

ТРАНСПОРТНА ЖАНДАРМЕРІЯ УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ І ПРОБЛЕМА БІЖЕНЦІВ У РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

У статті розглянуто функціонування транспортної жандармерії як елемента механізму імперського управління в українських губерніях та містах самодержавної Росії на прикладі діяльності ЖПУЗ по організації безпеки на залізницях та легального перевезення біженців у роки Першої світової війни та співпрацю з іншими адміністративними інституціями влади.

Ключові слова: транспортна жандармерія, жандармсько-поліцейні управління залізниць, губернські центри, безпека, мобілізаційні заходи, біженці, шпигуни, агентура, Перша світова війна.

Велика війна стала одним з найбільш трагічних і переломних періодів в світовій історії в цілому і українського народу зокрема. Територіальне розташування нашої країни є важливим з точки зору геополітики, адже перетин транспортних шляхів та сполучень, вихід до Чорноморсько-Середземноморського торговельного регіону, прикордоння з країнами Центральної Європи слугували факторами, завдяки яким українські землі опинилися в центрі геополітичних інтересів учасників одного з найбільших військових конфліктів початку ХХ ст.

У роки Першої світової війни найбільш працездатна частина населення України була вилучена з матеріального виробництва і кинута у вир бойових дій, значні її території виявилися окупованими австро-німецькими військами та перебували у прифронтовій зоні, промисловість і сільське господарство катастрофічно занепали, а цивільне населення, сотні тисяч якого були зірвані з постійного місця проживання, страждало від усіх негараздів воєнного лихоліття. Сьогодні, через сто років після початку першого світового конфлікту частину території нашої країни знову охопила віна, різниця лише в тому, що вона не оголошена. Люди знову відчувають на собі усі найстрашніші наслідки бойових дій: кровопролиття, біль, страждання, розбиті будівлі, тисячі стали біженцями. Досвід державної опіки над біженцями, у роки воєнного конфлікту визначає актуальність нашого дослідження.

Проблема біженців у роки Першої світової війни представлена науковими доробками таких вчених як: Ю. Гончарова¹, О. Донік², Л. Жванко³, Н. Загре-

* *Сергій Вергун* — аспірант відділу історії України ХІХ — початку ХХ ст. Інституту історії України НАН України, s_serg91@mail.ru

¹ *Гончарова Ю.В.* Жандармские полицейские управления железных дорог, 1867–1917 гг.: дис. канд. юрид. наук: спец. 12.00.01 «Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве». — М., 2000. — С. 239.

бельна, І. Коляда⁴, А. Курцев⁵, П. Кліщинський⁶, Т. Лазанська⁷, О. Кирієнко⁸, О. Реснт⁹, О. Сердюк¹⁰.

Війна, що ввірвалась непроханим гостем в розмірене життя мільйонів мирних людей зруйнувала їх звичний уклад, позбавила житла, примусила цілими селами й містечками зриватися з постійних місць проживання і рухатися без мети і певної цілі вглиб імперії. Трагедію біженства розділили мільйонні маси населення Прибалтики, Білорусі, Царства Польського, Галичини, Буковини, Волині, Поділля, Кавказу.

З початком бойових дій 1914 р. на прикордонних з Російською імперією територіях рух біженців не був масовим, носив скоріше добровільний характер і був стихійним. В губерніях Російської імперії у тому числі і українських перші біженці з'явилися восени 1914 р., хоча їх кількість не була занадто великою. Починаючи з 1915 р. різко зростає кількість втікаючих від війни людей, особливих масштабів це явище набуває з початком літа. Так, у липні–серпні 1915 р. розпочалося масове прибуття біженців у тиллові губернії Російської імперії із західного театру, яке досягло максимуму у вересні — жовтні, завершилося у листопаді–грудні того ж року. До українських тиллових губерній — Чернігівської, Полтавської, Катеринославської, Харківської, Херсонської — ринули значні партії біженців з Волині, Поділля, Буковини, Гродненщини, Холмщини, Прибалтійських володінь. Загалом, на кінець 1915 р. рух біженців припинився, завершувався також процес їхнього розселення по губерніях. За найбільш

² *Донік О.М.* Діяльність громадських організацій і товариств у справі допомоги військовим та цивільному населенню в Україні в роки Першої світової війни (1914–1918 рр.) // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. — К., 2004. — Вип. IV. — С. 155–182.

³ *Жванко Л.* Біженство Першої світової війни в Україні. Документи і матеріали (1914–1918 рр.). — Харків «ХНАМГ», 2010. — 360 с.

⁴ *Загребельна Н., Коляда І.* Велика війна: українство і благодійність (1914–1917 рр.). — К., 2006. — 194 с.

⁵ *Курцев О.* Беженцы первой мировой войны в России // Вопросы истории. — 1999. — № 8. — С. 98–113.

⁶ *Кліщинський П.* Примусова евакуація населення і майна з прифронтових губерній правобережної України у червні–жовтні 1915 р. // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. — К.: Ін-т історії України НАН України, 2009. — Вип. XVI. — С. 151–157.

⁷ *Лазанська Т.* Становище біженців в Україні у роки Першої світової війни // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. — К.: Ін-т історії України НАН України, 2009. — Вип. XVI. — С. 196–240.

⁸ *Кирієнко О.Ю.* Маргіналізація суспільства. Становище жінок, дітей, військовополонених // Велика війна (1914–1918 рр.) і Україна. — К.: «Кліо» 2014. — С. 467–480.

⁹ *Реснт О.П., Сердюк О.В.* Загострення суперечностей в імперському суспільстві у роки Першої світової війни (липень 1914 — лютий 1917 рр.) // Проблеми історії України XIX–XX ст. — К., 2004. — Вип. VII. — С. 5–47; *Реснт О.П., Сердюк О.В.* Перша світова війна і Україна. — К., 2004. — 473 с.

¹⁰ *Сердюк О.В.* Біженство в Україні під час Першої світової війни // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. — К., 2002. — Вип. IV. — С. 111–132.

систематизованими даними, але зібраними не по всіх губерніях, в Україні (без Волині) станом на листопад 1915 р. було розселено і взято під опіку 420 961 біженці. З них найбільше оселилося в Катеринославській губернії, число яких сягнуло 220 тис., Харківській — 91 138, Таврійській — 39 574, Полтавській — 24 000, Чернігівській — 28 648, Херсонській — 16 600, Подільській — 1001 чоловік¹¹.

Населення окупованих територій, яке було змушене кинути місця свого постійного мешкання, були кинуті владою напризволяще і самотужки пробиралися в більш віддалені від фронту губернії, їх розпач і приреченість вражали тих, хто наочно спостерігав за розвитком цього спровокованого війною соціального лиха. Очевидці, які працювали тоді з біженцями з Галичини і Волині, а це були представники Комітету Південно-Західного фронту (далі Комітету П-ЗФ), Союзу Міст і на власні очі бачили їх становище, свідчили, що «навіть в нинішній страшний час, важко уявити собі щось більш жорстоке, ніж примусове виселення населення з областей, які залишаються. Не окремі особи, цілі села і міста за декілька хвилин втрачають все, що мали: майно, становище, зв'язки. Колишні осілі люди стають на довгий час кочовиками, які змушені з нуля влаштовувати своє життя. Важко, знаходячись у центрі, хоча б приблизно уявити дійсно моторошні картини, з якими ми зустрічаємося тут на кожному кроці. Цілі каравани біженців снують нині по російських дорогах взад-перед без плану, без мети абсолютно без будь-яких засобів до існування. Люди їдуть самі, не знаючи куди. І страшніше над усе, що цього не знає рішуче ніхто. Місцева влада бачить в них винятково зайвий важкий тягар і ганяють їх з місця на місце. Діти по дорозі хворіють і вмирають, худоба продається за безцінь (не дивлячись на заборону), голодні коні гинуть, вибиваючись із сил. Це не слова, не згущення фарб, люди в буквальному сенсі полишені напризволяще і приречені на повільне вимирання»¹².

Натовпи біженців, які хвилями накочувалися в тиллові губернії Російської імперії, сіяли жах і паніку серед населення. Масовий вихід мешканців з прифронтових областей влітку 1915 р. породив ланцюгову реакцію страху, що вселявся в людські серця. Автор цікавого щоденника, в який занотовувалися події з його життя, очевидець кривавих днів війни І. Толстой стверджував, що «головний тепер жах — це рух біженців... Незчисленні натовпи голодних і напіводягнених людей рухаються на схід... фактично грабуючи зустрічні села і долучаючи до себе їх жителів, збільшуючи ними бездомний натовп»¹³. Самі ж біженці, оцінюючи становище в якому вони опинилися, свідчили: «Жах увійшов в наше життя, в свідомості все змішалось, не можна нічого зрозуміти... Народ збожеволів від горя, гарчав і стогнав, баби билися в істериці...»¹⁴.

¹¹ Лазанська Т. Вказ. праця. — С. 210.

¹² Центральний державний історичний архів України м. Києва, ф. 715, оп. 1, спр. 3071, арк. 1.

¹³ Там само.

¹⁴ Лазанська Т. Вказ. праця. — С. 198.

Не менш вражаючу і глибоку загальну характеристику біженству як явищу небувалому, як трагедії з багатомільйонними дійовими особами дав з'їзд представників Всеросійського земського союзу та Союзу міст, що відбувся в розпал руху біженців у вересні 1915 р. Загальний настрій з'їзду було підсумовано у виступі одного з діячів земсоюзу кадета Шингарьова на заключних зборах. Він заявив: «Зарево пожеж, спустошені поля і села, всіяні трупами дітей і похилого віку людей дороги — це звична картина біженства... Жах війни розорив і зруйнував Царство Польське. Потім від війни постраждали сусідні з ними губернії. До нас ідуть з Білорусії, України, латиші, литовці, євреї... Ми знаємо, що вони... в першу чергу прийняли удар нашого ворога»¹⁵.

Уповноважений по влаштуванню біженців, зокрема Північно-Західного фронту Зубчанінов С.І. доповідав, що натовпи біженців завдавали значної шкоди населенню тих місцевостей, через які пролягав їхній шлях. Після себе вони залишали пустелю, вирубуючи ліс, щоб зігрітись, викопували картоплю, витоптували поля і т.п. Були збитки й іншого характеру, до яких відносилися грабежі та злісне нищення майна¹⁶. Аналогічні явища спостерігалися також і в районі Волині. Зокрема з жандармських донесень з м. Кременця випливало, що мародери «грабують квартири жителів, які виїхали... Козаки грабують євреїв»¹⁷.

Отже, на початковому етапі біженці, рух яких охопив значні території прифронтових та тилкових районів імперії, в тому числі й українських губерній, й носив стихійний характер, справа опіки над ними взяли на себе місцеві земські комітети та управи (губернські, повітові) та громадські організації, створені на початку війни Всеросійський земський союз (Північно- та Південно-Західний комітети), Союз міст, які покликані були надавати допомогу хворим і пораненим бійцям на відповідних ділянках фронту. Безпосередню допомогу постраждалим від воєнних бід населенню надавав комітет Великої княжни Тетяни Миколаївни (виник у вересні 1914 р.)¹⁸. Одночасно засновувалися й інші громадські, в тому числі національні організації, які намагалися полегшити страждання становище гнаних бідою людей. Матеріальні засоби у справі допомоги біженцям отримувалися ними за рахунок спеціальних внесків, пожертв та власної підприємницької діяльності. Таким чином, на початковому етапі біженського руху допомога постраждалим від воєнного лихоліття мала благодійницький характер.

Починаючи з липня 1915 р. проблема біженців набула загальнодержавного характеру і потребувала нових шляхів вирішення. Урядом Російської імперії було розроблено «Закон про забезпечення потреб біженців», затверджений імператором Миколою II 30 серпня 1915 р., за яким з державної скарбниці збільшувались асигнування Міністерству внутрішніх справ на задоволення найнеобхідніших потреб біженців до 25 мільйонів рублів на поточний рік з метою: «беззамедлительного удовлетворения настоятельных нужд беженцев и скорейшего устройства дел по обеспечению их участия с отнесением сего расхода на

¹⁵ Там само.

¹⁶ Там само. — С. 199.

¹⁷ Там само.

¹⁸ *Загребельна Н., Коляда І.* Вказ. праця. — С. 194.

чрезвычайные по гражданским ведомствам кредиты на потребности военного времени»¹⁹. У законі також було чітко було визначено сам статус «біженця»: це «особи, які залишили місцевості під загрозою окупації чи вже окуповані противником, або виселені за розпорядженням військових чи цивільних властей з району воєнних дій, а також вихідці з ворожих Росії держав (за винятком іноземних підданих німецької і угорської національності)... Особи, вислані під нагляд поліції з району воєнних дій біженцями не вважаються»²⁰.

Фактично, закон 30 серпня 1915 р. офіційно оголошував опіку над біженцями обов'язком держави і визначив напрям дій уряду Російської імперії з цього питання аж до жовтня 1917 р.

Оскільки проблемою біженців мало опікуватись Міністерство внутрішніх справ, то у його структурі було створено спеціалізований відділ — «Особлива нарада з влаштування біженців». Як зазначає сучасна українська дослідниця Т. Лазанська, штат новоствореного органу складався з 7 членів від Держради і 7 від Держдуми, по одному представникові від міністерств — військового, іноземних та внутрішніх справ, фінансів, народної освіти, шляхів сполучення, торгівлі і промисловості, землеробства, також по представникові від управління намісника царя на Кавказі, від Тетянинського комітету, Російського Товариства Червоного Хреста, головноуповноважені по влаштуванню біженців, представник управління Верховного начальника санітарної і евакуаційної частини і по одному члену від ВЗС і ВСМ. До Особливої наради ввійшли також представники національних організацій — від Центрального обивательського комітету Царства Польського, Польського центрального комітету допомоги жертвам війни, Вірменського центрального комітету, Центрального єврейського комітету, Бакинського мусульманського благодійного товариства, Латиського комітету, Центрального комітету литовського товариства, головного управління грузинського товариства в м.Тифлісі тощо²¹.

До основних повноважень «Особлива нарада з влаштування біженців» належали вирішення питань розподілу державних кредитів виділених на допомогу біженцям, оцінка рухомого та нерухомого майна залишеного біженцями під час евакуації, опіка в справі транспортування й розміщення біженців у нових місцях поселення, їх реєстрація. Допомога на проїзд, у разі їхньої реевакуації, відшкодування збитків завданих війною, надання постраждалому населенню кредитів на відбудову, забезпечення духовних потреб біженців (школи, навчальні курси, допомога відновлення втрачених під час евакуації зв'язків між родинами)²².

Незабаром після свого створення Особлива нарада з влаштування біженців з метою об'єднання зусиль місцевих органів влади, урядових і громадських установ, а також приватних організацій і осіб, які допомагали біженцям, визнала необхідним розподілити губернії Російської імперії на певні райони з призна-

¹⁹ Жванко Л. Вказ. праця. — С. 149.

²⁰ Там само. — С. 150.

²¹ Лазанська Т. Вказ. праця. — С. 198.

²² Там само.

ченням головноуповноважених. Таких районів було дванадцять. Харківська, Полтавська і Чернігівська губернії увійшли до складу дев'ятого району. Завідування справою пересування і влаштування біженців покладалося на головноуповноважених, яких призначав цар. Опіка біженцями, влаштування їх подальшої долі на нових місцях проживання входила в обов'язки земських та міських установ. В губерніях, де не було введено положення про земства, догляд за біженцями покладался на губернські, повітові та міські комітети, які створювалися з представників від національних комітетів, авторитетних місцевих діячів і біженців.

У своїй діяльності головноуповноважені повинні були керуватися «Наказом головноуповноваженим з улаштування біженців у середині імперії», затвердженим Управляючим міністерства внутрішніх справ 29 жовтня 1915 р.²³. У серпні 1915 р. головноуповноваженим з влаштування біженців Південно-Західного фронту було призначено князя М. Урусова²⁴.

Недостатня протяжність залізничних колій, їх слабка оснащеність потягами та вагонами, що в значній мірі технічно застаріли, відсутність єдиного керівника у справах розпорядження рухомим складом, погана інформованість та халатність залізничної адміністрації, зловживання, система підкупів тощо вносили велику дезорганізацію в роботу залізниць під час війни. В сукупності це призводило до непереборних труднощів з поставками вантажів, затримки їх в дорозі, скорочення комерційних перевезень. Хаос на залізницях негативно впливав на роботу промисловості, ускладнював становище на фронті.

Перебіг воєнних дій, наступи та відступи військ мали своїм наслідком зосередження на залізничних станціях значної кількості біженців з територій тимчасово окупованих ворогом та прифронтових зон, що у свою чергу ускладнювало діяльність працівників залізниць, службовців залізничних станцій, підрозділів транспортної жандармерії, зокрема ЖПУЗ в українських губерніях.

Додаткові перебої в роботу транспорту внесла евакуація промислового устаткування з територій, яким загрожувала окупація та небувалий в історії воєн розмах масового неорганізованого руху мирних жителів з окупованих і прифронтових районів імперії, викликаний відступом російських військ на всьому західному фронті навесні 1915 р., вимагали зміни у діяльності транспортної жандармерії, зокрема ЖПУЗ, що діяли в українських губерніях. За таких обставин, вимагаючи посилення пильності військовослужбовців транспортної жандармерії та з метою вжиття ними необхідних заходів для врегулювання ситуації з біженцями, кількість яких постійно зростала, Штаб ОКЖ у своєму циркулярі № 12490 від 13 серпня 1915 р., вимагав від начальників ЖПУЗ «усилить пункти узловых станций вверенных начальникам железнодорожной полиции, а чинам корпуса, находящимся в настоящее время на этих пунктах, усилить свою деятельность, приходя на помощь обращающимся за содействием»²⁵. Так, у цей період жандарми ЖПУЗ надавали необхідну допомогу в організації перевезення

²³ Жванко Л. Вказ. праця. — С. 172.

²⁴ Курцев О. Вказ. праця. — С. 101.

²⁵ Гончарова Ю. Вказ. праця. — С. 166.

біженців, їх розміщення на залізничних станціях; забезпечували надійну охорону пунктів їхнього харчування та контролювали належну організацію своєчасного забезпечення біженців продовольчим пайком й окропом під час їхнього перевезення підвідомчими залізницями.

Функції контролю на станціях здійснювали унтер-офіцери та офіцери жандармських поліцейних управлінь залізниць та підпорядкованим їм відділень. Військовослужбовці ЖПУЗ мали забезпечувати організацію перевезень біженців, вирішувати питання організації їхнього харчування та розміщення на залізничних станціях.

З осені 1915р., біженці під час переселення користувалися лише залізничним транспортом, причиною цього було запровадження 1 вересня 1915 р. урядом Російської імперії для біженців з фронтової та прифронтової зони спеціального залізничного пільгового тарифу № 117, затвердженого «Загальним тарифним з'їздом»: «С 1 сентября 1915 года, впредь до отмены, лица, выселенные из районов угрожаемых военными действиями, по распоряжению гражданской или военной власти и покидающие таковые районы добровольно (так наз. «беженцы»), в том числе беженцы славяне из Галиции, будут перевозиться в вагонах III или IV класса, или в приспособленных товарных вагонах, в места первоначального их движения, а равно и из их мест в другие места, указанные для них соответствующей властью, или в места избранные ими беженцами для приискания работы — по ставкам тарифа на перевозку воинских чинов, в вагонах III класса или приспособленных товарных вагонах (тар. № 7547, стр. 6, ст. 3-я, графа 3-я). Принадлежащие сим лицам домашние вещи перевозятся равным образом по ставкам тарифа, установленного на перевозку воинской клади «в товарных и воинских поездах» (тар. № 7547, стр. 6, ст. 4-я, графа 3-я). Настоящий тариф применяется по всем русским железным дорогам и подъездным путям, на коих действует тариф на перевозку войск и воинских грузов, при условии предъявления выдаваемых на таковые перевозки подлежащего военною или гражданской властью, в том числе комендантами станций и жандармскою железнодорожною полицией, а также уполномоченными на сие чинами Министерства Торговли и Промышленности и Переселенческого Управления одного из следующих документов либо Предложения лит. А (предусмотренного Положением о перевозке войск и воинских грузов), либо заменяющего таковое Предложение Экстренного отзыва, составленного по приложенной форме № 1. Перевозки по настоящему тарифу совершаются в кредит, и оплата их производится правительственными ведомствами, выдавшими удостоверения»²⁶.

Варто зазначити, після прибуття біженців на місця переселення, вони отримували державну допомогу та працевлаштування. Після прийняття нового тарифу, на військовослужбовців транспортної жандармерії було покладено функцію контролю над дотриманням використання спеціальних тарифних умов пасажирами потягів, до нових повноважень входили видача та перевірка документів, що підтверджували особу та статус біженця.

²⁶ Жванко Л. Вказ. праця. — С. 192.

Для перевезення біженців та їхнього майна з евакуйованих прифронтових губерній урядом щодня надавалося 1500 залізничних вагонів: 900 у Знам'янці, 100 у Черкасах та 500 у Києві. З цих вагонів формувалися так звані «маршрутні потяги», кожен з яких вмщав більше 1000 людей з речами. Пасажирам такого ешелону дозволялося брати з собою не більше 2-х пудів (32 кг.) вантажу на одну особу. З переліченої кількості 200 вагонів відводилося під перевезення біженців й їх багажу. З них два ешелони (100 вагонів) надавалися для посадки на станціях Рівне і Полонне, один (50 вагонів) — в Києві і один (50 вагонів) — у Житомирі. Решта 1300 вагонів відводилися для перевезення евакуйованих продуктів (хліб, цукор), а також для вантажів державного значення²⁷. Так, наприклад, налякані повідомленнями про можливу евакуацію жителі намагалися завчасно покинути потенційно небезпечні місцевості. Та попри усі кроки влади, що були спрямовані на стабілізацію ситуації, величезні потоки людей на залізницях часто створювали хаос на залізничних станціях та порушували графік руху потягів, варто зазначити, що унтер-офіцери транспортної жандармерії в силу своїх повноважень, до яких входило організація порядку на станціях та перонах із-за величезного напливу наляканих людей не могли добросовісно виконувати свій обов'язок. Підтвердженням цього є свідчення начальника Дніпровського відділення жандармського поліцейського управління Московсько-Київської залізниці: «...з 23 серпня 1915 р. з Києва розпочався тривалий панічний від'їзд жителів та відправка багажу: «Вокзал станції Київ-I, перони й поїзди буквально заповнені пасажирами, речами, дітьми і багажем... Всі поїзди запізнюються... З 30 серпня 1915 р. на станції Київ-II встановлено платформи для відправлення вантажів»²⁸.

Таким чином, в умовах Першої світової війни, з початком бойових дій у фронтових та прифронтових зонах Російської імперії гостро постала проблема біженців. Починаючи з 1915 р. потік людей з західних фронтових та прифронтових до тилкових, в тому числі й українських, губерній значно зріс. Втікаючи від війни люди переважно користувалися гужовим та залізничним транспортом, а починаючи з вересня 1915 р. — виключно залізницями. Такий стан речей змусив уряд вжити необхідні заходи щодо стабілізації ситуації на залізницях, де інструментом дієвості державного механізму, особливо в умовах війни, зростає роль інституцій транспортної жандармерії — ЖПУЗ з відповідними їхніми підрозділами, військовослужбовці яких забезпечили належний контроль за організацією перевезень біженців, вирішення питань організації їхнього харчування та розміщення на залізничних станціях, чим посприяли відновленню порядку на залізницях та реалізації заходів уряду щодо створення відповідних умов соціального захисту та забезпечення постраждалого населення в умовах війни.

²⁷ Кліщинський П. Вказ. праця. — С. 155.

²⁸ Там само. — С. 155.

THE TRANSPORT GENDARMERIE OF UKRAINIAN PROVINCES AND THE REFUGEE PROBLEM IN THE FIRST WORLD WAR

Sergiy Vergun (graduate student, Department of the history of Ukraine XIX —
to beginning of XX item, Institute of history of Ukraine NAS Ukraine,
s_serg91@mail.ru)

This article deals with function of transport gendarmerie as element of empire ruler mechanism in Ukrainian guberniyas and cities of sovereign Russia using the example of safe securing of railways and legal transportation of refugees during the First World War and their collaboration with others rule institutions.

Keywords: *transport gendarmerie, guberniya's centers, safety, mobilization, spy, refugees, the First World War.*