

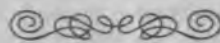
лузі історії та культури України, краєзнавства. Багатогранний талант, понадпіввікова самовіддана праця І. Крип'якевича на науковій ниві репрезентують його як одного з найвизначніших українських істориків ХХ ст. Праці вченого, які відзначаються широкою джерельною базою, переконливою аргументацією та науковою об'єктивністю, ввійшли до золотого фонду української історіографії.

ЛІТЕРАТУРА

1. Крип'якевич І. Історія декількох священиків родини Крип'якевичів // Іван Крип'якевич у родинній традиції, науці, суспільстві (далі – Іван Крип'якевич у родинній традиції...) / Відп. ред. Я. Ісаєвич, упор. Ф. Стеблій. – Львів, 2001 (Україна: культурна спадщина, нац. свідомість, державність. Зб. наук. праць, 8 / Ін-т українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України). – С. 143.
2. Крип'якевич І. Спогади (Автобіографія) // Іван Крип'якевич у родинній традиції... – С. 79–102.
3. Крип'якевич І. Спогади. 1931 р. – Родинний архів Крип'якевичів (далі – РА Крип'якевичів). – Папка (П.) 324. – Арк. 9. – Арк. 23. – Арк.
4. Заболотна І. Гімназійний щоденник Івана Крип'якевича (Далі – Гімназійний щоденник Івана Крип'якевича...) // Український археографічний щорічник (УАЩ). – 2007. – Нова серія. – Вип. 12. – С. 441.
5. Заболотна І. Початок співпраці І. П. Крип'якевича з М. С. Грушевським // Український археографічний щорічник. – 2004. – Нова серія. – Вип. 8/9. – С. 629–632.
6. Крип'якевич І. Михайло Грушевський. Життя і діяльність // Великий Українець: Матеріали з життя та діяльності М. С. Грушевського. – К., 1992. – С. 460.
7. Крип'якевич Р. Історик України // Дзвін. – 1990 – № 5. – С. 82.
8. Грушевський М. С. Автобіографія, 1926 р. // Великий Українець. – К., 1992. – С. 227.
9. Крип'якевич І. Про викладання з історії України // Письмо з «Просвіти». – 1912. – Ч. 10. – С. 299–301; [Б. п.] Школа ім. короля Данила // Діло. – 1912. – 1 жовтня; Крип'якевич І. Бібліотеки українського педагогічного товариства // Письмо з «Просвіти». –

1913. – Ч. 9. – С. 266–268; Його ж. Про давні наші школи у Львові // Діло. – 1912. – 6 червня.

10. Крип'якевич І. Спомин. // Спогади про Михайла Коцюбинського. К., 1962. – С. 108.
11. Коцюбинський М. Твори в 7-и томах. Т.7: Листи (1910–1913). – К., 1975. – С. 256.
12. Архів Президії НАН України (Далі АП НАНУ). – Ф. 251. – Особова справа академіка АН УРСР Крип'якевича Івана Петровича. – Арк. 27.
13. Дашкевич Я. Іван Крип'якевич – історик України // Крип'якевич І. П. Історія України. – Л.: Світ, 1990. – С. 9.
14. Борпняк Н. З листування І. Крип'якевича та С. Томашівського // Іван Крип'якевич у родинній традиції... – С. 398–404.
15. Центральний державний історичний архів України у Львові (Далі – ЦДАІЛ України). – Ф. 310. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 3.
16. Крип'якевич Р. Іван Крип'якевич – популяризатор історії України // Крип'якевич І. Було колись в Україні. – К., 1994. – С. 7.
17. Крип'якевич Р. Михайло Грушевський та Іван Крип'якевич... // Український історик (УІ). – 1991. – № 1/2. – С. 32.
18. Домбровський О. Семінар історії України при НТШ у тридцятих роках // УІ. – 1973. – Ч. 1. – С. 119–129; Його ж. Традиції школи М. Грушевського у львівському НТШ в 30-х роках // Іван Крип'якевич у родинній традиції... – С. 557–561.
19. Заболотна І. Роки німецької окупації на Західній Україні за спогадами І. П. Крип'якевича // УАЩ. – 2002. – Нова серія. – Вип. 7. – Т. 10. – С. 401.
20. Федорук Я. Нові документи про розформування НТШ у Львові // З історії НТШ. – Л., 1998. – С. 249.
21. У лещатах тоталітаризму: перше двадцятиріччя Інституту історії України НАН України (1936–1956 рр.) : зб. док. і матер. – К., 1996. – Ч. 2. – С. 5.
22. Культурне життя в Україні. Західні землі : зб. док. і матер. – К., 1995. – Т. 1. – С. 290.
23. Дашкевич Я. Боротьба з Грушевським та його школою // УІ. – 1996. – Ч. 1/4. – С. 105.
24. Крип'якевич І. На нових позиціях [в питаннях історіографії] // Вільна Україна. – 1950. – 19 жовтня.
25. Полонська-Василенко Н. Нарис історіографії України // Полонська-Василенко Н. Історія України: У 2 томах. — К.: Либідь, 1993. – Т. 1. – С. 33.



ПЕРШІ ЗАЛІЗНИЦІ В УКРАЇНІ: З ІСТОРІЇ СТВОРЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ПОЛІЦІЇ

Ігор КОЛЯДА, професор кафедри методики навчання суспільних дисциплін і гендерної освіти НПУ імені М. П. Драгоманова, доктор історичних наук;
Сергій ВЕРГУН, учитель історії Технічного ліцею НТУУ «КПІ», магістр історії

З французької мови, як зазначають сучасні енциклопедичні та спеціалізовані словники, термін «жандарм» (gensd'armes) означає «люди зброї, озброєні люди, «солдат поліції».

У 1445 р., у Франції, вперше в світовій військовій практиці королем Карлом VII було вжито термін «жандарм» щодо заснованої ним першої в країні регулярної кінноти, наказавши у кожній королівській (ордонансній) роті мати в своєму

складі не менше 100 жандармів, тобто важкоозброєних дворян. Згодом термін «жандарм» набуває іншого значення: ним в арміях Франції та Пруссії стали називати військовослужбовців спеціальних полків воєнної поліції. Уперше жандармерію, як особливий вид державної поліції, організований на військових засадах, було сформовано під час Великої Французької революції, у 1791 р., для спеціального нагляду за внутрішнім порядком.

З часом такі спеціальні жандармські військові підрозділи почали створювати і в інших європейських країнах. Так, перші жандармські формування в Російській імперії з'явилися у 1792 р.: майбутній імператор – цесаревич Павло Петрович – у складі свого військового підрозділу у Гатчині заснував кінний загін, який називали або кірасирським, або жандармським полком. З початком царювання Павла I, у 1796 р., цей підрозділ було введено до складу лейб-гвардії кінного полку. З 1810 р. у містах Росії існував спеціальний підрозділ з поліційними функціями – Окремий корпус внутрішньої варти, який використовувався місцевою адміністрацією «для навчання рекрутів, у разі необхідності затримувати крадіїв, грабіжників, спротиву владі; при стягненні податків та недоїмок». У 1817 р. у складі Окремого корпусу внутрішньої варти було сформовано дивізіони кінної міської поліції – жандармерії внутрішньої варти. Під час Російсько-французької війни 1812–1814 рр. окремі жандармські формування знову з'являються як спеціальні тимчасові військові підрозділи при штабах командирів військових корпусів, що перебували у Франції.

Сучасні російські дослідники історії державного управління зазначають, що друга чверть XIX ст. в історії Росії – це період подальшої централізації державного управління на всіх рівнях з посиленням особистої ролі імператора у розробці та прийнятті рішень». Однією із складових цього процесу стала реорганізація в діяльності «Особливої канцелярії міністерства внутрішніх справ», завдання якої, згідно таємної інструкції імператора Миколи I, полягало у: «нагляді за суспільними настроями, за чутками, що поширювались, шпигуванні за іноземцями, що викликали підозру, контролі за діяльністю самих чиновників поліційного відомства». Згодом на її основі було створено «Третє відділення Особистої Їого Імператорської Величності Канцелярії» «як вищої поліції», інституції, яка, на відміну від попередніх відомств у сфері політичного розшуку, мала опиратися вже на наявну систему жандармських підрозділів. 25 червня 1826 р. призначено «генерал-ад'ютанта і кавалера» О. Бенкендорфа шефом жандармів, підпорядкувавши майже всі (крім гвардійського напівескадрону) жандармські частини та підрозділи (яких на 1826 р. нараховувалось 59). Одним із підрозділів, як зазначає сучасна російська дослідниця Ю. Гончарова, що підпорядковувався О. Бенкендорфу, були залізничні поліцейські управління.

У вересні 1826 р. було видано перший нормативно-правовий документ – інструкцію для офіцерів штабу Корпусу жандармів, у якій не тільки визначалось поняття «жандармерії» як

інструменту імперської влади, а вперше було зафіксовано основні обов'язки та повноваження жандармів. Зокрема, зазначалось, що ці поліційні підрозділи мали попереджувати зловживання, правопорушення, вуличні заворушення та забезпечувати дотримання законності, правопорядку підданими. В інструкції вперше визначалися і повноваження транспортної жандармерії. Так, інструкцією передбачалось, що у своїй повсякденній діяльності військовослужбовці поліційних управлінь залізниць мають керуватися процесуальними нормами чинного законодавства у сфері судочинства (ст. 250–258 «Устава Уголовного Судопроизводства»). У разі виявлення ними правопорушень вони повинні протягом 24 годин проінформувати судового слідчого та прокурора, у випадку їхньої відсутності – самостійно здійснити слідчі дії. Судово-слідчі обов'язки жандарма поліційного управління залізниці передбачали також здійснення слідчих дій та виконання різного характеру доручень судових установ. Згідно з чинними процесуальними нормами (стаття 261/9 «Статуту кримінального судочинства»), жандарми поліційного управління залізниці фактично виконували функції загальної поліції у справах, пов'язаних із виявом вчинених правопорушень та розкриттям злочинів.

1 липня 1836 р. Корпус жандармів реорганізовано в Окремий корпус жандармів (у Росії у XIX ст. окремих корпусів був військовим з'єднанням, що прирівнювалось армії). Територіально імперію вже було поділено на 8 жандармських округів, у яких існували окружні жандармські управління.

40 рр. XIX ст. у Росії характеризувались, як розгортанням будівництва мережі шляхів залізничного сполучення, так і породженням багатьох негативних явищ, властивих бюрократії тогочасної Російської імперії: привласненням чиновниками державних коштів, їхнє нецільове використання, спекуляції, приписки. Відповіддю на ці суспільні виклики стало повеління від 15 березня 1844 р. за № 365 імператора Миколи I про створення Окремого поліційного управління Санкт-Петербурзько-Московської залізниці. До його обов'язків входив контроль за найманими робітниками на будівництві залізниць, створення належних побутових умов для них, забезпечення у достатній кількості калорійного та якісного харчування, своєчасного надання медичної допомоги та нарахування і виплата підрядчиком без затримок заробітної плати.

Отже, царський уряд прагнув створити належну систему правоохоронних органів з контролю за діяльністю підприємців-роботодавців з матеріального забезпечення, фінансовано-

го державою залучення до будівництва доріг робітників. Сучасний російський дослідник В. Панько, зауважує, що, здійснюючи об'їзди ділянок під час будівництва Санкт-Петербурзько-Московської залізниці, жандармам залізниць доводилось врегульовувати конфлікти між адміністрацією та найманими робітниками. Офіцери з'ясовували ступінь провини кожної зі сторін конфлікту (підрядника та представника адміністрації), а про результати своїх слідчих дій вони доповідали Штабу Корпусу жандармів та Головному управлінню шляхів сполучення. Жандармські ескадрони та окремі залізничні команди підпорядковувались відомству шляхів сполучень (до 1864 р. – Головне управління шляхів сполучень і громадських приймалень). Як слушно вказує російська дослідниця Ю. Гончарова, специфіка функціональних повноважень діяльності жандармів залізниць у цей період визначало те, що фактично вони являли собою органи виконавчої влади на місцях.

Залучення жандармів до забезпечення правопорядку на будівництві залізниць, як зазначає сучасний білоруський дослідник О. Мурашко, зумовлювалось тим фактом, що лінії залізниць будувались на території різних губерній та повітів, досить віддалено від населених пунктів. Тому екстериторіальні жандармські команди і ескадрони, що вирізнялись мобільністю пересування, найбільш підходили, порівняно з територіальними підрозділами поліції, для виконання завдання з охорони правопорядку на залізницях.

60-ті рр. XIX ст. відзначені широким розгортанням залізничного будівництва, реорганізацією Корпусу жандармів та подальшими заходами, спрямованими на підвищення ефективності діяльності ПУЗ у Росії, й пов'язані з добою, обумовленою поразкою Росії у Кримській війні (1853–1856 рр.), «Великих реформ» 1860–1870-х рр. XIX ст., яка спричинила модернізацію всіх сфер життя самодержавної Росії. На відміну від країн Західної Європи, у Російській імперії відбувалась, за оцінкою сучасного українського дослідника О. Бойка, надолужувальна модернізація, яка вирізнялася такими характерними рисами: появою нових прогресивних явищ та процесів не завдяки еволюції «знизу», а силовій модернізації – «революції згори»; вибірковим, а не системним запозиченням та використанням світових досягнень у галузі техніки, технології та організації виробництва; пріоритетністю окремих галузей, що в перспективі вело до деформацій структури економіки; збереженні на тривалий час багатокладності, паралельному існуванні нового укладу, що набирав силу, та попередніх укладів, що не досягли піку свого розвитку та повністю не вичерпали своїх можливостей; порушенням одно-

рідності економічного простору, ускладненням соціальних і політичних проблем, наростанням соціальної напруги в суспільстві. Принциповою особливістю надолужувальної модернізації в Російській імперії стало різке зростання ролі держави, що виявилось у встановленні її контролю за всіма сферами економіки, активному втручанні державних структур у хід реформ, зростанні авторитарності влади, посиленні централізму, збільшенні ролі чиновництва, бюрократизації управління, кількісному зростанні системи правоохоронних органів та військово-поліційних структур. Як правило, такий тип модернізації не створює власну гармонійну економічну модель, а повторює окремі фрагменти вже визнаних зразків, що служать своєрідними еталонами.

Процеси надолужувальної модернізації в Російській імперії, як відзначає В. Литвин, відбувалися двома шляхами: ініційованим урядом імператора Олександра II комплексом реформ та розгортанням промислового перевороту, що сприяв трансформації традиційного аграрного суспільства в індустріальне.

Україна опинилась в епіцентрі процесу надолужувальної модернізації, що супроводжувалась розбудовою залізничної мережі, яка мала посприяти вирішенню економічних (більш сучасне та швидке сполучення між морськими портами та великими губерньськими центрами) та військово-стратегічних (мобільність сполучення тилових індустріальних з прикордонними губерніями у військовий час) завдань у її становищі. У 50–60-х рр. XIX ст. з'являються перші залізниці в Україні. Так, розбудова першої діючої залізниці, на якій використовувались паротяги, була пов'язана з подіями Кримської війни (1853–1856). 8 лютого 1855 року, у самісінький розпал Кримської війни (1853–1856), під час облоги Севастополя військами союзників британці розпочали будівництво залізниці на паровій тязі. Довжина колії від Балаклави до Сапун-гори разом із відгалуженнями становила 22,5 км.

Рішення про її будівництво викликало бурхливі дебати в британському парламенті, але уряд Її Величності наполіг на своєму. Ще в січні 1855 р. до Балаклави морем було привезено 1800 тонн рейок, 6000 шт. шпал, 300 тонн дощок і близько 2 тис. тонн інших вантажів (вагони-платформи, підйомні крани, вагонетки, металеві канати, машини для забивання паль тощо). Будівництво основної гілки (11 км) завершило за сім тижнів, що допомогло англо-франко-сардинським військам змінити ситуацію в битві за головну базу ЧМФ на свою користь. Чотири паровози («Співдружність», «Перемога», «Лебідь» та «Чорний діамант») могли використовувати тільки на рівних ділянках полотна від Балаклави до Кади-Коя; підкуті тяглові

коні, привезені з Англії, тягнули вгору поїзди. Але коли і їм бракувало сил, на зміну приходили стаціонарні двигуни, забезпечені приводним тросом. Союзники не мали проблем із підвезенням провіанту і боєприпасів, необхідних для бомбардування Севастополя.

«Під час воєнних дій з англійської Балаклавської залізниці перевозилося до 250–300 тонн вантажу щоденно. У грудні 1855 р. там працювали чотири паровози та два стаціонарних паровози-машини для підняття вагонів із низовини біля Балаклави на плато перед Севастополем. Для перевезення вантажів використовували 215 коней і 17 мулів. Поїзд відходив від Балаклави щогодини з 7 години ранку по 7 годину вечора. У лютому 1856 р. на залізниці використовувалося в середньому до 130 вагонів, які перевозили близько 425 тонн різних вантажів», – пише севастопольський письменник Валерій Іванов. Після закінчення Кримської війни, що завершилася нищівною поразкою Російської імперії, англійці залізницю розібрали і продали турецькій компанії. Мармурову дошку з меморіальним написом на честь спорудження залізниці, встановлену 1856 р. англійцями, улітку 1860 р. вирвали зі скелі й розбили. До речі, першу залізницю в Криму було споруджено ще раніше, 1843 р. Але це була колія на кінній, а не паровій тязі, протяжністю один кілометр в Інкермані. Її побудував відставний мічман Дмитро Волохов. Використовувалася «чавунка» для перевезення вантажів під час будівництва Адміралтейства.

Наступною в Україні стала Львівсько-Перемишльська залізниця довжиною 97, 6 км, в тогочасній Австро-Угорщині збудована впродовж 1859–1861 рр. Її поява також зумовлена як воєнно-стратегічними міркуваннями та урядово-адміністративними інтересами австрійського уряду (прикордонне розташування земель з Російською імперією), так і економічними (зокрема зацікавленістю фінансово-інвестиційних груп у експлуатації природних ресурсів краю).

На 1859 р. на території Австрійської імперії було введено в експлуатацію близько 7000 км залізниць. Східна Галичина, Буковина і Закарпаття, які входили до складу Габсбурзької монархії, довгі роки перебували на периферії інтересів численних акціонерних товариств, що під невиспущим контролем уряду Франца Йосифа II будували «чавунки». Але стратегічне значення цих земель – на кордоні з Російською імперією – примусило Відень звернути свій погляд на схід. І ось від Перемишля до Львова почалося прокладання колії завдовжки 97,6 км. Протягом двох років у складних умовах заболочених місцевостей залізничну колію було побудовано.

Паралельно у Львові, також за два роки, спорудили величну будівлю вокзалу, відкриту в жовтні 1861 р. Перший пасажирський поїзд «Ярослав» із чотирьох вагонів прибув із Відня (через Перемишль) на львівський вокзал 4 листопада 1861 р. Столиця Східної Галичини поступово ставала важливою вузловою станцією на північному сході імперії Габсбургів. Уже 1 вересня 1866 р. перший пасажирський поїзд вирушив зі Львова до столиці Буковини – Чернівців, пройшовши за дев'ять годин 267 км шляху. До речі, київська преса уважно стежила за ситуацією з будівництвом залізниць у прикордонних країнах. Так, у газеті «Кієвлянинъ» (1866 р. № 104), читаємо: «Бродовские банкиры Кальеры финансировали строительство ж.д. Львов-Тернополь до Волочиска».

Подальший економічний розвиток регіонів України, зокрема відкриття та розробка родовищ кам'яного вугілля (антрациту) Східного Донбасу, пов'язано з появою у 1861 р. ще однієї із перших залізниць – Грушевсько-Донецької протяжністю 70 верст (з'єднувала копальні Грушевського родовища (зараз Шахтинський район Ростовської області РФ) зі станцією Аксай на Дону), побудована на кошти Війська Донського, з міркувань економічної доцільності: донські козаки (які володіли копальнями Грушевського родовища) видобутий антрацит продавали Чорноморському флоту.

Першою великою залізницею після Балаклавської, Львівсько-Перемишльської, та Грушевсько-Донецької на території Наддніпрянської України у 1865 р. стала Одесько-Балтська залізниця завдовжки 222,52 версти, поява якої також була пов'язана з економічною доцільністю (царський уряд мав насамперед на меті залучення сільськогосподарських районів України в імперський торговий оборот): нове залізничне сполучення з'єднувало Одеський порт із Подільською губернією та її зерновиробництвом.

Починаючи з 1866 р., уряд Росії, через відсутність коштів, будівництво залізниць здійснював за допомогою концесій, залучаючи до цієї справи акціонерні товариства. Водночас уряд гарантував їм прибутки на акції та облігації залізничних позик і брав на свій рахунок всі їхні збитки.

Розпочалося будівництво залізниці Одеса-Балта в районі Бірзули 1863 р., і вже 18 грудня 1865 р. її було здано в експлуатацію. Залізниця Одеса-Балта також мала декілька відгалужень, але управління нею ще «шкунтильгало», і вартість перевезень не зменшувалася; про рентабельність поки що можна було тільки мріяти.

(Далі буде)