, Тугиголови, Щепів, Глухів, Клевань і далі на <i>Крупень Курської губ.</i>	
III.	Любеч – <i>запасна переправа через Дніпро</i> – Довжик, Чернігів і далі як шлях II.	
IV.	Навоз □ <i>переправа через Дніпро</i> – Козелець, Кієнка, Чернігів і далі як шлях II.	
V.	Окунинове □ <i>переправа через Дніпро</i> – ст. Гуща, Корнілівка, Остер, Валевиці, Козелець, Стависька, Козари, Носівка, Володькове, Ніжин, Мала Кошилівка, Комарівка, Берестовець, Ворзна, Шаповалівка, Батурин, Красне, Конотоп, Сахнів і далі на <i>Путівль до Курської губ.</i>	
VI.	Чернін □ <i>переправа через Дніпро</i> – <i>Виползов, Остер або Чернін, Новосілки</i> □ <i>переправа через Десну – Остер</i> і далі як шлях V.	
VII.	Нікольська Слобідка, Бровари. Далі шлях роздвоюється: Семиполки, Козелець і далі як шлях V.   Олександрівка і далі на <i>Бориспіль Полтавської губ.</i>	
Шляхи руху (залізниці)		
I.	Київ – Ніжин – Бахмач – Конотопі і далі у <i>Курську губ.</i>	II. Злінка – Новозибково – Клинці – Почеп і далі в <i>Орловську губ.</i>
Харківська губернія		
I. Вихід із Полтавської губ.	Недригайлів (Лебединський повіт), Ольшани, Комишанка, Штепівка, Сула (Лебединський повіт) і далі у <i>Сумський повіт</i> Ільми, Суми, Стецівка, Корчанівка, Юнаковка і далі до <i>Суджі Курської губ.</i>	
Катеринославська губернія		
I. Вихід з Волинської губ.	Ніколаєвка, Хороше, Попельнасте, Лиховка, Верхньодніпровськ Верхньодніпровського повіту, Кам'янське і Карнауховські хутори Катеринославського повіту	
II. Вихід із Подільської губ.	Зелене, Царичанка, Магдлинівка, Губиниха, Надеждовка, Новомосковськ, Павлограді і далі до <i>Мечибилово Ізюмського повіту Харківської губ.</i>	
Подільська губернія		
I.	Купель, Глядки, Маломалинці, Шрубкове, Летичів, Вербка, Литин, Якушинці, Вінниця, Воронине, Немирів, Брацлав, Лукашівка, Гайсин, чи Брацлав, Гайсин, Михайлівка, Краснополки і далі до <i>Одарівки Київської губ.</i>	
II.	Тарнодурі, Юрковиці, Фельштин, Шарівка, Михальпіль, Новоселівки, Снитівка, Летичів, Вербка, Литин, Якушинці, Вінниця, Вороновиця, Немирів, Брацлав, Лукашівка, Гайсин чи Лукашівка, Гайсин, Михайлівка, Краснополки	
III.	Сатанів, Кузьмин, Шарівка, Снитівка, Летичів, Вербка, Якушинці, Вінниця, Вороновиця, Немирів, Брацлав, Лукашівка, Гайсин, чи Брацлав, Гайсин, Михайлівка, Краснополки.	Із Летичева на Лозне і Якушинці
IV.	Гусятин, Скрипча, Тинко, Лісне, Мукарів, Карачієвці, Михайлівці, Копайгород, Шаргород, Джурин, Копієвка, Клебань, Лукашівка, Гайсин, Брацлав, чи Брацлав, Гайсин, Михайлівка, Краснополки.	
V.	Гукове, Ляцкорунь, Смотрич, Тинко, Лісне, Мукарів, Карачієвці, Михайлівці, Копайгород, Шаргород, Джурин, Копієвка, Клебань, Лукашівка, Гайсин, Брацлав, чи Брацлав, Гайсин, Михайлівка, Краснополки.	
VI.	Кудринці, Рихта, Китайгород, Вахневці, Калюс, Муровані Корніловці, Лунінець, Шаргород, Джурин, Копієвка, Клебань, Лукашівка, Гайсин, Брацлав, чи Брацлав, Гайсин, Михайлівка, Краснополки.	
VII. На випадок евакуації Ольгопільського повіту	Крижопіль, Ободівка, Бершадь, Кидрясівка, Бондареве, Саврань, Врадіївка і далі у <i>Херсонську губ.</i>	Піщанка, Ольгопіль, Піщана, Саврань   Бершад, Ольгопіль, Балта (для тих біженців, хто не мав свого <i>гужового транспорту</i> )

\* Назви населених пунктів подано зі збереженням тогочасної стилістики.