УДК 497.6

В.Р. Карнялюк
канд. гіст. навук, дац., дац. каф. турызму і культурнай спадчыны
Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы
e-mail: zrumljowa@mail.ru

АКАЛІЧНАСЦІ ВЫМУШАНАЙ МІГРАЦЫІ НАСЕЛЬНІЦТВА НА ПАЛЕСКАЙ ЧЫГУНЦЫ Ў 1915 г.

Разглядаецца працэс вымушанай масавай міграцыі насельніцтва Беларусі, выкліканай падзеямі Першай сусветнай вайны. Эвакуяванае насельніцтва і бежанцы з губерняў, якія апынуліся пад пагрозай ваенных дзеянняў або ўжо ахопленых імі, летам – восенню 1915 г. масава, пры актыўным уздзеянні дзяржаўных і ваенных уладаў на месцах, накіроўвалася на ўсход. Тэрыторыя Палескай чыгункі апынулася ў гэты перыяд у эпіцэнтры масавага руху людзей самых розных саслоўяў і маёмаснага становішча.

Уводзіны

Бежанства Першай сусветнай вайны становіцца тэмай, якая апошнія дзесяцігоддзі прыцягвае ўвагу як акадэмічных даследчыкаў, так і аматараў-краязнаўцаў, блогераў, адмыслоўцаў асветы і сродкаў масавай інфармацыі. Такі інтарэс абумоўлены насычаным зместам гэтай старонкі гісторыі пачатку XX ст. Яна ўключае супярэчлівыя працэсы адміністратыўнага дзяржаўнага кіравання, развіцця санітарнага і медыцынскага забеспячэння ў час вайны, росквіту міласэрнага і дабрачыннага руху, складанай трансфармацыі ментальнасці масавых груп насельніцтва, у тым ліку іх нацыянальнай самасвядомасці, фарміравання і захавання гістарычнай памяці ў некалькіх пакаленняў людзей XX і XXI стагоддзяў.

Польскі даследчык бежанства Анэта Прымака-Онішк, прыводзячы вялікую колькасць фактаў з успамінаў былых бежанцаў, мяркуе, што бежанства Першай сусветнай вайны – гэта «найвялікшая і надзвычайная гісторыя ва ўсім XX стагоддзі. Нават больш дэструктыўная і трагічная, чым Другая сусветная вайна» [1, с. 12]. Памеры і ўздзеянне гэтай вымушанай міграцыі, якія выцякаюць з ведаў найноўшай гістарыяграфіі, прымушаюць прызнаць неабсяжны маштаб гэтага дэмаграфічнага руху.

Адзначым, што гістарыяграфія бежанства ўжо мае і вызначаную праблематыку, і пэўныя адказы на шматлікія пытанні, народжаныя гэтым масавым гісторыка-дэмаграфічным рухам. Найбуйнейшыя сучасныя даследаванні І. Бяловай, Л. Жванко, П. Гатрэла, В. Утгаф, Д. Цавяна, І. Шчарова, Д. Фіёніка, Н. Ліхаравай, С. Лапановіча па гісторыі бежанства [2–10] дазваляюць фармуляваць далейшыя праблемы даследавання. Гэта, у сваю чаргу, паглыбляе ўвагу да такіх аспектаў бежанства, як арганізацыя дапамогі розным групам і катэгорыям вымушаных мігрантаў, змены ў светапоглядзе гэтай сфарміраванай вайной сацыяльнай групы, роля і памеры ўдзелу бежанцаў і эвакуяваных у падзеях беларускага дзяржаўнага будаўніцтва.

На падставе крыніц фондаў Дзяржаўнага архіва Расійскай Федэрацыі ў Маскве, Нацыянальнага гістарычнага архіва Беларусі ў Гродне, тагачаснага перыядычнага друку мы вызначылі некаторыя акалічнасці перамяшчэння вымушаных мігрантаў па тэрыторыі Беларускага Палесся, дзе актыўную ролю адыгрывалі магчымасці палескіх чыгунак. Вынікі аналізу дазваляюць нам наблізіцца да ацэнкі бежанства як не бачанай і не прагназаванай раней з'явы, выкліканай сусветнай вайной, а таксама пра драматычныя абставіны, у якіх рабіліся першыя крокі па стварэнні дзяржаўнай і грамадскай сістэмы арганізацыі і падтрымкі вымушаных мігрантаў.

У 1915 г. Беларускае Палессе, прасякнутае на працягу 1882–1907 гг. сеткаю чыгунак, ператварылася ў адзін з лакальных участкаў масавага бежанства. У перадваен-

ным 1913 г. асноўная частка чыгуначных шляхоў складала 2 029 км і ахоплівала такія гарады і мястэчкі, як Вільня, Гродна, Лунінец, Гомель, Пінск, Брэст, Жабінка, Бранск, Масты [11, с. 16].

Зразумела, што стратэгічна важны ўчастак чыгункі на заходніх межах Расійскай імперыі быў усім сваім патэнцыялам уключаны ў ваенныя перамяшчэнні дзеючай арміі, у тым ліку яе тылавых часцей. Вядома, што Палеская чыгунка з пачаткам вайны трапіла пад камандаванне Ваенна-палявога кіравання Заходняга раёна; адным з цэнтраў гэтага кіравання быў Гомель [11, с. 17]. Інтэнсіўнасць ваеннай эксплуатацыі чыгункі дэманструюць словы Галоўнага начальніка забеспячэння арміі Заходнега фронту генерала Н.А. Данілава, які адзначаў: «штодзень для падвозу харчавання патрабуецца 800 вагонаў ці 20 цягнікоў 45-тоннага цягніковага саставу» [12, с. 49]. На 4 красавіка 1915 г. у карпусах Заходняга фронту не хапала 38 вагонаў хлеба, 456 вагонаў сухароў, 17 вагонаў солі, 228 вагонаў аўса [12, с. 55].

Лета 1915 г. дадало да ваенных перамяшчэнняў яшчэ адзін аб'ект перавозкі. Гэта эвакуяванае і бежанскае насельніцтва, якое масава пад уплывам шэрага абставін рушыла на ўсход. Са складзенымі лістамі вопісаў страчанай маёмасці ці квітанцыямі аб рэквізіцыі маёмасці, а часам (і нярэдка) без усялякіх дакументаў, са скарбам і без яго, тысячы жыхароў беларускіх, польскіх і літоўскіх гарадоў, мястэчак і вёсак сем'ямі рушылі на ўсход. Паколькі ліпень – кастрычнік 1915 г. быў ужо трэцім этапам бежанскага руху, то ўладавыя ўстановы ўжо былі больш падрыхтаваныя да гэтага руху, хаця, як паказаў бліжэйшы час, усіх памераў і тэмпу ўявіць сабе ўсё роўна не здолелі. Агульную карціну руху бежанцаў можна ўсвядоміць дзякуючы падрабязнаму дакладу кіраўніка дзяржаўнай арганізацыі «Поўначдапамога» С. Зубчанінава, які ён падрыхтаваў для імператара Мікалая II [13]. Далучаная да тэксту даклада карта ўстаноў «Поўначдапамогі» для бежанцаў на 5 кастрычніка 1915 г. дэманструе шляхі руху бежанцаў, вузлавыя станцыі пасадкі бежанцаў на цягнікі і перасадак, а таксама вялікі пералік аб'ектаў, створаных для дапамогі бежанцам у час іх руху, для ўсталявання хоць якіх прыдатных умоў на іх гаротным шляху. Варта ўлічваць, што «парадны» даклад кіраўніка «Поўначдапамогі» не паказваў усёй праўды бежанскага жыцця і бежанскага пытання. Згаданыя дадзеныя ўвесь час змяняліся ў ходзе самога бежанства і яго рэгулявання, падчас якога структуры «Поўначдапамогі» атрымлівалі распараджэнні асобых нарадаў пад кіраўніцтвам губернатараў. Згодна з гэтымі рашэннямі ішла інтэнсіўная праца па падрыхтоўцы бежанскага насельніцтва да далейшага перамяшчэння цягнікамі, а для гэтага – рэквізавання ў яго коней і канцэнтрацыя людзей ля станцый пагрузкі. Паколькі такія дзеянні тычыліся бежанскіх груп колькасцю некалькі дзясяткаў тысяч чалавек адначасова, то выкананне гэтых мерапрыемстваў патрабавала супольнай працы як удзельнікаў грамадскіх арганізацый, так і розных прадстаўнікоў мясцовай адміністрацыі і вайскоўцаў, часцей мясцовай дыслакацыі [14].

Аднак і тое, што дэманстравалася чыноўнікамі самадзержцу, дазваляе ў пэўнай ступені скласці агульную карціну геаграфіі бежанства на ўчастку, абмежаваным такімі крайнімі ўсходнімі кропкамі, як Ноўгарад, Старая Руса, Ліхаслаўль (каля Таржка), Масква, Тула, Арол і Елец. Зыходнымі кропкамі на захадзе, што вызначаюць геаграфію руху бежанцаў, на карце С. Зубчанінава паказаны Рыга, Дзвінск, Шаркаўшчызна, Глыбокае, Маладзечна, Коласава, далей Мінск, Слуцк, Лунінец. Згаданыя населеныя пункты вызначаны былі як месцы, дзе ішла арганізацыя дапамогі бежанцам пад кантролем «Поўначдапамогі» [13]. Напрыклад, у Лунінцы пункт харчавання бежанцаў быў разлічаны на 300 чалавек, таксама дзейнічалі дзве крамы для продажу насельніцтву прадуктаў і фуражу па сабекошце і школа для дзяцей бежанцаў [15, с. 2].

Гэтая ж карта згадвае таксама тыя населеныя пункты, у якіх, паводле С. Зубчанінава, установы «Поўначдапамогі» ўжо былі зачынены, але функцыянавалі раней.

Агульная колькасць населеных пунктаў, дзе знаходзіліся харчовыя, медыцынскія, гаспадарчыя аб'екты і ўстановы, аб'екты гасціннасці, накіраваныя на бежанцаў у акрэсленых межах, складала, напрыклад, у Гродзенскай губерні тры населеныя пункты, у Мінскай – 37 [13]. Разам па ўсіх пяці беларускіх губернях не менш як у 130 гарадах, мястэчках і вёсках знаходзіліся спецыяльна арганізаваныя розныя выгоды для бежанцаў. Большасць дадзеных населеных пунктаў былі чыгуначнымі станцыямі двух- ці аднакаляёвых чыгунак або знаходзіліся на шасэйных дарогах. 44 (33 %) населеныя пункты з адпаведнымі бежанскімі аб'ектамі мелі камунікацыямі толькі гужавыя дарогі.

Аналізуючы карту С. Зубчанінава, можна вызначыць асноўныя кірункі запланаванага руху бежанцаў у гэты час. На Палессі бежанцы ішлі ад Пінска ў напрамку Лунінца, Лахвы, Мікашэвічаў, Жыткавічаў, Брэнёва, Петрыкава, Скрыгалава, Мазыра, Калінкавічаў, Васілевічаў, Каравацічаў, Рэчыцы, Прыбора, Гомеля. Асобныя пункты былі ў гэтай масцовасці ў Давыд-Гарадку, Тураве, Гарыні і Нова-Беліцы [13]. Менавіта гэты шлях згадваецца ва ўспамінах бежанцаў з нагоды нямецкіх бамбёжак, пад якімі бежанцы рушылі на ўсход. У верасні і кастрычніку 1915 г. тут адбываліся баі лакальнага значэння: каля вёскі Мінічы (Ляхавіцкі павет), пад мястэчкам Лагішын (Пінскі павет), ля Выганашчаў, Вулькі і Целяханаў [16, с. 22, 35]. Часам бежанцы пад ціскам немцаў вымушаны былі вяртацца назад [17, с. 259, 297].

На пунктах руху бежанцаў былі вывешаны плакаты з указаннем накірункаў руху бежанцаў і месцаў пунктаў сілкавання, а таксама папярэджанні, каб бежанцы не гандлявалі коньмі і іншай маёмасцю і арганізавана ажыццяўлялі пасадку ў вагоны цягнікоў [18]. Але яўрэі і перакупшчыкі, як згадваюць у сваіх рапартах мясцовыя чыноўнікі, скуплялі на станцыях за бясцэнак коней і вупраж па 5–10 руб. і здавалі іх у пункты рэквізіцыі за ўстаноўлены кошт, атрымліваючы такім чынам вялікія прыбыткі [19, с. 33].

Непадрыхтаванасць уладаў да працы з масаю бежанцаў ва ўмовах суцэльнай эвакуацыі вяла да таго, што грошай, выдаткаваных казначэйствам, не хапала, не хапала таксама рабочых, фурманак, а мясцовыя сяляне не імкнуліся даваць свой гужавы транспарт, бо няясна самі разумелі, што адбывалася, і не мелі ніякай упэўненасці, што заўтра самі не рушаць у бежанства разам з тымі, хто цягнуўся штодзень праз іх палеткі. Непадрыхтаванасць можна ўбачыць і ў словах В. Шыбекі, тагачаснага гродзенскага губернатара, калі галоўны губернскі чыноўнік прапануе перад пасадкаю на цягнікі праводзіць медыцынскі агляд бежанцаў. Тое, што пазней стане абавязковым элементам арганізацыі бежанцаў, а германскія ўлады будуць у 1918 г. ультыматыўна патрабаваць ад усіх, хто будзе імкнуцца перасячы мяжу лініі фронта, на канец ліпеня 1915 г. толькі прапануецца як варыянт магчымай карыснай справы [20]. Чыгуначныя заторы, выкліканыя нескаардынаванасцю руху ваенных і грамадзянскіх эшалонаў, перыядычна прыпынялі рух тысяч чалавек адначасова. Такі затор на пераезде Васілевічы – Рэчыца складаў 58 цягнікоў. Яшчэ шэсць цягнікоў у гэты ж час не маглі рушыць далей у самой Рэчыцы. Калі мець на ўвазе, што кожны цягнік умяшчаў каля тысячы пасажыраў, толькі па гэтай прычыне адначасова на адрэзку 54 км знаходзілася 64 тыс. бежанцаў, прыпыненых у «цяплушках» на няпэўны час [21, арк. 68, 85]. Усяго, па звестках М. Цубы, эвакуяванымі было занята каля 25 % таварных вагонаў, якія меліся ў парку Палескай чыгункі [11, с. 19].

Вядома, што на месцах, робячы высновы з уласных памылак, грамадзянскія ўлады шукалі варыянты шляхоў эвакуацыі бежанцаў, рыхтуючыся да самых розных акалічнасцей [21, арк. 60]. Падзеі абганялі інструкцыі, і на свае страх і рызыку, напрыклад, начальнік станцыі Замір'е прапанаваў вагоны бежанцам, што не дачакаліся распараджэння ваеннага кіраўніцтва. Дзякуючы такой рашучасці, з 23 кастрычніка па 5 лістапада 1915 г. са станцыі было адпраўлена 5 708 бежанцаў (гэта 6 цягнікоў!) і арганізавана рэквізіцыя дзвюх тысяч коней [22]. Тут неабходна ўлічваць тое, што бежанская хва-

ля жніўня – верасня 1915 г. была ўжо не першай і папярэднія выезды скончыліся вяртаннем дадому. І цяпер таксама частка бежанцаў знаходзілася ў стане чакання, не імкнулася далёка ад'язджаць ад родных мясцін, спрабавала асесці ў гарадах і мястэчках і нікуды не рушыць далей. Ніхто не мог уявіць памераў ваенных дзеянняў, і хуткае вяртанне назад бачылася цалкам верагодным [21, арк. 123].

Для большай шматпланавасці карціны тагачаснага бежанскага руху і акалічнасцей умоў дапамогі бежанцам адзначым, што ў гэты самы час ішоў яшчэ і працэс тэрміновай эвакуацыі ліній і кіравання самой чыгункі, якая ўваходзіла ў раён Паўночна-Заходняга фронту. Напрыклад, да 10 верасня 1915 г. поўная эвакуацыя станцый Палескай чыгункі закранула лініі Вільня – Ляхавічы, Баранавічы – Беласток, Жабінка – Лунінец, ст. Баграціёнаўская – Маладзечна, Масты – Гродна агульнай працягласцю 912 вёрст (49 % усёй Палескай чыгункі) [23], эвакуацыя чыгуначнікаў несла свае аспекты праблемы бежанства: функцыянаванне чыгуначных станцый і саміх адрэзкаў чыгункі прыпынялася, а імклівы характар самой эвакуацыі ў хуткім часе ператвараў быццам бы арганізаваную частку эвакуяваных чыгуначнікаў у тых жа бежанцаў, абцяжараных жыццёвымі праблемамі і турботамі. Апошняе выцякае з таго, што, па падліках начальніка палескіх дарог, на 8 кастрычніка 1915 г. 78 % маёмасці служачых немагчыма было эвакуяваць, і яна была страчана без дакументальнага вызначэння кошту [23, арк. 2 адв.]. І гэта пры тым, што для перавозу маёмасці чыгуначнае кіраўніцтва атрымала дазвол на значнае павелічэнне нормы вывазу маёмасці на сям'ю з 4 да 100 пудоў. На практыцы, калі за адной хваляй эвакуацыі ішла другая, а наймаць памяшканні ў месцах часовага высялення было цяжка з-за вельмі высокіх коштаў на жыллё, большасць служачых чыгункі не мела магчымасці вывезці сваю маёмасць [23, арк. 3]. Штодзённасць раптоўнай эвакуацыі нараджала свае дробязі, якія ў пэўных умовах бежанства станавіліся вырашальнымі для таго, каб сям'я эвакуяванага ці бежанца ішла ў бежанства амаль ні з чым: «У канцы ліпеня – пачатку жніўня ў Вільні кошт звычайнай рагожы меў 9 руб. за штуку, за фурманку да вакзала бралі 30 руб.» [23, арк. 3]. Такія кошты былі далёка не для ўсіх. Да гэтага неабходна дадаць такую акалічнасць, як фізічную немагчымасць забраць буйнагабарытную маёмасць. Існавала поўная неразбярыха ў руху цягнікоў і блытаніна ў дакументах і грузах, пры якой грузы траплялі куды заўгодна, а не па прызначэнні. На пачатак кастрычніка 1915 г. на розных станцыях чыгункі было 40 тыс. вагонаў з грузамі, з якіх каля 50 % адносіліся да ліку «нявысветленых» [24]. Існавала таксама неабходнасць выканання службовых абавязкаў мужчынамі і немагчымасць суправаджэння грузаў да пункта прызначэння. Такім чынам, мы маем хоць і няпоўную, але відавочную сукупнасць умоў і абставін, якія даводзілі да галечы тых, хто эвакуяваўся нават арганізаваным чынам. Што казаць пра масу сялянства, якая ўцякала ад вайны, страціўшы амаль усё.

Нягледзячы на такі неспланаваны, перагружаны характар функцыянавання перавозак, ускладнены ўнутранымі чыгуначнымі эвакуацыйнымі мерапрыемствамі, па Палескай чыгунцы было перавезена не менш за 200 тыс. чалавек [11, с. 19]. І перавозкі гэтыя ішлі ў большасці на ўсход, у бок расійскай правінцыі. З верасня да канца 1915 г. на працягу першых двух месяцаў для перавозкі вымушаных мігрантаў было выкарыстана 115 тыс. вагонаў [2, с. 104], у тым ліку гэта былі цягнікі Палескай чыгункі. І такое інтэнсіўнае бесперапыннае функцыянаванне было магчымым толькі пры абсалютнай адданасці большасці работнікаў як самой чыгункі, так і цэлай арміі служачых ніжняга і сярэдняга звёнаў, якія і выконвалі свае звычайныя службовыя абавязкі ў надзвычайных умовах вайны. І тыя ж служачыя чыгункі пасля адпраўкі ў эвакуацыю сем'яў і маёмасці заставаліся на баявым чыгуначным посту, спрыяючы перамяшчэнню бясконцай гаротнай хвалі беларусаў, палякаў, яўрэяў і іншых жыхароў заходніх зямель імперыі.

Каб больш поўна ўяўвіць сабе высілкі, якія супольна прыкладаліся ў справе арганізацыі перамяшчэння бежанцаў, адзначым намаганні прадстаўнікоў мясцовай адміністрацыі для выпраўлення становішча і паляпшэння ўмоў як для бежанцаў, так і мясцовага насельніцтва. Дакументы справаводства сведчаць, што спатрэбіліся сапраўдныя звышнамаганні падчас бежанства ад усіх і вынік гэтых высілкаў сапраўды быў. Сярод тых, хто іх выконваў даволі якасна, былі земскія начальнікі. Гэтая катэгорыя служачых мела шырокі спектр адміністратыўных паўнамоцтваў, якія дазвалялі ім добра валодаць самымі рознымі пытаннямі сялянскага самакіравання, судовых цяжбаў, дзейнасці мясцовага гандлю і вытворчасці. Ваенны час пашырыў кола іх паўнамоцтваў, сярод якіх значнае месца заняла дапамога бежанцам. Руплівая тлумачальная работа сярод насельніцтва, правядзенне мерапрыемстваў па папярэджанні распаўсюджання эпідэмій (якія былі частай з'явай сярод бежанцаў), захаванне спакою сярод насельніцтва – гэта былі тыя накірункі новых абавязкаў земскіх начальнікаў, з якімі яны пераважна паспяхова спраўляліся [25–27].

Немалы цяжар абавязкаў мелі таксама прыставы, ураднікі, стражнікі, якія не толькі сачылі за парадкам у месцах знаходжання бежанцаў, кіравалі працэсам пахавання памерлых бежанцаў і паўшых жывёл, суправаджалі бежанцаў па прычыне кантролю за агульным рухам з мінімумам прыпынкаў, але выконвалі заданні па мабілізацыі соцень людзей для прагону свойскай жывёлы па загадзе вайсковых уладаў, высылцы тысяч жыхароў на акопныя работы, рамонт дарог, мастоў, арганізацыі пастою войскаў і пастаўцы фурманак па патрабаванні [28].

Вялікая праца легла на плечы медыцынскіх работнікаў. Уявім сабе маштаб камплектацыі санітарна-медыцынскіх аб'ектаў: урачэбна-сілкавальны пункт у в. Селішча Пінскага павета, разлічаны на 550 чалавек (!) у дзень, меў сем чалавек персаналу і пяць прыслугі. Дэзынфекцыйны атрад пад кіраўніцтвам фельчара складаўся з чатырох санітараў [29]. Менавіта гэтыя людзі прыкладалі намаганні, каб хаця нейкім чынам зменшыць выпрабаванні бежанцаў.

Дапамогу бежанцам у якасці дзяжурных на чыгуначных станцыях, куды бесперапынна прыбывалі новыя партыі мігрантаў, ажыццяўляла немалая колькасць царкоўных служачых. Праз тое, што нярэдка бежанцам даводзілася чакаць свайго ўладкавання і раскватаравання даволі доўга і часта пад адкрытым небам на прывакзальных плошчах, сярод чакаючых, як адзначалася ў прэсе, «магчыма было заўважыць і простага селяніна, і яўрэя, і заможнага паляка, і вясковага настаўніка», акрамя практычнай падтрымкі, патрэбны былі і словы надзеі і супакаення, што ў служыцеляў царквы атрымлівалася няблага і ператваралася ў своеасаблівую псіхатэрапеўтычную дапамогу [30, с. 2].

Заключэнне

Акалічнасці вымушанай міграцыі па палескіх чыгунках, такім чынам, неабходна ацэньваць комплексна, спалучаючы як выпрабаванні, так і тыя намаганні, што былі накіраваны на ліквідацыю альбо хаця б змяншэнне тых праблем, якімі была напоўнена вымушаная міграцыя. Перадваенная папярэдняя неарганізаванасць і непадрыхтаванасць уладаў да такога міграцыйнага руху насельніцтва, якім стала бежанства, у значнай ступені кампенсаваліся сумленнай адданасцю цэлай арміі тых, хто на сваім рабочым месцы ствараў магчымасці гэтага руху. Менавіта гэтыя дзеянні і ўчынкі і сталі істотным фактарам у стварэнні магчымасці перамяшчэння тысяч і тысяч людзей на ўсход імперыі ва ўмовах кампаніі 1915 г., а значыць, сапраўднага выратавання людзей, ахопленых такім міграцыйным рухам. Менавіта чалавечы фактар стаў вырашальным у забеспячэнні пэўнага парадку і бяспекі ў гэтым руху.

СПІС ВЫКАРЫСТАНАЙ ЛІТАРАТУРЫ

1. Prymaka-Oniszk, A. Biezeństwo 1915. Zapomniani uchodźcy / A. Prymaka-Oniszk. – Wołowiec : Czarne, 2016. – 367 s.

2. Белова, И. Б. Вынужденные мигранты: беженцы и военнопленные Первой мировой войны в России 1914–1925 гг. / И. Б. Белова. – М. : АИРО-XXI, 2014. – 432 с.

3. Жванко, Л. Біженці Першої світової війни: український вимір (1914–1918 рр.) / Л. Жванко. – Харків : Апостроф, 2012. – 568 с.

4. Gatrell, P. A whole Empire Walking. Refugees in Russia during World War I / P. Gatrell. – Bloomington and Indianapolis : Indiana University Press, 1999. – 318 p.

5. Цовян, Д. Г. Деятельность государственных органов и общественных организаций по оказанию помощи беженцам в годы первой мировой войны. 1914–1917 : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Д. Г. Цовян. – М., 2005. – 216 л.

6. Утгоф, В. С. Белорусские беженцы Первой мировой войны в 1914–1922 гг. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / В. С. Утгоф. – СПб., 2003. – 183 л.

7. Щеров, И. П. Миграционная политика в России 1914–1922 гг. / И. П. Щеров. – Смоленск : СГПУ, 2000. – 316 с.

8. Лахарева, Н. В. Реэвакуация беженцев Первой мировой войны с территории Курской губернии (1918–1925 гг.) / Н. В. Лахарева. – Курск, 2001. – 204 с.

9. Фіонік, Д. Беженство. Дорога і повороты 1915–1922 / Д. Фіонік. – Бельск Подляскі : Музіей Малёэй Батькувшчыны в Студзіводах, 2015. – 224 с.

10. Лапановіч, С. Ф. Дзейнасць дзяржаўных і грамадскіх арганізацый па аказанні дапамогі бежанцам у Беларусі ў гады Першай сусветнай вайны (1914 – кастрычнік 1917 г.) / С. Ф. Лапановіч. – Мінск : Акад. МУС, 2010. – 126 с.

11. Цуба, М. В. Палеская чыгунка ў гады Першай сусветнай вайны / М. В. Цуба // Вестн. Полес. гос. ун-та. Сер. обществ. и гуманитар. наук. – 2013. – № 2. – С. 16–21.

12. Павлов, Л. Ю. Порядок эшелонирования и содержания войсковых запасов продовольствия войсками Северо-Западного (Западного) фронта российской армии в годы Первой мировой войны / Л. Ю. Павлов // Весн. ГрДУ імя Янкі Купалы. Сер. 1, Гісторыя і археалогія. Філасофія. Паліталогія. – 2012. – № 1 (122). – С. 48–58.

13. Дяржаўны архіў Расійскай Федэрацыі ў Маскве. – Ф. 601. Воп. 1. Адз. зах. 2444. Арк. 5.

14. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі ў Мінску (НГАБ у Мінску). – Ф. 295. Воп. 1. Адз. зах. 8639. Арк. 40–40адв.

15. Северный беженец. – 1916. – № 1–29, 34.

16. Демянчик, В. Т. Выгонощи в Великой войне / В. Т. Демянчик. – Брест : Альтернатива, 2014. – 200 с.

17. Беженство 1915 года. – Беласток : Ніва, 2015. – 576 с.

18. НГАБ у Мінску. – Ф. 295. Воп. 1. Адз. зах. 9033. Арк. 38.

19. Карнялюк, В. Гістарычная дэмаграфія І сусветнай вайны: бежанства з заходніх губерняў Расійскай імперыі (1914–1917 гг.) / В. Карнялюк // Białoruskie Zeszyty Historyczne. – 1999. – № 12. – S. 22–44.

20. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі ў Гродне (НГАБ у Гродне). – Ф. 109. Воп. 1. Адз. зах. 2828. Арк. 35.

21. НГАБ у Мінску. – Ф. 295. Воп. 1. Адз. зах. 8982.

22. НГАБ у Мінску. – Ф. 295. Воп. 1. Адз. зах. 8986. Арк. 151, 154.

23. НГАБ у Мінску. – Ф. 2415. Воп. 1. Адз. зах. 236. Л. 2–7адв.

24. Беженец. – 1915. – № 1.

25. НГАБ у Мінску. – Ф. 700. Воп. 1. Адз. зах. 243.

26. НГАБ у Мінску. – Ф. 700. Воп. 1. Адз. зах. 244.

27. НГАБ у Мінску. – Ф. 700. Воп. 1. Адз. зах. 245.

28. НГАБ у Мінску. – Ф. 295. Воп. 1. Адз. зах. 9033. Арк. 39.

29. Расійскі дзяржаўны ваенна-гістарычны архіў у Маскве. – Ф. 13273. Воп. 1. Адз. зах. 185.

30. Записки беженца // Сев. беженец. – 1916. – 22 апр. – С. 2.

Рукапіс паступіў у рэдакцыю 06.09.2018

Karnyalyuk V.R. **Circumstances of Forced Migration of the Population on the Polesskaya Railway in 1915**

The article is devoted to the history of the mass forced migration of the Belarusian population caused by the events of the First World War. The evacuated population and refugees of provinces, under the threat of military action or already tearing them up in the summer and autumn of 1915, being actively influenced by the state and local military authorities , headed for the East. The territory of Polissya railways was at this period of the war in the midst of a mass movement of people of different classes and economic status.