

3. Історія міст і сіл Української РСР: в 26 т. Вінницька область / Олійник А. Бабій М., Бовкун В. та ін. АН УРСР. Інститут історії. К.: Голов. ред. УРЕ АН УРСР, 1972. 780 с.
4. Колесник В. Відомі поляки в історії Вінниччини: Біографічний словник. Вінниця: «Розвиток», 2007. 1008.
5. Косюк І., Шевчук Ф. Сумівська трагедія. // Бершадський край. 1997. №73. 27 вересня. С. 2.; №74. 30 вересня. С. 2.
6. Погончик Г. Бершадщина: з минулого в майбутнє. Вінниця: Меркьюрі-Поділля, 2013. 958 с.
7. Приходы и церкви Подольской епархии. Под редакцией священника Евфимия Сецинского. Біла Церква: Вид. О. Пшонківського, 2008. 996 с.
8. Совгіра С. Гончаренко Г., Люленко С. Функціонування сумівського лісництва в структурі Бершадського держлісгоспу Вінницької області // Актуальні питання природничих наук та методики викладання. Ніжин, 2012. С. 150-152.
9. Списки по всей Подольской губернии лиц, учреждений, обществ, товариществ и компаний, имѣющих право участія въ выборахъ земскихъ гласныхъ на трехлетіе с 1911 г. Камянец-Подольск: Тип. Подол. губ. правления, 1911. 328 с.
10. Сухоребний І. Сумівка – козацьке село над Бугом (Історико-краєзнавчий нарис). Вінниця: ТОВ «Меркьюрі-Поділля», 2012. 376 с.

Коваль Олесь

ШВИДКА ЗАЛІЗНИЧНА ДОПОМОГА: САНІТАРНІ ПОТЯГИ ТА ЇХ КОМАНДИ В УКРАЇНСЬКОМУ ВІЙСЬКУ 1918-1920 РР.

У час відзначення 100-річчя Української Революції, увага істориків прикута до подій, персоналій, служб та формувань в Галицькій Армії та Дієвій Армії УНР. Зважаючи на популярність, дієвість та часто вирішальну роль залізниці у подіях 1917-1921 рр., ряд досліджень присвячено саме цій темі. Однак, поза увагою істориків залишається питання медичної складової, а саме – діяльності санітарних залізничних частин, роль яких в подіях Визвольних змагань важко переоцінити. Висвітлення даних стосовно кількості діючих санітарних поїздів, їх специфікації, складу медичних команд та значення їх діяльності у визначений період і є головним завданням даного дослідження.

Стосовно джерельної бази визначеної проблематики, змушені констатувати, що наразі вона зовсім вузька, а тема малодосліджена. Виявлених документальних джерел наразі вкрай мало. У статті використано збірник документів «Директорія, Рада Народних Міністрів Української Народної Республіки. Листопад 1918- листопад 1920 рр.» [1].

Змістовним джерелом з історії санітарних поїздів доби УНР є спогади сучасників. Зокрема, ряд згадок опубліковано на сторінках журналу «Літопис Червоної Калини» [6,7,9]. Також відомості про роботу медиків на залізниці дізнаємось зі спогадів А.Кравса [5], В. Щуровського [11], Я. Зозулі [2]. Н.Гірняк у книзі «Останній акт трагедії Галицької Армії» (1959) згадує про представника Міжнародного Червоного Хреста – Ледерей, що на початку листопада 1919 р. перевіз в Україну санітарний поїзд, закуплений Урядом ЗУНР, із шпиталем на двісті ліжок. Автор наголошує на тому, що Ледерей залишив спогади про цей епізод, однак їх опрацювати

не вдалось. Трагічні події відступу Українських військ взимку 1920 р., зокрема транспортування хворих на тиф, дуже детально художньо описано в спогадах Ю. Шкрумеляка «Поїзд мерців» (1962).

Зазначена тема частково висвітлена у сучасних дослідників Української революції, істориків А. Руккаса [8] та Я.Тинченка [10].

Звертаючись до теми санітарних потягів та їх команд в українському війську 1918-1920 рр., в першу чергу постає питання про процес їх творення та завдання. Мета функціонування санітарних потягів в УГА та ДА УНР була комплексною. Першим завданням, що поставало перед командою санітарного потягу, було покращення санітарних умов в заїллі та транспортування хворих. Для цього ладнались пересувні дезінфектори та потяги-лазні. Про такий санітарно-купелевий потяг-лазню №1 дізнаємось із дослідження сучасного історика А. Руккаса. Від початку згаданий потяг складався з 16 вагонів, в числі яких були окремі вагони-роздягальні, лазні, пральні, сушильні, кухні, комори, вагони для обслуговуючого персоналу та дезінфекційний вагон. Окрім того, в ньому функціонувала харчова крамничка-летючка Українського Червоного Хреста. Одноразова пропускна спроможність загаданого потяга-лазні становила понад 50 осіб. Обслуговуючого персоналу в різний час нараховувалось від 15 до 29 осіб. Комендантом потягу був поручик Сідельник, заступником – хорунжий І. Гуран, старшим лікарським помічником – хорунжий М. Варчук, завідувачем крамнички – урядовець Г.Сушко. За окремим наказом ВДА №98 від 6.IX.1920 потяг-лазню було офіційно зараховано до складу Дієвої армії УНР. Він курсував між Станіславовом та Гусятином, перевозячи українських вояків з польських шпиталів додому. Останній рейс потяг-лазня зробив у середині листопада 1920 р, прибувши до кінцевого пункту у момент відступу Армії УНР за Збруч [8, с. 351-352].

Окрім того, що санітарні потяги працювали на покращення санітарних умов в тилу, часом військові та службовці використовували їх для покращення власних умов перебування в тому чи іншому місті. Свідченням цього є запис із засідання Ради Народних Міністрів від 08.02.1919 р. ч. 42. У переліку винесених до обговорення питань, зокрема у п. VIII, державним контролером зазначалось, що на ст. Вінниця, Козятин та інші багато потягів зайняті для мешкання військовими та урядовцями міністерства шляхів, що, у свою чергу, дуже перешкоджає рухові по залізницях та зменшує матеріальні засоби руху. Тож Радою Народних Міністрів було прийняте рішення «...доручити військовому міністрові негайно примусити звільнити санітарні і інші потяги, що зайняті для мешкання військовими та урядовцями міністерства шляхів на ст. Вінниця, Козятині та інші» [1, с. 247]. Наскільки успішним було вирішення цієї проблеми наразі невідомо.

Все ж головною метою діяльності санітарних потягів була евакуація поранених та хворих залізницею до станцій, звідки везама «санітарні летючки» переправляли їх до лічниць (польових, запасних, військових, цивільних). Опишемо цей процес більш

детально, завдяки інформації про діючі санітарні потяги упродовж 1918-1920 рр.

Березень 1918. На підставі наказу військового міністра УНР Олександра Жуковського члена Центральної Ради, д-р Якова Зозулю було призначено керівником медичної частини армії та доручено сформувати санітарний потяг. Для цього було запрошено залізничників, які зібрали покинуті більшовиками санітарні вагони, де знайшлися шпитальні ліжка, операційні інструменти і ліки. Комендантом потягу було призначено члена Центральної Ради поруч. Атанасія Ліхнякевича. По закінченні організації потягу команда отримала наказ вирушити на фронт, який на той момент проходив біля станції Олевськ (на залізничні лінії між Сарнами і Коростенем) [2]. Подальша доля невідома.

Листопад 1918. У часі боїв 1-21 листопада 1918 р. у Львові була організована санітарна частина штабу Української Армії, а на фронтових відтинках міста було закладено «Першу поміч». На Личаківським двірці розміщувалась відсилкова санітарна точка, куди звозили ранених з усіх відтинків «Першої помічі». Звідти хворих забирав санітарний потяг УСС ч.1, що під керівництвом медика Романа Гаванського відвозив їх до військових шпиталів у Станіславові та Стрию [11, С.276], або ж до лічниць у Бережанах та Підгайцях [6, С.15]. Відомо також про санітарний потяг УСС ч.2, очолюваний медиком Осипом Гробельним та санітарний поїзд ч.3 під командою медика Володимира Скоморовського [11, С.280].

Після листопадових подій при Начальній Команді УГА було створено окремий санітарний відділ. Наприкінці січня 1919 р. реорганізована медична служба нараховувала у фронтових частинах і заплілі 121 старшину лікаря, 102 фельдшери, 30 шпиталів (близько 6 тис. ліжок-місць), 20 аптек, 3 санітарних потяги, 2 пересувні потяги-лазні, 48 дезінфекторів. Зрозуміло, що створення такої мережі закладів стало неабияким досягненням уряду ЗУНР і місцевої влади. Але для тогочасної майже 50-тисячної армії цього було недостатньо [4].

Налагодження дієвого зв'язку між санітарними частинами залишалось однією з відчутних проблем у їх діяльності. Вже у вересні-жовтні 1919 р. бої на Наддніпрянщині ставали все більш напруженими та загрозливими для фронту українського війська, частини залишались без зв'язку між собою, постачання харчів та білизни ставало все важчим. Ситуація ускладнювалась ще й тим, що бойові операції проводились переважно вздовж залізничних шляхів, а штаби працювали в поїздах або станціях.

Як раз під час таких воєнних операцій на Поділлі, зокрема на лінії Вапнярка-Христинівка, команда бригади УСС на залізничній станції «Христинівка» улаштувала притулок та відсилкову точку для поранених і хворих. Сюди неодноразово приїздив бригадний санітарний потяг (комендант - санітарний поруч. Олекса Перфецький) і забирав хворих до польової лічниці УСС у Браїлові або до шпиталів у Жмеринці [11, С.284].

Зазначаємо, що у час Вапнярських боїв тієї ж осені 1919 р., активно діяв санітарний поїзд ч.11-114 (поки документально не

ідентифікований). Про нього дізнаємось зі спогадів сестри-жалібниці Насі Лінкової та фіксуємо деякі деталі у роботі команди потяга та політичній ситуації, яка часто перешкоджала якісному виконанню обов'язків. «Щодня надходили до вагонів дивовижні люди в кольорових жупанах і баранячих шапках зі шликами, вони самочинно вивозили з вагонів інколи безнадійно хворих вояків, несвідомо куди і пощо. Медичний персонал повинен був мати великий такт, високу інтелігенцію і моральну витривалість, щоб не помічати пониження своєї гідності» - згадувала сестра-жалібниця команди потягу [9, с. 14].

Ще один спогад, дуже інтимний і, водночас, красномовний, пов'язаний з постаттю Головного Отамана, який відвідав хворих у потязі декількома місяцями раніше. «В березні 1919 р. потяг перебував на станції Жмеринка. До потяга завітав Головний Отаман С.В. Петлюра. Я побачила його уперше. ... Пам'ятаю людину трохи сутулу, середнього на зріст, скромно зодягнутого в уніформ старшини, однак без наплічників, відзнак та інших аксесуарів, які б натякали на високе становище С.В. Петлюри. Мене вразили очі Головного Отамана – широкі, ясно-сірі з трагічним загибом і контуром повік.

... Для кожного хорого знайшлося у Головного Отамана приємне слово... Походив Головний Отаман між хорими, нагаторив, пожартував, почастував папіросами і вийшов. Однак залишив після себе іншу атмосферу, в якій хорий відчув душевне переродження, фізичну бадьорість і моральні зобов'язання. На ранок другого дня 75% хорих покинули вагони і виїхали на фронт.» [9, с. 15].

Зі Жмеринки санпоїзд вирушив до Шепетівки, де хворих перемістили до шпиталю, що розмістився у стінах палацу Потоцьких. Подальша доля потягу та команди невідома.

Запис Н.Лінкової далеко не єдиний спогад жінки - військового медика про службу на санітарному потязі. Завдяки дослідженням історика А. Іванця знаємо про Харитину Пекарчук (Книщенко) (1894–1973) – українську громадську і військову діячку, першу жінку, яка отримала українську державну нагороду у XX ст. Її біографія теж тісно пов'язана з медичною темою. Зокрема, восени 1918 р. за наказом генерал-хорунжого Т. Яніва їй було доручено сформувати санітарний потяг з метою надання належної медичної допомоги пораненим та хворим на тиф. Х. Пекарчук згадувала про обставини виконання наказу командира:

«Мої аргументи, що я лише сестра військового часу і тому не можу взяти цього на себе, – не допомогли. Не було жодних лікарів. Я одержала всі потрібні папери і приступила до праці. Доводилось воювати за кожний вагон. Відповідні і гарні вагони мали переважно штаби, а вони не хотіли їх віддавати. Та все ж таки я зібрала відповідну кількість вагонів, які зараз же наповнилися хворими і раненими. Тяжка то була праця, – не було медикаментів, перев'язочного матеріалу, фахового персоналу. Я змушена була із Бірзули ночами їздити на фронт, забирати хворих і ранених, а повернувшись до Бірзули, знову братися за перев'язки і обхід хворих» [3, С. 135].

Дослідник А. Іванець зазначає, що так вона пропрацювала до появи лікаря родом з Миколаєва, який намовив отамана Т. Яніва вивезти санітарним потягом всіх поранених до Одеси під опіку Антанти. «Отаман Янів, на жаль, – згадувала Х. Пекарчук, – не тільки погодився послати хворих і ранених, але і сам поїхав, узявши із собою декілька старшин. Потяг не повернувся, от. Яніва большевики розстріляли і тільки два старшини вирвалися звідти» [3, с. 136].

Ще один медичний потяг, збережений у спогадах сучасників - провізоричний санітарний поїзд ч.3 Галицької Армії. Заложений у січні 1920 р. на вузловій станції Слобідка (нині смт. Слобідка, Кодимський р-н, Одеська обл.) санітарною частиною В.Кривокульського за наказом отамана С.Горука. Завданням команди потяга було збирати по станціях хворих на тиф старшин та стрільців та відвозити їх до Одеси. Формування потягу зайняло 2 тижні. Процес ускладнювався відсутністю вільного паровоза та вагонів, які були зайняті транспортуванням військових частин. Загалом потяг набрав 36 вагонів, кожен з написом «Сан-Поїзд ч.3». У тих вагонах перебувало 260 хворих на сипний тиф. Санітарний персонал складався з 4 медиків (включно з комендантом), одного старшого сан-десятника, харчевого страшини і 4 сестер-жалібниць [7, С.11].

Доставивши хворих до лічниці зі станції «Одеса-порт», сан-поїзд ч. 3 відправився в дорогу за маршрутом «Одеса-Роздільна-Бірзуля-Жмеринка». Оскільки більшість вагонів були т.з. «теплушки», де хворі лежали на долівці з соломою, на проміжних станціях команда потягу намагалась вимінати ці вагони на більш зручні та обладнані. Так, на шляху дворазової поїздки до Жмеринки вдалося з 36 «теплушок» залишити тільки 6, а решту вимінати на 14 «клясних вагонів», в яких хворі лежали на лавках, вистелених соломою, коцями чи плащами [7, с.12].

Загалом санітарна команда здійснила близько 8 поїздок. Згодом сан.потяг було конфісковано, а команду розформовано більшовиками в Одесі. Частина персоналу потрапила під хвилю «червоного терору» [7, с.13].

У листопаді 1920 р. було також конфісковано (тільки цього разу – поляками) санітарний потяг №1, що здійснював транспортування хворих і поранених воєнків з фронту до тилових лікувальних установ. Очолював його головний лікар В.Наливайко [8, с.352].

Грудень-січень 1920 р. У спогадах генерал-четаря А. Кравса про підготовку відступу III Корпусу УГА на шляху до Одеси зафіксовано наступні факти: корпусна команда і кожна бригада зложила собі окремий харчеві потяг із запасом на 4-5 місяців. При харчовому потязі було причіплено опалювані вагони, аби забирати хворих воєнків. Санітарний шеф корпусу також зложив зі свого боку санітарний потяг, який мав збирати хворих та відвозити їх до Тирасполя, де було улагоджено більшу лічницю [5, с. 44].

В основі роботи кожного санітарного потяга була команда залізничників та медиків, які спільно реалізовували дуже важке, але почесне завдання порятунку українських військових. Повних

біографічних даних про персонал санітарних потягів того часу маємо зовсім небагато. В кращому випадку відомо лише про комендантів санітарних потягів, які згадувались вище по тексту. Щодо кількості медиків у залізничних підрозділах та у командах панцирних потягів, маємо наступні відомості. Станом на 29.03.1919 до складу Південної групи ДА УНР формально належав панцирний потяг «Козубського» на станції Бірзула з 1 медиком у команді [10, с. 18]. Також відомо про 1 лікаря у складі команди легкого саморобного панцирного потяга «Партизан», що був створений у районі Сарн навесні 1919 р. [10, с. 34]. У липні 1919 р., коли наявні у складі ДА УНР панцирні потяги були розподілені між чотирма окремими панцирними загонами (дивізіонами), загальна кількість медиків у складі цих частин становила 4 лікарі та 10 фельдшерів. [10, с. 22]. Станом на 28.06.1919 у складі 9-ї Залізничної дивізії перебували 7 лікарів [10, с. 87]. 1-й (25-й) Залізничний полк ім. А.Макаренка – 1 лікар станом на 01.08.1919 [10, с. 89], по 1 медику мали 1-й (25-й) Залізничний гарматний полк [10, с. 90], Школа підстаршин 9-ї Залізничної дивізії [10, с. 91], у складі 1-го Окремого Залізничного куреня – теж 1 лікар, але ще й 6 фельдшерів [10, с. 92]. На панцирному потязу «Запорожець» - 1 медик, поручик Банах (у серпні 1920 р.) [8, с.346]. Звідси, очевидним є факт постійної нестачі медперсоналу в українських військових з'єднаннях, описаний у більшості спогадів, присвячених темі санітарної служби в УНР.

Підводячи підсумки, зазначимо наступне. Санітарні потяги у складі військових формувань діяли упродовж всіх етапів Визвольних Змагань. Часто процес формування санітарних потягів покладався на команду медиків, які власними зусиллями вишукували вагони, збирали необхідний реманент, організовували харчові запаси та просувались спільно з військовими підрозділами. Головним завданням санітарних потягів було транспортування хворих та ранених до вузлових станцій та лічниць, підтримка санітарного стану на запіллі та евакуація ранених з місць бойових дій. Команди санітарних потягів постійно переживали контакт із найгарячішими точками військових операцій Армії УНР, підтримували зв'язок між військовими та санітарними частинами, передавали гуманітарну допомогу та харч воякам. Часто санітарний потяг ставав останнім прихистком та розрадою у найважчий час епідемії тифу. В числі команд санітарних потягів були загиблі залізничники та медики, які ставали жертвами хвороб, бойових дій, потрапляли під хвилі репресій більшовиків. Оскільки нагальною була потреба у медикаментах у всіх сторін військового конфлікту, команди санпоїздів потерпали від грабунків та реквізицій, однак, не покладаючи рук, продовжували працю. Важливо, що тоді, як ніколи раніше, поширеною була свідома самовіддана праця жінок у військово-медичній сфері, відчувалась їх активна участь у подіях Української революції.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Директорія, Рада Народних Міністрів Української Народної Республіки. Листопад 1918- листопад 1920 рр.: Док. і матеріали. У 2-х томах, 3-х чати снах. – Том 1. Київ, 2006.

2. Зозуля Я. Про санітарно-медичну службу в УНР. *Вісті комбатанта*. 02.05.1972. URL: http://komb-a-ingwar.blogspot.com/2012/03/blog-post_20.html (дата звернення: 10.11.2019).
3. Іванець А. До питання про кримський період життя української діячки Харитини Пекарчук та її участь у збройному захисті УНР (1894—1920 рр.). *Українознавство*. 2017. №4 (65). С. 126-141.
4. Кваснюк Я. Військові шпиталі ЗУНР у Станиславові. *Галицький кореспондент*. 08.10.2018. URL: <http://gk-press.if.ua/vijskovi-shpytali-zunr-u-stanyslavovii/> (дата звернення: 12.11.2019).
5. Кравс А. За українську справу. Спомини про III. корпус У.Г.А. після переходу за Збруч. Львів, 1937. (Exported from Wikisource on 11/13/19).
6. Кривокульський В. Санітарна частина У.Г.А. *Літопис Червоної Калини*. 1938. Ч.2. С.15-16.
7. Кривокульський В. Санітарний поїзд Ч. III. Спомин. *Літопис Червоної Калини*. 1939. Ч.1. С.11-13.
8. Руккас А.О. «Разом з польським військом»: Армія Української Народної Республіки 1920 р. (структура, організація, чисельність та уніформа). Ніжин, 2013. 464 с.
9. Середа М. Українська жінка у визвольній війні 1917-1920 р. *Літопис Червоної Калини*. 1937. Ч. 11. С.14-16.
10. Тинченко Я. Панцирні потяги, панцирники та залізничні війська у Визвольній війні 1917-1920 рр.: науково-популярне видання. Київ, 2012. 112 с.
11. Щуровський В. Медична і санітарна служба. Українська Галицька Армія: 40-річчя її участі у визвольних змаганнях (матеріали до історії за ред. Д.Микитюка). Том 1. Вінніпег, 1958. С. 271-292.

Ратушняк Ігор **ФОРМУЛЯРНИЙ СПИСОК БРАЦЛАВСЬКОГО ПОВІТОВОГО** **СТАРОСТИ УКРАЇНСЬКОЇ ДЕРЖАВИ 1918 Р. Г. ВРУБЛЕВСЬКОГО** **ЯК ІСТОРИЧНЕ ДЖЕРЕЛО**

Вагомою подією в історико-краєзнавчих дослідженнях став вихід біографічного довідника «Українська революція (1917-1921) в іменах: вінницькі сторінки» [1, с. 45]. Авторським колективом була здійснена велика робота по біограмах діячів, які представляли подільський регіон в усіх вимірах соціальної реальності, але залишилась група осіб, які потребують подальшого дослідження.

Серед діячів різних сфер життя, особливу цікавість викликають очільники місцевих владних інститутів Гетьманату 1918 р. зокрема, Брацлавський повітовий староста Григорій Врублевський.

Мета статі – привернути увагу до формулярного списку Г. Врублевського як історичного джерела.

Джерелом написання статті є особова справа Г. Врублевського, яка зберігається фондi «Подільський губернський староста Української Держави» (ф. 1793) Центрального архіву вищих органів влади та управління України у м. Києві [2, арк. 15-64].

Згідно формулярного списку, Григорій Петрович Врублевський родився 24 січня 1866 р. у сім'ї надвірного радника, за віросповіданням був православним. Документ вказує на відсутність у нього маєтку. Як доброволець у листопаді 1884 р. почав службу у званні рядового у 126 піхотному Рильському полку. У серпні 1885 р. командирований в Київське піхотне юнкерське училище для