

# ІСТОРИЧНІ СТУДІЇ

## Іван ЗУЛЯК

доктор історичних наук,  
професор кафедри історії України, археології  
та спеціальних галузей історичної науки,  
Тернопільський національний педагогічний університет ім. В.Гнатюка  
(Тернопіль, Україна), ivanzuljak@gmail.com  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3758-2019>

## Андрій КЛІШ

доктор історичних наук,  
професор кафедри історії України, археології  
та спеціальних галузей історичної науки,  
Тернопільський національний педагогічний університет ім. В.Гнатюка  
(Тернопіль, Україна), klish\_andriy@ukr.net  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6074-6064>

## Використання російською армією транспортних комунікацій в умовах Першої світової війни (на прикладі Тернопільської губернії)

DOI: <https://doi.org/10.15407/uhj2022.04.190>

УДК: 94:629(477.84:470)«1914/1017»

**Анотація.** Мета дослідження ґрунтується на аналізі використання російською окупаційною армією транспортних комунікацій у Тернопільській губернії в умовах Першої світової війни. **Методологія** базується на принципах історизму, системності, науковості, локальної історії, модерних теоретико-методологічних засадах, комплексному аналізу архівних джерел російських окупаційних військових структур і цивільних адміністрацій. **Наукова новизна.** Охарактеризовано використання російськими військами транспортних комунікацій у Тернопільській губернії під час Першої світової війни. **Висновки.** Використання російською окупаційною армією транспортних комунікацій у Тернопільській губернії в умовах Першої світової мало надзвичайно важливе значення, поєднуючи інтереси фронту й тилу, забезпечуючи масове перевезення військ, продовольства, фуражу, боєприпасів, вугілля тощо. Від злагодженої та дієвої транспортної інфраструктури залежало своєчасне задоволення потреб фронту, відповідно й результати бойових дій. Загалом усі транспортні комунікації перебували у задовільному стані, однак при масовому переміщенні обозів та артилерії, без постійного нагляду, вони виходили з ладу. У зв'язку з обмеженням контингенту дорожніх служб, не було змоги відремонтувати всі шляхи сполучення одночасно. Відновлювальні роботи проводили відповідні дорожні загони, військовополонені й місцеві жителі, контрольовані поліцією, на умовах кругової поруки. Залучення місцевого населення до підтримки комунікацій у належному стані призводило до зловживань як повітової, так і губерньської влади, пов'язаних із кількістю працівників, обсягом виконаних робіт, виплатою коштів тощо.

**Ключові слова:** Перша світова війна, Тернопільська губернія, повітова влада, російська армія, транспортні комунікації, шляхи сполучення.

Шляхи сполучення, як важливий складник транспортної інфраструктури держави, завжди відіграватимуть визначне місце в поступі людської цивілізації, що обумовлює зацікавленість дослідників у вивченні цієї актуальної наукової проблематики. Особлива роль відводиться шляхам сполучення в умовах воєнного часу, зокрема використання їх російською окупаційною владою в Тернопільській губернії в період Першої світової війни. Це актуалізує вивчення проблем локальної історії й виокремлює краєзнавчий аспект крізь призму аналізу важливих подій Великої війни. Власне досліджувана доба, з одного боку, стала «переломною подією для світової історії, справжньою гранню між епохами, визначивши, по суті, подальший розвиток людської цивілізації», з іншого – «логічним завершенням суперечливих процесів “довгого”, в історичному вимірі, XIX ст.»<sup>1</sup>.

Проблему використання російською окупаційною армією шляхів сполучення в Тернопільській губернії в умовах Першої світової війни, котра, без сумніву, має наукову новизну і практичне значення, попри значний пласт праць, присвячених бойовим діям, дослідники не вивчали й не аналізували. Тематично дотичними є праці українських фахівців. Зокрема публікації І.Толокньова<sup>2</sup> частково присвячені транспортним комунікаціям Австро-Угорщини на територіях, зайнятих російськими військами<sup>3</sup>. А.Хахлюк наводить лише статистичні дані про протяжність залізниць Наддніпрянщини, про робітників і службовців тощо<sup>4</sup>. І.Вергун аналізував повноваження службовців транспортної жандармерії залізниць українських губерній Російської імперії з питань транспортування військових вантажів, евакуації людей у тил у роки Першої світової війни<sup>5</sup>. Із російських авторів варто виокремити дослідження А.Васильєва, котрий побіжно описує організацію стратегічного військового управління у воєнний період<sup>6</sup>. М.Оськін, аналізуючи продовольче питання в Росії та забезпечення армії, звертає увагу на роль залізничного транспорту<sup>7</sup>.

Задекларована проблема дозволяє виявити основоположні закономірності внутрішніх процесів розвитку будь-якої держави, вичерпно охарактеризувати її соціально-економічний, військовий, а багато у чому політичний стан, організацію виробничого процесу тощо, позаяк залізничні комунікації відігравали вирішальну роль при здійсненні масових перевезень людей та вантажів, органічно поєднуючи інтереси фронту й тилу<sup>8</sup>. Бойові дії Першої світової війни залежали від мілітаризації господарства, вдосконалення виробництва, залізничного та автомобільного транспорту

<sup>1</sup> Реепт О., Ковальчук Т. Перша світова війна 1914–1918 рр.: український контекст // Краєзнавство. – 2014. – №3/4. – С.21–24.

<sup>2</sup> Толокньов І.В. Залізничний транспорт України в умовах Першої світової війни (серпень 1914 – лютий 1917 р.) // Вісник Київського університету: Історія. – Вип.42. – К., 1999. – С.16–18; Його ж. Залізниця України в добу гетьманату (травень – грудень 1918 р.) // Там само. – Вип.48. – К., 1999. – С.27–30; Його ж. Залізниця України в добу Центральної Ради (березень 1917 – квітень 1918 рр.) // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету: Історія. – Вип.2. – Вінниця. 2000. – С.79–84.

<sup>3</sup> Толокньов І.В. Залізничний транспорт України в період Першої світової війни (1914–1918 рр.): Автореф. дис. ... канд. іст. – К., 2001. – С.4.

<sup>4</sup> Хахлюк А. Залізничний комплекс України в роки Першої світової та громадянської воєн // Історія народного господарства та економічної думки України. – Вип.37/38. – К., 2005. – С.96–105.

<sup>5</sup> Вергун С.І. ЖПУЗ українських губерній у роки Великої війни: організація евакуації й транспортування воєнних вантажів // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – Вип.25. – К., 2016. – С.181–188.

<sup>6</sup> Васильєв А.Н. Организация стратегического военного управления в ходе Первой мировой войны // Перша світова війна у військово-історичному вимірі (до 100-річчя події): Зб. мат. Міжнар. наук. форуму 26–28 червня 2014 р. – Л., 2014. – С.56–58.

<sup>7</sup> Оськин М.В. Продовольственный вопрос в России и снабжение армии в период Первой мировой войны (июль 1914 – октябрь 1917): Дисс. ... д-ра ист. наук. – Москва, 2018. – С.210.

<sup>8</sup> Толокньов І.В. Залізничний транспорт України в період Першої світової війни... – С.3.

тощо<sup>9</sup>. На думку деяких дослідників, саме залізниця становила основу мережі шляхів сполучення в умовах, коли на стан ґрунтових доріг суттєво впливали погодні умови<sup>10</sup>.

Будь-який військовий конфлікт вимагає злагодженої роботи всієї економіко-промислової системи, адже від продуктивності підприємств та від своєчасних поставок напряму залежать результати боїв. Держави Європейського континенту, котрі брали участь у протистоянні, повною мірою відчули на собі дестабілізаційні процеси в економічній та соціальній сферах, що призвело до криз усередині суспільства, а в Російській імперії – до революції та ліквідації самодержавства<sup>11</sup>.

Для російської імперської системи були характерні етатизм, централізм, відсутність самоуправління територій, азіатський спосіб виробництва, абсолютна деспотична державна влада, що у завуальованій формі висувала претензії на світове панування та гегемонію, а також виправдовувала існуючі порядки й загарбницькі війни<sup>12</sup>. Проте російський дослідник В.Миронов уважав, що причинами Першої світової війни став бурхливий розвиток західної цивілізації, стрімке зростання промислового, науково-технічного виробництва, що вимагало створення єдиного світового ринку, на який одночасно претендували провідні промислові й торгові держави світу, а також «зростання нерівності та дегуманізація всієї західної цивілізації»<sup>13</sup>. На думку О.Айрапетова, зовнішня політика Російської імперії напередодні Першої світової визначалася низкою причин, серед яких можна назвати прагнення контролювати чорноморські протоки, збереження рівноваги в Європі, боротьба з революцією й підтримка слов'янських визвольних рухів<sup>14</sup>. Натомість Державна дума вважала, що для того, аби «відігравати ту роль, яка належить Росії по праву, вона повинна мати сильну армію, а точніше найсильнішу за її сусідів, сильнішу не лише кількісно, але якісно»<sup>15</sup>.

Незадовільний стан шляхів сполучення яскраво ілюструє приклад Волинської губернії першої половини XIX ст.<sup>16</sup> Один із російських авторів, аналізуючи транспортну структуру кінця позаминулого століття, писав, що посади чиновників на залізницю отримують протеже керівництва, які жодним чином не пов'язані з цією сферою діяльності<sup>17</sup>. Складність утримання сталевих магістралей передусім була пов'язана з тим, що Російська імперія переживала серйозну кризу, пов'язану з необхідністю впорядкування залізниць. За підрахунками, дефіцит фінансування сягав майже 2 млрд руб., тому що влада «зобов'язувала» платників податків утримувати навіть ті залізниця, які функціонували незадовільно або зовсім не діяли. І це при тому, що їх експлуатація мала б бути вигідною<sup>18</sup>.

Кардинально протилежна ситуація спостерігалася на Східній Галичині. Фінансова скрута внесла корективи в наміри відмовитися від державного будівництва й віденський уряд започаткував переговори з Товариством Північної залізниці цесаря Фердинанда про викуп ним наявних ліній та розбудову їх надалі до Львова<sup>19</sup>.

<sup>9</sup> Васильев А.Н. Организация стратегического военного управления... – С.56.

<sup>10</sup> Оськин М.В. Продовольственный вопрос в России и снабжение армии... – С.210.

<sup>11</sup> Вергун С.І. ЖПУЗ українських губерній у роки Великої війни... – С.182.

<sup>12</sup> Пасічник В.М. Російська імперська суспільна система: сутність, ознаки та етапи розвитку (злам XIX–XX ст.) // Перша світова війна у військово-історичному вимірі (до 100-річчя події). – С.89–91.

<sup>13</sup> Миронов В.Б. Первая мировая война: Борьба миров. – Москва, 2014. – С.8.

<sup>14</sup> Айрапетов О. Внешняя политика Российской империи (1801–1914). – Москва, 2006. – С.3.

<sup>15</sup> Государственная дума: Четвёртый созыв: Стенографические отчёты 1914: Сессия вторая. – Ч.5. – Санкт-Петербург, 1914. – С.194.

<sup>16</sup> Див.: [Електронний ресурс]: <https://www.via-regia.org/bibliothek/pdf/Vitrenko.Transport.formatiert.pdf>

<sup>17</sup> Котлубай Л. Железнодорожный мир. – Санкт-Петербург, 1890. – С.3–4.

<sup>18</sup> Шмукеер М.М. Финансы казённой сети железных дорог России в связи с бюджетом (1890–1913 г.) и очерк Восточно-Китайской железной дороги. – Вольск, 1918. – С.3.

<sup>19</sup> Жалоба І.В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х рр. XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). – Чернівці, 2004. – 520 с.

4 листопада 1861 р. відбулося відкриття відрізка Перемишль – Львів як частини залізниці Карла Людвіга. Саме вона стала першою магістраллю, що мала своє логічне продовження завдяки побудові ліній до Чернівців, Тернополя і Бродів<sup>20</sup>. Галицькі лінії з провінційних перетворювалися на європейські колії, маючи на меті сполучення Півдня Росії із Західною Європою, Чорного моря – з Балтійським тощо<sup>21</sup>.

Залізниці були найбільш централізованою галуззю економіки. Довжина шести в межах України становила в 1915 р. 12 тис. км. Їх обслуговували близько 200 тис. службовців. Основний капітал залізниць дорівнював 1514 млн руб., а щорічний «чистий» прибуток – 135 млн руб.<sup>22</sup> Характерною особливістю розвитку шляхів сполучення в Російській імперії стало те, що до появи залізничного транспорту не було розвинуто шосейних доріг, упорядкованих водних систем. Із початком Першої світової війни спостерігалася різка диспропорція між потребами у залізничному транспорті та можливостями держави в їх задоволенні. Аналогічна ситуація простежувалася й в експлуатації шосе<sup>23</sup>. Особливо проблема, пов'язана із залізничним транспортом, загострилася 1915 р. (відступ російської армії, евакуація, масове біженство). Власне, це призвело до того, що низький довоєнний рівень підготовки залізничного транспорту зумовив кризу, з якою галузь не змогла впоратися<sup>24</sup>.

Залізнична мережа Російської імперії поділялася на дві частини: шляхи сполучення Західного району (фронт) з часу оголошення загальної мобілізації передано до складу військово-польового управління; Східного району (тилу) залишалися у віданні міністерства шляхів сполучення. З початку війни й до 15 вересня 1915 р. транспортна інфраструктура фронту підпорядковувалася начальникові військових сполучень при штабі верховного головнокомандувача, на місцях – начальникам забезпечення фронтів, які виконували функції інтендантського відомства<sup>25</sup>. Я.Букшпан уважав, що окрім поділу залізничної мережі на сферу компетенції військової та цивільної адміністрації, забезпечення перевезень для потреб армії, уряд жодних підготовчих заходів не запроваджував, фактично не був готовий до роботи в умовах війни<sup>26</sup>. Проте російська влада намагалася подолати проблеми, пов'язані із залізничним транспортом, не шляхом удосконалення системи сполучень, а черговим розпорядженням із грифом «Таємно». Ідеться про «Правила підготовки залізниць до масових перевезень військ та їх виконання»<sup>27</sup>.

У пояснювальній записці від 13 березня 1915 р. до кошторису витрат на поточний рік по Львівському округу шляхів сполучення зауважувалося, що територія Галичини поділяється на 12 ділянок (водні й шосейні шляхи), з яких лише на 9 зайнятих російською армією поширювалася юрисдикція згадуваної структури<sup>28</sup>. На залізничне сполучення працювало за правилами російських транспортних комунікацій, нова влада намагалася встановити пряме сполучення з основними пунктами південно-західних залізниць Росії<sup>29</sup>.

<sup>20</sup> Жалоба І. Сполучення Львова з Віднем: з історії залізниці Карла Людвіга // Краєзнавство. – 2011. – №4. – С.199–203.

<sup>21</sup> Die ostgalizische Karl Ludwigs-Bahn // Wochenschrift für Volkswirtschaft und Statistik. – 1857. I. Bd. – S.330–335.

<sup>22</sup> Халлюк А. Залізничний комплекс України в роки... – С.96.

<sup>23</sup> Васильев Н. Транспорт России в войне 1914–1918 гг. – Москва, 1939. – С.7–8.

<sup>24</sup> Хейвуд Э. Инженер революционной России: Юрий Владимирович Ломоносов (1876–1952) и железные дороги / Пер. с англ. – Москва, 2013. – С.167.

<sup>25</sup> Букшпан Я.М. Военно-хозяйственная политика: Формы и органы регулирования народного хозяйства за время мировой войны 1914–1918 гг. – Москва; Ленинград, 1929. – С.267–268.

<sup>26</sup> Там же.

<sup>27</sup> Державний архів Тернопільської обл. (далі – ДАТО). – Ф.308. – Оп.1. – Спр.3. – Арк.2.

<sup>28</sup> Велика війна 1914–1918 рр. і Україна: У 2 кн. – Кн.2: Мовою документів і свідчень. – К., 2015. – С.259.

<sup>29</sup> Московська окупація Галичини 1914–1917 рр. за свідченнями сучасників. – Л., 2020. – С.50–51.

Відомо, що на 13 березня 1915 р. на Галичині, у відповідності зі статистикою часів Австро-Угорщини, функціонували різні типи шляхів сполучення (водні та шосейні), у тому числі крайові (3400 км), повітові (1755 км), гмінні 1-го розряду (2975 км). Усього 12 210 км, без урахування гмінних доріг 2-го розряду, що, зазвичай, були або ґрунтовими, або ж незначної протяжності<sup>30</sup>. Проблема полягала в тому, що російська влада не мала достатньої інформації про шляхи сполучення, їх стан, кількість тощо. 14 грудня 1914 р. саме на це звертав увагу очільник Тернопільської губернії, розпорядившись, щоб керівники повітів подали до канцелярії необхідну інформацію, у тому числі й про шляхи сполучення<sup>31</sup>. За підрахунками авторів, із 16 повітів статистичні дані надійшли по 14<sup>32</sup>. Причому окремі з них лише після неодноразових звернень губернатора подали в лютому 1915 р.<sup>33</sup>

Варто зауважити, що інформація щодо транспортної інфраструктури не була повною й систематизованою, що свідчило про формальний підхід окремих повітових керівників до справи її підготовки. В основному функціонували дороги державного, крайового, повітового, гмінного, сільського підпорядкування. Це були залізниці, шосе, водні, ґрунтові шляхи. Дороги 1-го класу утримувалися за рахунок крайового фонду, 2-го – повітовим коштом<sup>34</sup>. У Тернопільській губернії проводився збір державного і крайового мита. Наприклад, шосейний збір у Борщівському повіті за червень 1915 р. складав 1140 руб. 63 коп.<sup>35</sup>

Точно визначити кількість шляхів сполучення в Тернопільській губернії на основі архівних матеріалів неможливо. У звітах повітових начальників подавався лише напрямок дороги, а не її підпорядкування, стан тощо. Проте були повіти, де фіксувалася доволі повна інформація. Наприклад, на лютий 1915 р. в Тернопільському повіті стан доріг був задовільним. Протяжність шосе становила 38 верст, функціонували три основних напрямки – з Тернополя на Золочів, на Цебрів, на Теробовлю – Микулинці. Губернських шляхів було п'ять: Тернопіль – Підволочиськ через Романівку; Тернопіль – Збараж, кінцевий пункт Шляхтинці – Лозова; Тернопіль – Броди, кінцевий пункт Мшанець; Тернопіль – Бережани – Рогатин, кінцевий пункт Колясантівка при Великому Ходачкові; Смиківці – Ходачків – Купчинці, через Бережанський повіт до Покропивної Тернопільського повіту<sup>36</sup>. Загалом протяжність ґрунтових шосейних доріг сягала 172 версти. Найважливіші з них: Тернопіль – Козівка, Сушин – Микулинці, Сушин – Чернилів-Мазовецький, Микулинці – Ладичин, Мишковичі – Лука Велика, Митниця – Скоморохи, Буцнів – Березовиця Велика, Драганівка – Забойки, Глибочок Великий – Кокутківці, Воробіївка – Цебрів, Івачів Дальний – Городище, Анківці – Чернихів, Плесківці – Курівці, Хоми – Березовиця Мала, Русанівка – Башківці – Шляхтинці<sup>37</sup>.

Начальник Збараського повіту в рапорті від 2 червня 1915 р. доповідав губернаторові про те, що функціонували дороги крайового значення, такі, як Тернопіль – Збараж, Збараж – Підволочиськ, Залужжя – Березовиця; повітового Збараж – Буда Збараська. Натомість відсутні шляхи державного значення. Насправді ж інженери з округу шляхів сполучення повідомляли, що в повітовому

<sup>30</sup> Велика війна 1914–1918 рр. і Україна. – Кн.2. – С.259–260.

<sup>31</sup> ДАТО. – Ф.322. – Оп.1. – Спр.2. – Арк.2, 3–3 зв.

<sup>32</sup> Там само. – Арк.7–8, 10 зв., 11, 17, 23–23 зв., 33–33 зв., 48, 50–50 зв., 65 зв., 73 зв. – 74, 83 зв., 95 зв., 97, 104 зв., 105–105 зв., 112 зв., 113, 118, 122 зв., 123–123 зв., 131–131 зв., 151.

<sup>33</sup> Там само. – Арк.7–8, 17.

<sup>34</sup> Там само. – Арк.23 зв.

<sup>35</sup> Там само. – Спр.86. – Арк.22–22 зв.

<sup>36</sup> Там само. – Спр.2. – Арк.122 зв. – 123.

<sup>37</sup> Там само. – Арк.123.

підпорядкуванні залишилося лише шосе Збараж – Тернопіль, позаяк інші крайові дороги не мали стратегічного значення<sup>38</sup>.

Значну кількість російських військ перевозив усе ж залізничний транспорт. Так, 15–19 травня 1916 р. через станцію Чортків пройшли 15 ешелонів 44-го армійського корпусу<sup>39</sup>. Командир 6-го легкого артилерійського дивізіону повідомляв коменданта Тернополя про те, що 29–30 вересня 1916 р. його підрозділ 4 ешелонами прибув до міста<sup>40</sup>. За нашими підрахунками, через Чортків 1–2 січня 1917 р. прямували 15 військових ешелонів у складі 693 інтендантських і 1100 військових вагонів. Основні напрямки руху: Миколаїв, Перм, Вінниця, Житомир, Київ, Балаклія, Рівне, Кременчук, Кам'янець-Подільський, Херсон та ін.<sup>41</sup>

Російська адміністрація звертала увагу не тільки на залізничні шляхи, але й на шосейні дороги, особливо на їх стан у зимовий період. Так, військова влада повідомляла тернопільському губернаторові про те, що автомобільний загін головного ешелону штабу армії, який виїхав із Волочиська по шосе в напрямку Тернополя, після 15 верст через снігові заноси повернув назад. Зважаючи на «майбутній проїзд автомобіля командувача, це варто мати на увазі»<sup>42</sup>. Відтак поліцейський пристав у Волочиську отримав наказ особисто забезпечити проїзд воєначальника<sup>43</sup>.

Певною проблемою в російській армії стали нещасні випадки. 27 жовтня 1914 р. тимчасовий військовий генерал-губернатор Галичини видав наказ №59 (оприлюднено 9 листопада) щодо дотримання визначених вимог. Із документом передбачалося ознайомити всіх водіїв та власників автомобілів<sup>44</sup>.

Командувач арміями Південно-Західного фронту вказував очільникові Тернопільської губернії, що в районах перебування військ необхідно утримувати в доброму стані шосейні шляхи напрямків Волочиськ – Тернопіль – Бережани – Рогатин, Тернопіль – Чортків – Заліщики, Струсів – Бучач – Товсте, Бережани – Підгайці – Монастириськ – Нижнів, Монастириськ – Бучач, Підвисоке – Липиця – Буртшин – Войнилів – Надвірна, Рогатин – Галич – Станіслав, Журавно – Сивки – Галич; ґрунтові дороги Журавно – Совгайки – Радехів – Ходорів, Долина – Підгірки – Станіслав, Кроховиця – Рознажів – Лахівці – Станіслав – Тисмениця – Нижнів, Сільце – Устя-Зелене – Табориська<sup>45</sup>. Усі вони загалом перебували у задовільному стані, однак при масовому проході обозів та артилерії без постійного нагляду зношувалися. Необхідно було відремонтувати мости, контролювати стан шосейних і ґрунтових доріг, приступати до ремонту безпосередньо після проходження військ, мости передавати під контроль поліції, яка забезпечувала їх охорону з числа місцевих жителів на умовах кругової поруки<sup>46</sup>, залучати населення до прибирання снігу, щоб уможливити рух автомобілів<sup>47</sup>.

Важливе місце в комунікації займало місто Гусятин, тож військова влада залучала військовополонених до виконання розвантажувально-навантажувальних робіт, до роботи в майстернях депо тощо. Зокрема комендант залізничної станції просив надати йому для розвантаження 30 вагонів – 200, для розвантаження снарядів – 15 «нижчих чинів»<sup>48</sup> та ін. Бранців, використовуваних на важких роботах, слід було

<sup>38</sup> Там само. – Спр.86. – Арк.2–2 зв.

<sup>39</sup> Там само. – Ф.308. – Оп.1. – Спр.3. – Арк.14.

<sup>40</sup> Там само. – Ф.302. – Оп.1. – Спр.1. – Арк.16.

<sup>41</sup> Там само. – Ф.308. – Оп.1. – Спр.4. – Арк.3.

<sup>42</sup> Там само. – Ф.322. – Оп.1. – Спр.74. – Арк.1.

<sup>43</sup> Там само. – Арк.2.

<sup>44</sup> Там само. – Спр.1. – Арк.172–173.

<sup>45</sup> Там само. – Ф.322. – Оп.1. – Спр.74. – Арк.28, 61.

<sup>46</sup> Там само. – Арк.28–28 зв., 35–35 зв.

<sup>47</sup> Там само. – Арк.27–27 зв.

<sup>48</sup> Там само. – Ф.308. – Оп.1. – Спр.2. – Арк.12, 31.

забезпечувати повноцінним харчуванням. Особливо це стосувалося праці в майстернях депо. Тому начальник 15-ї дільниці станції Гусятин просив «на посилення харчування» виділити з авансових сум для 20 осіб добові в розмірі 25 коп.<sup>49</sup> Загалом на зазначеній станції трудилися понад 300 полонених, що залежало від виконуваних робіт. Так, для навантаження 20 платформ соломною залучалося 180 людей<sup>50</sup>. Із жовтня 1916 р. щоденно збільшувався обсяг надходження вантажів (до 40–50 вагонів), що вимагало більшої кількості робочої сили<sup>51</sup>. Наприклад, на 12 серпня 1916 р. до складу 6-ї роти 20-го дорожнього батальйону належали 238 полонених<sup>52</sup>, на 11 вересня – 208<sup>53</sup>, на 29 вересня – 239<sup>54</sup>, на 11 жовтня – 139<sup>55</sup>.

Імовірно бранців, яких використовували для розвантажувально-навантажувальних робіт на станції Гусятин, окупаційна влада намагалася залучати й до інших видів праці. Про це свідчить наказ стройової частини від 26 серпня 1916 р. щодо доведення до відома командира 6-ї роти 20-го дорожнього робочого батальйону про те, що на час виконання завдань на місцевій станції військовополонені підпорядковуються її начальникові, в усіх інших випадках – командирів роти на загальних підставах<sup>56</sup>. У відповідності з розпорядженням управління залізниць Галичини й Буковини від 7 лютого 1917 р., станції мали забезпечити обслуговування до 1 тис. вагонів. Зокрема фронтові станційні пункти в Тернополі, Монастирській і Коломиї – по 200 кожен<sup>57</sup>.

Командувач арміями Південно-Західного фронту наказував підтримувати у доброму стані напрямок Рогатин – Галич, особливо з огляду на масовий рух обозів та артилерії. Розчищенню від снігу підлягало шосе Тернопіль – Бережани – Підвисоке – Бурштин – Галич – Станіслав<sup>58</sup>. Окупаційна влада повідомляла, що автомобіль із Галича зумів проїхати лише 3 версти, тому що шлях заметений. Необхідно було розчистити шосе Волочиськ – Тернопіль – Бережани – Підвисоке – Бурштин – Галич – Станіслав<sup>59</sup>. Помічник начальника Скалатського повіту рапортував керівникові Тернопільської губернії про те, що шосе Волочиськ – Тернопіль у підвідомчих межах очищене від снігу. Безперешкодно проїхали машини автороти, Червоного Хреста, натомість артилерійські частини – з деякими труднощами. У зв'язку з ускладненням погодних умов очищення від снігу на шосе призупинено, але згодом буде відновлено<sup>60</sup>. Губернатор повідомляв начальникові Бережанського повіту про те, що очищення шосе від снігу в напрямку Тернопіль – Бережани покладено на інженера Войцеховського та його помічника техніка Павлова; Бережани – Підвисоке – Бурштин – на Криштовича; Бурштин – Галич – Станіслав – на Лапинського<sup>61</sup>. Звертався до начальника шосейних шляхів Галичини для залучення інженера з метою розчищення напрямку Тернопіль – Чортків – Заліщики<sup>62</sup>.

Штаб Південно-Західного фронту зобов'язав начальника Тернопільської губернії розпочати розчистку шосе в напрямку Тернопіль – Підвисоке – Бережани –

<sup>49</sup> Там само. – Арк.150.

<sup>50</sup> Там само. – Арк.75.

<sup>51</sup> Там само. – Арк.160.

<sup>52</sup> Там само. – Арк.11.

<sup>53</sup> Там само. – Арк.91.

<sup>54</sup> Там само. – Арк.138.

<sup>55</sup> Там само. – Арк.186.

<sup>56</sup> Там само. – Арк.111.

<sup>57</sup> Там само. – Спр.5. – Арк.16–16 зв.

<sup>58</sup> Там само. – Ф.322. – Оп.1. – Спр.74. – Арк.30, 32–34.

<sup>59</sup> Там само. – Арк.43–44, 45–45 зв., 49.

<sup>60</sup> Там само. – Арк.63.

<sup>61</sup> Там само. – Арк.65–66, 69, 72–72 зв.

<sup>62</sup> Там само. – Арк.68.

Галич, адже офіцер, відряджений у Станіслав, повідомляв, що відрізок шляху Тернопіль – Плотича лише тимчасово придатний для руху легкових автомобілів («найбільш складна ділянка шляху розчищається до щебеню селянами, зібраними за 30 верст, буде придатна для руху не пізніше вечора. Інші ділянки шосе вимагають постійних і безперервних робіт розчищення їх від снігу на ширину дороги»). На ділянці в Куржанах розчищено лише вузьку частину дороги<sup>63</sup>. 27 лютого 1915 р. від начальника Богородчанського повіту губернатор вимагав відрядити техніків із ремонту мостів у Бистриці, Лісці, Старих Богородчанах. Для розчищення шляху Тернопіль – Заліщики – Бучач влада залучала населення, включно з євреями<sup>64</sup>. Так, у с. Пасічна сапери були змушені підірвати міст, щоб його повністю не пошкодила крига. Відновлення вимагало 5–6 днів. Рух військ відбувався через два тимчасових мости, які з приходом весни руйнувалися. На схід від Станіслава, у напрямку Тисмениці, також було підірвано міст завширшки 60 сажнів. Його відновлення тривало місяць<sup>65</sup>.

Із метою забезпечення безперешкодного перевезення військ, очільник Тернопільської губернії зобов'язував начальників Чортківського, Бучацького, Терехівського, Заліщицького, Бережанського й Гусятинського повітів привести шляхи сполучення до нормального стану<sup>66</sup>. У телеграмі йшлося про те, що санну дорогу Заліщики – Чортків розчищено у зв'язку з рухом військових обозів. У зв'язку зі снігопадом залучалися 20 стражників і 4 урядники під керівництвом помічника начальника Чортківського повіту<sup>67</sup>. На 18 лютого 1915 р. дороги в Бучацькому повіті розчищено від снігу і придатні для руху військ<sup>68</sup>.

Окрім того, військових турбували мости й переправи. Зокрема начальник штабу армії Південно-Західного фронту цікавився станом мосту в Калуському повіті. Оскільки він був непридатний для проїзду, місцева адміністрація повідомляла, що міст будується інженером водних і шосейних шляхів Северуковим і «буде готовий для використання найближчим часом»<sup>69</sup>. 19 лютого 1915 р. штаб фронту запитував начальників Заліщицького, Тлумацького, Чортківського, Бережанського, Підгаєцького, Станіславського повітів щодо стану мостів та переправ<sup>70</sup>. Від очільників Гусятинського і Збарзького повітів вимагалася інформація про населені пункти, де є мости, переправи, в якому вони стані, коли будуть відремонтовані<sup>71</sup>. Так, чортківський повітовий начальник повідомляв канцелярію губернатора, що мости у Чорткові, Ягільниці, Улашківцях, Давидківцях і на 4-му кілометрі від Чорткова до Білобожниці у справному стані<sup>72</sup>.

20 лютого 1915 р. начальник Терехівського повіту доповідав у губернську канцелярію, що на шляху від Тернополя до Копичинців діяв міст у с. Кровинка, два невеликих мости в Терехівці та Плебанівці, на шляху в Бучач, у Струсові, два мости на шляху до Скалата, два в Янові тощо. Усі придатні до використання<sup>73</sup>. У межах Бучацького повіту до початку бойових дій діяли переправи через Дністер у с. Острів і прикордонному с. Лука. У Городенківському повіті переправи знищено австро-угорськими військами, які досі не відновлено, тому що ці села

<sup>63</sup> Там само. – Арк.76–78.

<sup>64</sup> Там само. – Арк.75, 80–81, 106.

<sup>65</sup> Там само. – Арк.91.

<sup>66</sup> Там само. – Арк.3–5.

<sup>67</sup> Там само. – Арк.8.

<sup>68</sup> Там само. – Арк.9.

<sup>69</sup> Там само. – Арк.10–10 зв.

<sup>70</sup> Там само. – Арк.12–15.

<sup>71</sup> Там само. – Арк.16–17.

<sup>72</sup> Там само. – Арк.19.

<sup>73</sup> Там само. – Арк.20.



обстрілювала ворожа артилерія<sup>74</sup>. У Бережанському повіті функціонували в напрямках Бережани – Тернопіль – чотири мости, Бережани – Підгайці, на Потутори, Бережани – Рогатин – по три, із міста на станцію – два мости. Усі на той час справні<sup>75</sup>. 26 лютого 1915 р. очільник Збараського повіту в повідомленні під грифом «Таємно» повідомляв губернаторові, що на шосейному шляху зі Збаража на Волочиськ функціонував великий дерев'яний міст на кам'яній основі у Збаражі, аналогічний збережено у с. Медині, невеликий дерев'яний міст на кам'яній основі діяв у Скориках. У напрямку зі Збаража на Броди – невеликий дерев'яний міст на кам'яній основі збережено у селах Новики та Іванчани. На шосейному шляху Збараж – Тернопіль – великий дерев'яний міст на кам'яній основі у Збаражі й Чернихівцях. Усі в доброму стані. Окрім того, на шосейних і ґрунтових дорогах функціонували невеликі бетонвані мости, канава для відведення весняної води тощо<sup>76</sup>.

2 березня 1915 р. командування Південно-Західного фронту повідомляло керівникові Тернопільської губернії про стан переправ. Зокрема через річку Бистрицю в районі Станіслава, через залізничний міст біля с. Книшин – не придатні для руху колісного транспорту; міст на шосе у районі с. Пасічна підірвано, розрив сягає 30 сажнів, рух можливий через 5–6 днів; інші мости не придатні для руху військ<sup>77</sup>. 11 березня 1915 р. начальник Скалатського повіту повідомляв губернатору, що в напрямку Підволочиськ – Тернопіль є такі мости: Підволочиськ – Кам'янка – 6, Кам'янка – 1, Кам'янка – Романове – 5, Волочиськ – Підволочиськ – 3. Загальна протяжність шосе Підволочиськ – Романове Село (Тернопільський повіт) становить 22 км. Усі мости не придатні для руху військового транспорту. Мости через р. Збруч, із Волочиська в Підволочиськ вимагали незначного ремонту. Окрім того через Збруч діяли три мости в Тарноруді, один у Калгарівці (дорога з Сатанова). Вони придатні до використання<sup>78</sup>.

Для виконання дорожніх робіт у Тернопіль було відряджено чотири дорожніх загони під керівництвом інженера Ульянова. Кожен складався з інженера, техника, чотирьох десятників, було також до тридцяти підвід<sup>79</sup>. Загони призначалися для ремонту мостів безпосередньо після проходження військ. Кожен підпорядковувався управлінню командирів корпусів, які визначали перелік виконуваних робіт. Із часом, після формування тилових частин, ці загони переводили в тил<sup>80</sup>. 14 вересня 1916 р. канцелярія тернопільського губернатора повідомляла начальників Борщівського, Бучацького, Тернопільського, Чортківського, Скалатського, Збараського, Терехівського, Гусятинського повітів про надсилання копій документів виконаних дорожніх робіт, залучення кількості робітників і гужового транспорту<sup>81</sup>. Однак не всі змогли виконати розпорядження губернатора й подати необхідну інформацію. Зокрема начальник Чортківського повіту штабс-ротмістр Давидов повідомляв канцелярію про складність копіювання списків осіб, залучених до виконання робіт, тому що необхідні дані зберігалися в керівників дорожніх загонів<sup>82</sup>. Із виконанням розпорядження губернатора виникали певні труднощі, тому що навіть на 23 вересня Тернопільський, Борщівський, Бучацький, Чортківський, Скалатський, Збараський, Терехівський,

<sup>74</sup> Там само. – Арк.21–21 зв.

<sup>75</sup> Там само. – Арк.23.

<sup>76</sup> Там само. – Арк.24–24 зв.

<sup>77</sup> Там само. – Арк.93–93 зв.

<sup>78</sup> Там само. – Арк.95–95 зв.

<sup>79</sup> Там само. – Арк.120.

<sup>80</sup> Там само. – Арк.96, 99–100.

<sup>81</sup> Там само. – Спр.164. – Арк.3.

<sup>82</sup> Там само. – Арк.4.

Гусятинський повіті так і не надіслали копії розписок щодо кількості робочої сили й гужового транспорту<sup>83</sup>. Натомість керівник Тернопільського повіту 19 жовтня подав загальним списком інформацію про виконані роботи, кількість залучених робітників, гужового транспорту, без підписів відповідальних осіб – керівників дорожніх загонів, виконавців тощо<sup>84</sup>. Помічник начальника управління діловодства Бучацького повіту також подав дані у форматі таблиці без відповідних підписів<sup>85</sup>. Натомість збереглися копії розписок, подані від імені, наприклад, начальника 64-го дорожнього загону в районі армій Південно-Західного фронту від 23 березня 1916 р. про отримання від очільника 3-ї ділянки шляхів сполучення Шимкова двадцяти одиниць гужового транспорту за підписом старшого техника цього загону Шитикова<sup>86</sup>.

Начальник Скалатського повіту відмовився подавати необхідну інформацію, мотивуючи це тим, що основною причиною відсутності списку осіб, залучених до виконання дорожніх робіт, та одиниць гужового транспорту було те, що доволі часто комплектування відбувалося десятниками і стражниками самостійно, без відома не лише його, але й поліції, в'їтів, тож такі факти документально підтвердити неможливо. Адміністрація повіту просила губернатора, щоб він вплинув на очільника 76-го дорожнього загону про надсилання ним списку на 500 осіб і 170 підвід, залучених до виконання ремонтних робіт<sup>87</sup>.

Уважаємо, що відмова виконувати розпорядження губернатора й надсилати детальну звітну інформацію пов'язувалася зі зловживаннями повітових органів влади та виконавців робіт, виплатою залученому місцевому населенню грошових коштів тощо. Про такі факти свідчить копія звернення жителя Великих Гнилиць Й.Плиса до старшого діловода управління начальника інженерів 8-ї армії капітана Мойсеева, що урядник Кошляківської ділянки заборгував йому кошти в розмірі 60 руб. Після цього означену суму за присутності в'їта села і представника повітової ради землеробів І.Соханека було виплачено<sup>88</sup>. Можна припустити, що це єдиний випадок, зафіксований органами влади, про виплату грошової винагороди за виконання певних робіт.

За нашими підрахунками, у Скалатському повіті впродовж 30 червня – 20 вересня 1916 р. спостерігалася така ситуація. Залучено 30 червня 2006 осіб, 100 підвід; 31 червня – 614 і 33; 18 серпня – 1485 та 148; 21 серпня – 392 й 31; 26 серпня – 542 і 93; 27 серпня – 64 та 2; 8 вересня – 72 й 6; 9 вересня – 134 і 12; 12 вересня – 118 та 12; 19 вересня – 28 й 4. Усього 4094 особи, 335 підвід<sup>89</sup>. Так, у розпорядження полковника Коханова виділено на 27 липня 1916 р. 376 військовозобов'язаних чоловіків із Тереховлянського повіту. Із с. Могильниця – 26 чол., с. Романівка – 37 чол., 10 жін.; 105 осіб для 43-го саперного батальйону. 30 липня того року – 462 чол., із с. Зубова – 24 особи для риття окопів. 12 серпня – 503 чол.<sup>90</sup> Для капітана Штедінга (серпень 1916 р.) залучено 458 чол. Окрім того, для укріплення позицій російської армії мобілізовано 404 чол.<sup>91</sup>

На вересень 1916 р. в Тереховлянському повіті працювали десять дорожніх загонів (92-й, 30-й, 67-й, 74-й) і ще шість полковника Коханова й капітана Штедінга<sup>92</sup>.

<sup>83</sup> Там само. – Арк.99.

<sup>84</sup> Там само. – Арк.107–117 зв.

<sup>85</sup> Там само. – Арк.137.

<sup>86</sup> Там само. – Арк.141.

<sup>87</sup> Там само. – Арк.5–5 зв., 6–6 зв.

<sup>88</sup> Там само. – Арк.236.

<sup>89</sup> Там само. – Арк.8.

<sup>90</sup> Там само. – Арк.38 зв.

<sup>91</sup> Там само. – Арк.40 зв.

<sup>92</sup> Там само. – Арк.37.

Наприклад, 92-й загін дорожніх робіт упродовж 5–6 серпня залучив до ремонту шляхів сполучення 468 осіб, 188 підвід, з них із с. Кровинка – 36 осіб, 7 підвід<sup>93</sup>. Для потреб 30-го загону у серпні 1916 р. виділено із дев'яти сіл Тербовлянського повіту 700 жителів і 200 підвід. За нашими підрахунками – 637 осіб, 205 підвід<sup>94</sup>. Аналіз архівних матеріалів свідчить про те, що до робіт залучали й підлітків. Зокрема таких було 18<sup>95</sup>. Частими були факти втрати інформації<sup>96</sup>.

За нашими підрахунками, для 67-го дорожнього загону у серпні 1916 р. виділено 455 осіб, 139 підвід, із них 6 парокінних<sup>97</sup>; 47-го загону (вересень) – 74 підводи<sup>98</sup>; 74-го загону – 608 осіб та 122 підводи<sup>99</sup>; 6-й загін (серпень) – 109 підвід<sup>100</sup>. У Збараському повіті місцеве населення в кількості 1822 особи й 535 підвід залучалося до участі у 7-му, 69-му, 76-му дорожніх загонах, із них 85 людей і 32 підводи – на окопні роботи. Керівник 76-го загону скаржився губернаторові на начальника згаданого повіту, що він не забезпечив достатню кількість робочої сили й реманенту<sup>101</sup>.

Із метою забезпечення громадського порядку під час ремонту шляхів сполучення окупаційна влада у Збараському повіті на ділянці Романове Село – Ступки «вигнала селян» за допомогою поліції. Зокрема до робіт залучили 181 пішого працівника, 88 кінних<sup>102</sup>. У Бучацькому повіті функціонував 64-й дорожній загін, до ремонту залучено 97 пар- та 2 однокінних підводи<sup>103</sup>. У гміні Чернихівці для ремонту шосе Тернопіль – Смиківці 18–26 вересня 1916 р. залучено 65 осіб, із них 44 чол., 15 жін., 6 підлітків, а також 30 підвід<sup>104</sup>.

Урядник 3-ї ділянки Вільчинський доповідав начальникові Скалатського повіту, що він передав 23-му дорожньому загону без розписки 89 піших працівників, 54 підводи; 35-му загону, відповідно, 350 і 150; 90-му – 80 та 35<sup>105</sup>.

9 березня 1915 р. штаб армій Південно-Західного фронту повідомляв про те, що мости через р. Восушка у селах Городище і Плотича після проходження військ виявилися непридатними для подальшого використання. Для їх ремонту необхідно відрядити техніка, інакше це може «шкідливо відбитися на бойових діях військ армії»<sup>106</sup>. 11 березня інженер, який інспектував дорогу Тернопіль – Станіслав, доповідав, що відрізок шляху Плотича – Козова не розчищений від снігу на п'яти ділянках на 100 сажнів. Відрізок Підвисоке – Рогатин непридатний для руху автомобілів. Дорога Козова – Тернопіль розчищена завширшки 2 сажні. Весь напрямок якщо подекуди й розчищено від снігу, але не від багнуки<sup>107</sup>.

6 березня 1915 р. начальник Бережанського повіту в рапорті очільникові Тернопільської губернії вказував на необхідність негайного ремонту мостів у с. Городище, про що він доповідав начальнику Дністровського відділення Київського округу шляхів сполучення<sup>108</sup>. Шосе Львів – Тернопіль на окремих ділянках зазнало

<sup>93</sup> Там само. – Арк.38.

<sup>94</sup> Там само. – Арк.39–39 зв.

<sup>95</sup> Там само. – Арк.39.

<sup>96</sup> Там само. – Арк.39 зв.

<sup>97</sup> Там само. – Арк.40.

<sup>98</sup> Там само. – Арк.40 зв.

<sup>99</sup> Там само. – Арк.41–41 зв.

<sup>100</sup> Там само. – Арк.42.

<sup>101</sup> Там само. – Арк.47–47 зв., 48–48 зв.

<sup>102</sup> Там само. – Арк.49.

<sup>103</sup> Там само. – Арк.52–53.

<sup>104</sup> Там само. – Арк.61–61 зв.

<sup>105</sup> Там само. – Арк.94.

<sup>106</sup> Там само. – Спр.74. – Арк.107–108.

<sup>107</sup> Там само. – Арк.110.

<sup>108</sup> Там само. – Арк.112.

серйозних ушкоджень покриття, тому автомобілі «проходять із трудом». У 3 верстах від Озерної суцільні ями. Відрізок Озерна – Зборів обледенів, причому під льодом утворилися ями завглибшки 1 аршин. На шляху Зборів – Золочів – Львів «багнюка суцільна». На шосе утворилися глибокі колії<sup>109</sup>. Під час танення снігу й руху військових обозів практично всі мости на Східній Галичині було зруйновано. У зв'язку з обмеженням контингенту дорожніх служб не було змоги відремонтувати їх одночасно. До ремонту залучали інженерів Лапинського в Бережанах, Чернишенка в Бурштині, Войцеховського і Старицького в Тернополі<sup>110</sup>.

24 березня 1915 р. начальник Борщівського повіту в рапорті губернаторові повідомляв, що прибув загін 9-го залізничного батальйону і приступив до ремонту й розчищення лінії Вигнанка – Іване-Пусте та до ремонту паровозів у Борщеві. Рух мав відновитися за декілька днів<sup>111</sup>.

Очільник Бережанського повіту доповідав у губернську канцелярію, що мости у селах Городище і Плотича не ремонтуються. Етапний комендант вимагав негайно приступити до робіт. Користуючись присутністю в Бережанах начальника ділянки інженера Лапинського, йому повідомлено про цю вимогу<sup>112</sup>. 14 квітня 1915 р. подільський губернатор інформував тернопільського про те, що командир 33-го корпусу просив негайно розпорядитися щодо ремонту доріг на напрямках Чортків – Бережани – Борщів – Кривче – Іване-Пусте – Устя – Мельниця-Подільська – Кудринці, Мельниця-Подільська – Окопи, Борщів – Касперівці<sup>113</sup>.

Окрім ремонтних на шосейних і залізничних шляхах окупаційна влада залучала місцеве населення до виконання так званих «воєнних робіт» у районах бойових дій армій Південно-Західного фронту, тобто укріплення позицій, будівництво доріг, ремонт шосе Підволочиськ – Збараж, Збараж – Тернопіль, перевезення дров тощо<sup>114</sup>. Начальник Збараського повіту рапортував тернопільському губернаторові про використання робочої сили й гужового транспорту 19–25 червня 1916 р.<sup>115</sup> Як свідчить аналіз архівних матеріалів, згадувані роботи проводилися ще з 21 березня, 26–27 травня, 1, 5, 7, 13 червня того року. Тобто як повітова, так і губернська влада свідомо зловживала своїм службовим становищем, залучаючи місцеве населення до виконання запланованих робіт, тим самим економлячи фінансові ресурси. Загалом залучалося 3599 чол., 1990 жін., 1014 підлітків, 4330 одиниць гужового транспорту<sup>116</sup>.

Фактично роботи виконувалися впродовж двох днів. Наприклад, 19 червня залучено лише 75 підвід, 21 червня – 756 чол., 1058 жін., 541 підлітка, 624 підводи. За нашими підрахунками, «економія» ресурсів становила – 2846 чол., 932 жін., 473 підлітка, 3526 одиниць гужового транспорту<sup>117</sup>. У Тернопільському повіті з 53 сіл залучалося до виконання військових повинностей 11 760 чол., 17 225 жінок, 28 541 підліток, 1890 возів. Причому з них працездатними були 6826 чол., 9664 жін.<sup>118</sup>

Звичайно, що залучення такої значної кількості місцевого населення для виконання повинностей на користь окупаційної армії негативно відбивалося на проведенні жнив, про що 7 липня 1916 р. губернаторові рапортував начальник Збараського

<sup>109</sup> Там само. – Арк.115–115 зв.

<sup>110</sup> Там само. – Арк.118.

<sup>111</sup> Там само. – Арк.129.

<sup>112</sup> Там само. – Арк.132–132 зв.

<sup>113</sup> Там само. – Арк.131.

<sup>114</sup> Там само. – Спр.165. – Арк.2 зв.

<sup>115</sup> Там само. – Спр.165. – Арк.1.

<sup>116</sup> Там само. – Арк.2–2 зв.

<sup>117</sup> Там само.

<sup>118</sup> Там само. – Арк.5–11.

повіту. Складні погодні умови також не сприяли вчасному збиранню врожаю селянами, йшлося про бажання «звільнити населення від примусових робіт на час жнив»<sup>119</sup>. Губернатор повідомляв начальнику Гусятинського повіту, що на окреслених територіях проживало 59 136 осіб, із них працездатних 21 157, у власності було 2542 одиниці гужового транспорту. Упродовж 26 червня – 2 липня 1916 р. до виконання зазначених робіт приступало лише 7847 селян, 3689 возів, одночасно працювали не більше 1024 чол., 1160 підвід, тому селян від повинностей не звільнятимуть<sup>120</sup>. За нашими даними, у Гусятинському повіті 26 червня – 2 липня 1916 р. залучено до виконання аналогічних робіт 2582 чол., 2089 жін., 797 підлітків, 1214 одиниць гужового транспорту<sup>121</sup>. Згідно з даними на листопад 1916 р., у згаданому повіті проживали 79 043 людини<sup>122</sup>.

\*\*\*

Транспортні комунікації в Тернопільській губернії мали надзвичайно важливе значення для російської армії, поєднуючи фронт і тил, забезпечуючи перевезення військ, продовольства, фуражу, боєприпасів, вугілля тощо. Від початку війни й до 15 вересня 1915 р. транспортна інфраструктура фронту підпорядковувалася начальникові військових сполучень при штабі верховного головнокомандувача, на місцях – начальникам забезпечення фронтів, які виконували функції інтендантського відомства. Значна кількість російських військ перевозилася залізницею – найбільш ефективним на той час видом транспорту. У Тернопільській губернії функціонували станції двох типів – фронтового й тилового призначення. За підпорядкуванням транспортні комунікації поділялися на державні, крайові, повітові, гмінні, сільські. Загалом усі перебували у задовільному стані, однак при масовому проходженні обозів та артилерії швидко зношувалися. Необхідно було вчасно ремонтувати мости, контролювати стан залізничних, шосейних і ґрунтових доріг, переправ тощо. У зв'язку з обмеженням контингенту дорожніх служб не було змоги відремонтувати все одночасно. Ремонтні роботи проводилися силами дорожніх загонів, військовополонених і місцевих жителів на умовах кругової поруки, яких контролювала поліція. З одного боку, залучення населення до підтримки транспортних комунікацій у належному стані призводило до зловживань повітової й губернської влад, пов'язаних з обліком людей, обсягами виконаних робіт, виплатою коштів тощо, з іншого – виконання повинностей на користь армії негативно відбивалося на проведенні сільськогосподарських робіт.

## REFERENCES

1. Ajrapetov, O. (2006). *Vnesnnaia politika Rossijskoj imperii (1801–1914)*. Moskva. [in Russian].
2. Khakhliuk, A. (2005). Zaliznychnyi kompleks Ukrainy v roky Pershoi svitovoi ta hromadianskoj voien. *Istoriia narodnogo hospodarstva ta ekonomichnoi dumky Ukrainy*, 37-38, 96–105. [in Ukrainian].
3. Khejvud, E. (2013). *Inzbenner revoliutsionnoj Rossii: Yurij Vladimirovich Lomonosov (1876–1952) i zbeleznye dorogi*. Moskva. [in Russian].
4. Mironov, V.B. (2014). *Pervaa mirovaia vojna: Borba mirov*. Moskva. [in Russian].
5. Oskin, M.V. (2018). *Prodovolstvennyj vopros v Rossii i snabzhenie armii v period Pervoj mirovoj vojny (tyul 1914 – oktiabr 1917)*. Moskva. [in Russian].
6. Reient, O., Kovalchuk, T. (2014). Persha svitova viina 1914–1918 rr.: ukrainskyi kontekst. *Kraieznavstvo*, 3/4, 21–24. [in Ukrainian].

<sup>119</sup> Там само. – Арк.24–24 зв.

<sup>120</sup> Там само. – Арк.25.

<sup>121</sup> Там само. – Арк.22–23.

<sup>122</sup> Там само. – Спр.2. – Арк.27–28.

7. Toloknov, I.V. (1999). Zaliznychnyi transport Ukrainy v umovakh Pershoi svitovoi viiny (serpen 1914 – liutyi 1917 rr.). *Visnyk Kyivskoho universytetu: Istorii*, 42, 16–18. [in Ukrainian].
8. Toloknov, I.V. (1999). Zaliznytsi Ukrainy v dobu hetmanatu (traven – hruden 1918 r.). *Visnyk Kyivskoho universytetu: Istorii*, 48, 27–30. [in Ukrainian].
9. Toloknov, I.V. (2000). Zaliznytsi Ukrainy v dobu Tsentralnoi Rady (berezen 1917 – kviten 1918 rr.). *Naukovi zapysky Vinnytskoho derzhavnogo pedahohichnogo universytetu: Istorii*, 2, 79–84. [in Ukrainian].
10. Toloknov, I.V. (2001). *Zaliznychnyi transport Ukrainy v period Pershoi svitovoi viiny (1914–1918 rr.)*. Kyiv. [in Ukrainian].
11. Vasyliov, A.N. (2014). Organizatsiia strategicheskogo voennogo upravleniia v khode Pervoi mirovoj vojny. *Persha svitova viina u viiskovo-istorychnomu vymiri (do 100-ricchchia podii)*, 56–58. Lviv. [in Ukrainian].
12. Verhun, S.I. (2015). ZhPUZ ukrainskykh hubernii u roky velykoi viiny: orhanizatsiia evakuatsii i transportuvanniia voiennykh vantziv. *Problemy istorii Ukrainy XIX – pochatky XX st.*, 25, 181–188. [in Ukrainian].
13. Zhaloba, I. (2011). Spoluchennia Lvova z Vidnem: z istorii zaliznytsi Karla Liudviga. *Kraieznavstvo*, 4, 199–203. [in Ukrainian].
14. Zhaloba, I.V. (2004). *Infrastrukturna polityka avstriiskoho uriadu na pivnichnomu shkodi monarkhii v ostannii chverti XVIII – 60-ky rr. XIX st. (na prykladi shliakiv spoluchennia)*. Chernivtsi. [in Ukrainian].

## Ivan ZULIAK

Doctor of Historical Sciences (Dr. Hab. in History),  
Professor at Department of History of Ukraine, Archaeology  
and Special Branches of Historical Sciences,  
Ternopil V.Hnatiuk National Pedagogical University  
(Ternopil, Ukraine), ivanzuljak@gmail.com  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3758-2019>

## Andrii KLISH

Doctor of Historical Sciences (Dr. Hab. in History),  
Professor at Department of History of Ukraine, Archaeology  
and Special Branches of Historical Sciences,  
Ternopil V.Hnatiuk National Pedagogical University  
(Ternopil, Ukraine), klish\_andriy@ukr.net  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6074-6064>

# The Use of Transport Communications by the Russian Army in the World War I (On the Example of Ternopil Province)

**Abstract.** The aim of the study is based on the analysis of the use of transport communications in the Ternopil province by the Russian army during the World War I. The research methodology is based on the principles of historicism, systematics, science, local history, modern theoretical and methodological principles, comprehensive analysis of archival sources of Russian occupation military structures and civilian administrations. **Scientific novelty.** The use of transport communications in the Ternopil province by the Russian army during the World War I is described. **Conclusions.** The Russian occupation army used transport communications during the World War I was extremely important, combining the interests of the front and rear, providing mass transportation of troops, food, fodder, ammunition, coal and more. Timely satisfaction of the needs of the front and, accordingly, the results of hostilities depended on a coordinated and efficient transport infrastructure. In general, all transport communications were in a satisfactory condition, but during the mass movement of convoys and artillery, without constant supervision, they were destroyed. Due to the limited number of road services, it was not possible to repair all roads at once. The repairs were carried out by the relevant road detachments, prisoners of war and local residents on a circular guarantee basis, which was monitored by the police. Involving local people in the maintenance of transport communications in good condition has led to abuses by both county and provincial authorities related to the number of people, the amount of work performed, the payment of funds, and so on.

**Keywords:** World War I, Ternopil province, county power, Russian army, transport communications, ways of communication.