

## **ТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ НА ПРИФРОНТОВИХ ТЕРИТОРІЯХ ВОЛИНИ У РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ**

У статті проаналізовано функціонування транспорту на прифронтових територіях Волинської губернії у роки Першої світової війни. З'ясовано межі поняття «прифронтові території». Встановлено стан справ на залізниці та в транспортній системі загалом у регіоні напередодні війни. Охарактеризовано ключові зміни у функціонуванні транспорту після початку війни. Визначено та проаналізовано головні фактори розвитку процесів у транспортній галузі.

Встановлено стрижневі проблеми функціонування залізниці в умовах війни. Проаналізовано ключові елементи зростання навантаження на транспортну систему Волинської губернії. Охарактеризовано головні наслідки системних проблем, що виникли та ускладнювалися у роки війни на залізниці. З'ясовано ключове значення транспортних вузлів.

*Ключові слова:* місто, Перша світова війна, транспорт, транспортна система, залізниця, біженці.

*Постановка проблеми.* Перша світова війна була одним із двох найбільших військових катастроф Європи. Вона призвела до численних та масштабних змін у житті людей, що проживали на території багатьох країн та регіонів, зокрема Західної Волині. Масова мобілізація, пріоритет армійського забезпечення та військові дії порушили звичний уклад життя. У таких умовах ключову роль повинні були відігравати тил та система постачання. Однак через низку проблем транспортна система не справлялася з покладеними на неї обов'язками. Перш за все, це було пов'язано з присутністю величезної кількості солдатів, яких потрібно було забезпечувати їжею, паливом та одягом. Крім того, фронт потребував постачання засобів ведення війни (зброї та боєприпасів) і низки допоміжних товарів. Дослідження проблем транспортної системи і логістики зараз є особливо актуальним у контексті повномасштабного вторгнення країни-агресора.

*Аналіз останніх досліджень та публікацій.* В країні 10 років вивчення проблем Першої світової війни активізувалося. Його

---

**Денисюк Василь Іванович**, кандидат історичних наук, доцент, доцент кафедри історії України та археології, Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк.

© Денисюк В.І., 2023.

різні елементи досить добре вивчені як українськими, так і закордонними істориками. Ці теми вивчалися О. Ресентом і О. Середюком (*Ресент, Сердюк, 2004*), Т. Герасимовим (*Герасимов, 2017*), О. Дем'янюком (*Дем'янюк, 2018*) та іншими. У статті використано і напрацювання іноземних фахівців, що зорієнтовані переважно на проблеми Західного фронту: К. Гібсона (*Gibson, 2014*), Д. Хартлі (*Hartley, 2015*), М. Коженювського, М. Мондзіка, Д. Тарасюка (*Korzeniowski, Mądzik, Tarasiuk, 2007*), Т. Проктор (*Proctor Tammy, 2010*), К. Ворд (*Ward, 2013*). Попри широку представленість робіт вчених з історії Першої світової війни, транспортні проблеми на прифронтовій території поки що не отримали комплексного вивчення.

*Мета та завдання дослідження.* Спираючись на архівні, опубліковані та аналітичні джерела, автор поставив за ціль дослідити транспортні проблеми на прифронтових територіях Волинської губернії в роки Першої світової війни.

*Вклад основного матеріалу дослідження.* Ключову роль у транспортуванні продуктів харчування та товарів першої необхідності відігравали міста, особливо ті, які перебували на перетині залізничних та сухопутних шляхів. Можна умовно виділити такі типи міст: 1) фронтові, що знаходилися в зоні ураження зброї противника, з часом зазнали значних руйнувань та перестали бути центрами виробництва чи логістичного забезпечення; 2) прифронтові – неподалік від фронту, виконували роль логістичних пунктів забезпечення армій, але рідко – виробничих центрів, 3) тиллові, які не мали безпосереднього контакту з бойовими діями та виконували функції виробничих центрів. До прифронтових територій можна віднести Рівненський, Дубенський, Кременецький та частину Луцького, Ковельського, Володимир-Волинського повітів у 1915–1918 рр., коли фронт мав стабільну лінію на Західній Волині (*Дем'янюк, 2018: 113*).

Стрижневу роль відігравали такі прифронтові міста, як Луцьк, Дубно, Рівне, Сарни, Здолбунів. До прифронтових міст західної Волині варто відносити і Ковель та Володимир – повітові центри, що із середини 1915 р. опинилися під німецько-австрійською окупацією. Слід також відмітити, що значно меншим, та все ж важливим, був вклад у логістичне забезпечення військ малих містечок, таких як Рожище, Торчин, Пересопниця, Степань, Камінь-Каширський тощо.

Зважаючи на подібність воєнних дій на Східному та Західному фронтах, подекуди у статті є порівняння деяких аспектів транспортних проблем і логістичного забезпечення військ Російської імперії, з одного боку, та Великої Британії, Австро-Угорщини, Німеччини – з іншого. Це дало можливість визначити характерні особливості транспортних проблем на прифронтових територіях Східного фронту, зокрема на Волині.

Однією з ключових тенденцій початкового етапу війни була мобілізація та стрімке зростання армій кожної держави, що брала участь у війні. Для прикладу, британська армія нараховувала в серпні 1914 р. 247 432 солдата та офіцера регулярної британської армії, 145 347 – армійського резерву, 268 777 – територіальної оборони тощо (усього – 733 514 чол.), проте в листопаді 1916 р. – 4,21 млн осіб, в листопаді 1918 р. – 5,337 млн (*Statistics, 1922: 30–37*). Те саме стосується України. Тільки з Наддніпрянської України було мобілізовано не менше 4 млн осіб у роки війни (*Реснт, Сердюк, 2004: 9*). Значна частина з них перебувала в межах розташування Південно-Західного фронту (територія Волинської та Подільської губерній). У квітні 1917 р. у його військових частинах нараховувалось 2,315 млн солдатів і офіцерів (*Дем'янюк, 2018: 113–114*).

Однак потрібно враховувати низку відмінностей, в тому числі абсолютно різну протяжність фронтів. Попри те, що Західний фронт простягався на 445 миль, британська армія зайняла тільки 25 миль лінії наприкінці 1914 р., збільшивши це число до 123 миль у 1918 р. (*Hartley, 2015: 50–51*). Східний фронт, повністю зайнятий російською армією, простягався від Балтійського моря до кордону з Румунією. Його протяжність суттєво змінювалася, але жодного року не становила менше 1 тис. км. Така відмінність є ключовою для розуміння характеру проблем транспортної системи на підросійських територіях.

Напередодні Першої світової війни Волинська губернія мала кілька залізничних ліній, що дуже швидко стали ключовими транспортними артеріями регіону. Їх значення важко переоцінити в умовах динамічної модернізації життя та збільшення чисельності населення міст. Від 1870-х років функціонували Київсько-Брестські залізниця та шосе, що були важливими елементами транспортної структури імперії. Волинь відігравала у цьому відношенні ключову роль. Залізниця проходила через такі міста,

як Житомир, Рівне, Ковель тощо. Вона суттєво позначилася на розвитку Здолбунова, Ковеля, Сарн ті деяких інших міст губернії. Подібним чином Київсько-Брестське шосе позитивно впливало на економічне піднесення міст, через які проходив його маршрут: Луцьк, Рівне, Житомир, Ковель тощо. Нові транспортні лінії використовувалися владою як у торговельних, так і військово-логістичних цілях. Потенційне значення залізниці для транспортування військ в умовах наближення великої європейської війни було особливо вагомим. Завдяки розвитку Донецького кам'яно-вугільного басейну наприкінці XIX ст. Волинь почала отримувати залізницею вугілля з нового басейну (*Ковальчик, 2018: 286–290*). Однак як на Правобережній Україні, так і загалом по інших прифронтових та тилових територіях російської армії, система залізничних шляхів, яка становила основу логістичного забезпечення війська, була недостатньо насиченою, що спричиняло проблеми швидкості мобілізації, постачання ресурсів та інші (*Сухова, 2014: 41*).

Проблема перевезення людських і матеріальних ресурсів з фронту або до нього була однією з ключових у роки війни. У спогадах генерал С. Лукомський, який займав керівні посади в структурі забезпечення російської армії до війни, а також у 1914–1917 рр., писав про величезні обсяги потреб війська в озброєнні та супутніх витратах. До такого розвитку подій не була готова ні економіка, ні транспортна система (*Лукомский, 2012: 296*). У цьому відношенні важливу роль відігравали засоби та шляхи транспортного сполучення. Фронтіві лінії простягалися на кілометри завширшки і на сотні кілометрів завдовжки. Робота усієї залізниці підпорядковувалася потребам армії і здійснювалася через регулювання військового командування (*ЦДІАУК 2: 19, 28*).

Сухопутними та залізничними шляхами постійно проводилися ротації військових підрозділів обома сторонами, продовольче та товарне забезпечення армійських частин. Шосе, що були головними транспортними артеріями, проходили через значну частину повітових центрів губернії. У зв'язку з їх важливим значенням для розвитку цих міст забудова в кінці XIX – на початку XX ст. здійснювалася саме в напрямку шосе та залізничних вокзалів, тому шосе поступово перетворювалися на головні дороги міст. Саме тому під час осіннього наступу 1914 р. російської армії через міста Волині йшли значна кількість солдатів, артилерії та

колісного транспорту. Це призводило до значних руйнувань доріг, що не були призвичаєні до таких навантажень та не могли бути швидко відремонтовані (для прикладу, така ситуація склалася в липні 1914 р.) (*ДАВО 1: 131*).

Командування російської армії вважало, що німецьким та австрійським військам вдалося зупинити наступ російських військ біля Ковеля у червні 1916 р. саме завдяки розвинутій системі залізниць та швидкому перекиданню армійських підрозділів залізницею з інших ділянок фронту. У цьому відношенні особливе значення мали міста, що перебували на перетині залізниць, такі як Ковель та Здолбунів на Волині (*Велика війна, 2015: 117, 119; Лукомский, 2012: 305*). Подібним чином на Західному фронті прифронтові міста на перетині залізничних ліній теж відігравали ключову роль. Через велику кількість вантажівок для забезпечення армії місцеві дороги не справлялися з навантаженням, а роль залізниць зростала. Наприклад, середня кількість вагонів, яка проходила через Ам'єн, коливалася від 2500 в січні 1916 р. до 5200 в грудні 1916 р. (*Ward, 2013: 15–18*).

Потреба забезпечити мільйони солдатів в усіх боків конфлікту виникла вже у перші тижні війни. Величина Британського експедиційного корпусу у Франції та Бельгії збільшувалася поступово. У серпні 1914 р. Велика Британія мала тут не більше 247 тис. солдатів та офіцерів, а в листопаді 1918 р. – більше 2 600 тис. При цьому Велика Британія мала величезні ресурси торговельного флоту, що постачав продукти харчування та товари забезпечення не тільки з Британських островів, але й Австралії, Північної та Південної Америки (*Statistics, 1922: 12–13, 29*).

Австрійська армія теж досить успішно організовувала вирішення логістичних проблем. Вона мала відносно насичену мережу залізниць, а на прифронтових ділянках намагалася підняти ефективність сполучення за рахунок якісних сухопутних доріг і вузькоколійних залізниць. Після прориву ворожого фронту в травні-червні 1916 р. начальник інженерів армій Південно-Західного фронту Величко після огляду логістики противника дійшов висновку, що в цьому аспекті він працював дуже добре, зміцнивши деякі ключові дороги. Більше того, «по шляхах продовольчого забезпечення на десятки верст [були] прокладені вузькоколійки, ... [якими також] доставляється на позиції лісовий матеріал». Активне використання вузькоколійного залізничного сполучення могло значною мірою

вирішувати логістичні проблеми локального масштабу. Однак це не використовувалося масово російським командуванням (*Велика війна, 2015: 109*).

Робота російської залізниці мала величезні проблеми через низьку насиченість залізничним сполученням в державі загалом і прифронтових ділянках зокрема. Якщо резолюція Першого Всеросійського з'їзду представників військово-промислових комітетів (25–27 червня 1915 р.) пояснювала масові проблеми забезпечення військ структурою господарських установ військового відомства, то резолюція Другого з'їзду (28–29 лютого 1916 р.) – слабкою розвиненістю залізниці, що «не відповідає розвитку виробничих сил країни та потребам оборони». Зокрема, до проблем на залізниці відносили також: недостатнє будівництво нових доріг, деморалізацію персоналу, непомірну централізацію в управлінні залізницею у поєднанні з допуском до перевезень різних відомств та навіть осіб тощо. Крім того, звертали увагу на надмірну завантаженість залізниці, рухомого складу (*Велика війна, 2015: 367–373*).

Через низьку причин швидкість руху потягів була вкрай низькою, особливо на прифронтовій території. Спогади одного із солдатів російської армії К. Ананьєва показують, що дорога залізницею між Ківерцями та Луцьком (орієнтовно 15 км) могла зайняти добу (у липні 1916 р.). Через суттєві проблеми з транспортом солдатам подекуди доводилося їхати на дахах вагонів, хоча це і було заборонено (*Первая мировая, 2014: 141–142, 199*).

Службовці шляхів сполучення Київського округу рапортували про те, що, перевозячи окремим вагоном різдвяні подарунки в грудні 1915 р., вони витратили на рух від Києва до Кам'янця-Подільського три дні. Хоча йшлося переважно про тилові, а не прифронтові райони, графіки руху потягів не працювали, пасажирські вагони були переповнені навіть в коридорах, а товарні – через перевантаженість локомотивів часто відчіплювали, навіть якщо не планувалося цього робити (*Велика війна, 2015: 500–501*).

Через міста, що знаходилися на перетині ґрунтових доріг і залізниць, проходила значна кількість солдатів. У зв'язку з тим, що транспортна система Волині була розвинута відносно слабко, проходження військових та ресурсів концентрувалося на невеликому переліку доріг. У березні 1915 р. через Дубно проходило

щоденно до 7 тис. солдатів (ДАРО 3: 88). Очевидці згадували шосе між Луцьком та Гороховим (другорядна дорога до війни) у липні 1916 р.: «По шосе всю ніч мчалися автомобілі, їхали обози, транспорти, шум стояв неймовірний» (*Первая мировая, 2014: 149*). Навіть найменший збій чи проблема могла викликати значну затримку в русі військових. Наприклад, 1 липня 1915 р. через обрив електричного кабелю на центральній вулиці Дубна проїзд вантажних автомобілів та марширування солдатів відбувалися із затримкою (ДАРО 3:209).

Біженці ускладнювали і без того серйозні проблеми транспортування у містах. Військова адміністрація змушена була зважати на їхні проблеми, виділяти місця для транспортування біженців, а також вантажів і продуктів харчування, призначених для них. Через Волинь, зокрема, Луцьк, Ковель, Сарни і Рівне, вглиб України пролягав один із головних напрямків руху біженців та переселенців. За даними польських дослідників М. Коженьовського, М. Мондзика та Д. Тарасюка, через Рівне на схід йшло 30 тис. осіб щоденно, в абсолютній більшості з допомогою возів ґрунтовими дорогами. Залізниця відіграла не меншу роль у процесі перевезення біженців та переселенців (*Korzeniowski, Mądzik, Tarasiuk, 2007: 21*). Виділяють дві масштабні хвилі біженців: 1) літо – початок осені 1915 р. (переважно гужовим транспортом), 2) від вересня до зими 1915 р. (здебільшого залізничні перевезення) (*Герасимов, 2017: 163*). У жовтні 1915 р. керівництво залізницею відзначало вагомі проблеми, що виникали у зв'язку з великою кількістю біженців і переселенців. Було вирішено транспортувати біженців потягами по 45 вагонів, при цьому у вагон запускати «не менше 30 людей» (не було визначено максимальну кількість людей). Кожній сім'ї було дозволено брати до 5 пудів багажу (80 кг) (*ЦДДАУК 1: 36; Велика війна, 2015: 422–423, 435*).

Військове керівництво російської армії добре розуміло транспортну проблему. 24 березня (6 квітня) 1916 р. начальник штабу верховного головнокомандувача російської армії М. Алексєєв при доповіді імператору Миколі II нарікав на те, що союзники «на французькому театрі мають для 700 кілометрів настільки велику кількість сил і матеріальних засобів і настільки розвинуту сітку потужних залізничниць, що можуть спокійно вичікувати атаки противника: в кожній точці вони мають можливість... швидко підвезти великі резерви» (*Велика війна, 2015:98*).

Під час війни суттєво збільшилося значення автомобільного транспорту. Вже у перші її роки кількість вантажних автомобілів стрімко зростає. При цьому гужові засоби пересування не зникали. Проїзд значної кількості транспорту вкрай негативно впливав на стан доріг, які не були пристосовані до такого навантаження. Особливо складною була ситуація взимку на території вокзалів, де повинно було здійснюватися розвантаження вагонів. Часто автомобілі та підводи навіть не могли під'їхати до вагонів. Це ще більше ускладнювало логістику і затримувало рух на залізничних лініях (*Велика війна, 2015: 500–501*).

Для повноцінного розуміння стану комунікацій потрібно врахувати і проблему сезонного бездоріжжя. Стан міжміських доріг значно погіршувався восени під час дощів і навесні після зимових морозів. Дороги ставали важкопрохідними, що суттєво ускладнювало постачання важких і габаритних товарів. В березні 1915 р. Рівненська міська дума змушена була змиритися з тим, що попри наявність великої кількості дров у лісах поблизу міста, довести їх до Рівного не було можливості саме через незадовільний стан ґрунтових доріг (*ДАРО 1: 59*).

У прифронтових містах за дорогами стежили міські управи. Скажімо, Рівненська міська управа тільки в 1914 р. виділила 1 116 крб на ремонт мостів і шляхів в місті (*ДАРО 2: 55*). Проте дороги поза містами не ремонтували швидко.

Транспортні проблеми мали суттєві наслідки для логістичного забезпечення міст на прифронтових територіях. Перш за все, це пов'язано зі специфікою продовольчого забезпечення армії у 1914–1915 рр. Від перших місяців війни саме прикордонні губернії стали місцем для масових реквізицій та закупівель худоби і зерна. Це мало вкрай негативні наслідки для Волині. Ціни на усі товари зростали, особливо в 1917 р., доступ міст до продуктів харчування суттєво зменшився, а до вугілля та нафти – майже зник (*Shvab, Denysiuk, 2020: 80–82*).

Бойові дії на прикордонній території у другій половині 1914 р. – першій половині 1915 р. виснажували ресурси прифронтових місцевостей, не зачіпаючи основної частини імперії. У кампанії 1915 р. російська армія прогодувалася худобою лише так званих «західних» губерній. Волинь втратила найбільшу кількість поголів'я великої рогатої худоби та свиней з-поміж усіх

інших українських губерній. Лише в 1915 р. через загрозу окупації та пов'язану з цим масову закупівлю худоби втрати на Волині сягали 450 тис. голів (54% усього дорослого поголів'я). Окрім того, відбулося значне скорочення посівних площ і врожаю (*Оськин, 2019: 15–18; Труды, 1924: 107; Реснт, Сердюк, 2004: 126–127; ДАВО 3: 64*).

У прифронтових губерніях також значно зросли обсяги купівлі державними та військовими установами збіжжя. Упродовж 1916–1917 рр. у Волинській губернії закуплено 2 053 тис. пудів зерна. Масові закупівлі зернових, м'яса та інших продуктів в цих районах помітно впливали на ринок продуктів і їх ціну (*Реснт, Сердюк, 2004: 137–140; Труды, 1924: 424; ДАРО 3: 17–20, 25–29*). У поєднанні із заборонаю використання залізниці для перевезення необхідного продовольства і низкою інших військових обставин це зумовлювало наростання продовольчого дефіциту у Волинській губернії та свідчило про неналежну увагу влади до потреб мешканців прифронтових регіонів.

Питання забезпеченості товарами було вкрай болючим для тогочасних міст Західної Волині. Їх мешканці відчули на собі всі біди воєнного часу особливо гостро. Через згадані масові закупівлі худоби для армійських потреб вже в 1916 р. в губернії катастрофічно не вистачало м'яса та хліба (*ДАРО 1: 7; ДАВО 2: 10; Оськин, 2017: 202–203*). В умовах дефіциту влада змушена була зменшити норми споживання їжі. За розрахунками Міністерства землеробства, у 1916 р. споживання м'яса населенням міст складало близько 31% його довоєнного рівня. Ця тенденція зберігалася і надалі (*Оськин, 2019: 17; ДАРО 4: 71*).

*Висновки.* Таким чином, Волинь перетворилася на прифронтовий регіон від початку Першої світової війни, що вкрай ускладнило розвиток регіону. Надзвичайно важливу роль відігравали сухопутні шляхи та залізниця. Ключовими у контексті транспортного сполучення були міста та містечка, що перебували на перетині залізничних та сухопутних шляхів. Вони відігравали роль транспортних вузлів, вкрай необхідних у контексті як логістичного забезпечення армій, так і товарно-продовольчого забезпечення цивільного населення. Волинь мала кілька важливих транспортних артерій, які повноцінно не могли одночасно задовольнити потреби армії та цивільного населення. Через це продовольче

забезпечення армії у 1914–1915 рр. ґрунтувалося, перш за все, на прифронтових територіях, Волині зокрема. Проблеми функціонування транспортної системи призвели до суттєвого ускладнення продовольчого забезпечення армії та цивільного населення регіону.

### Використані посилання

Герасимов Т. (2017). *Міста Правобережної України і Перша світова війна: повсякденна історія*. Вінниця: ТОВ «Меркьюрі-Поділля». 436 с.

*Велика війна 1914–1918 рр. і Україна: У двох книгах. Книга 2: Мовою документів і свідчень*. (2015) / Ред. кол.: В.А. Смолій (голова), Г.В. Боряк та ін. Київ: Кліо. 800 с.

Дем'янюк О. (2018). Волинь в добу Української Центральної Ради: військово-політичні аспекти. *Військово-науковий вісник*. № 29. С. 111–120.

*ДАВО 1 – Держархів Волинської обл.* (далі – ДАВО), ф. 3, оп. 1, спр. 1318.

*ДАВО 2 – ДАВО*, ф. 3, оп. 1, спр. 1578.

*ДАВО 3 – ДАВО*, ф. 3, оп. 1, спр. 1617.

*ДАРО 1 – Держархів Рівненської обл.* (далі – ДАРО), ф. 165, оп. 1, спр. 28.

*ДАРО 2 – ДАРО*, ф. 165, оп. 1, спр. 29.

*ДАРО 3 – ДАРО*, ф. 359, оп. 1, спр. 13.

*ДАРО 4 – ДАРО*, ф. 359, оп. 1, спр. 14.

Ковальчик В.-Р. (2018). Вплив розвитку залізниці на економічну ситуацію в Польському королівстві й південно-західних губерніях (Україні) під владою Російської імперії до 1914 р. / *Модернізаційні процеси на Волині в ХІХ – на початку ХХ ст.* Збірник наукових праць. Луцьк: Вежа-Друк. С. 286–316.

Лукомский А. С. (2012). *Очерки из моей жизни. Воспоминания*. М.: Айрис-Пресс. 752 с.

Оськин О. (2017). Продовольственная политика министерства земледелия в период Первой мировой войны (июль 1914 – февраль 1917 г.). *Вестник РУДН. Серия История России*. № 16 (2). С. 190–209.

Оськин О. (2019). Снабжение фронта мясными продуктами в годы Первой мировой войны: заготовка скота для армии. *Известия Саратовского университета*. Серия История. Международные отношения. № 19 (1). С. 14–19.

*Первая мировая: взгляд из окопа*. (2014) / Предисл., сост. и коммент. К. А. Пахалюка. М. ; СПб.: Нестор-История. 216 с.

Реєнт О., Сердюк О. (2004). *Перша світова війна і Україна*. Київ: Генеза. 480 с.

Сухова О. (2014). Мобилизационные кампании периода Первой мировой войны

в восприятии и поведении российского крестьянства: итоги и перспективы изучения проблемы. *Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки*. № 1 (29). С. 39–49.

*Труды Центрального СТАТИСТИЧЕСКОГО управления*. (1924) / Ред.: М. Красильников. Москва: ЦСУ СССР. 481 с.

ЦДІАУК 1 – Центральний державний історичний архів України, м. Київ (далі – ЦДІАУК), ф. 930, оп. 1, спр. 2.

ЦДІАУК 2 – ЦДІАУК, ф. 930, оп. 1, спр. 15.

Gibson C. (2014). *Behind the lines British soldiers and French civilians, 1914–1918*. Cambridge: Cambridge University Press. 453 p.

Hartley J. (2015). *Bully beef & biscuits: food in the Great War*. Barnsley: Pen & Sword Military. 384 p.

Korzeniowski M., Mądzik M., Tarasiuk D. (2007). *Tulaczy los. Uchodźcy polscy w imperium rosyjskim w latach pierwszej wojby światowej*. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej. 238 s.

Proctor Tammy M. (2010). *Civilians in a World at War, 1914–1918*. New York: New York University Press. 379 p.

Shvab A., Denysiuk V. (2020). Food supply of the frontline cities of the Volhyn governorate in 1914–1917. *East European Historical Bulletin*. № 14. P. 76–85. doi: 10.24919/2519-058x.14.197791.

*Statistics of the Military Efforts of the British Empire During the Great War 1914–1920*. (1922). London: Published by His Majesty's Stationery Office. 902 p.

Ward C. (2013). *Living on the western front: annals and stories, 1914–1919*. London: Bloomsbury Publishing Plc. 296 p.

## References

Herasyomov T. (2017). *Cities of the Right Bank of Ukraine and the First World War: everyday history*. Vinnytsia: TOV «Merkiuri-Podillia». 436 p.

*The Great War 1914–1918 pp. and Ukraine: In two books. Book 2: The language of documents and testimonies*. (2015) / author's collective of V.A. Smolii, H.V. Boriak and other. Kyiv: Klio. 800 p.

Demianiuk O. (2018). Volyn in the days of the Ukrainian Central Rada: military and political aspects. *Military-scientific bulletin*. № 29. P. 111–120.

SAVR 1 – State archive of Volyn region (hereinafter – SAVR), fund 3, descriptor 1, file 1318.

SAVR 2 – SAVR, f. 3, d. 1, f. 1578.

SAVR 3 – SAVR, f. 3, d. 1, f. 1617.

SARR 1 – State archive of Rivne region (hereinafter – SARR), f. 165, d. 1, f. 28.

SARR 2 – SARR, f. 165, d. 1, f. 29.

SARR 3 – SARR, f. 359, d. 1, f. 13.

SARR 4 – SARR, f. 359, d. 1, f. 14.

Kovalchuk V.-R. (2018). The influence of the development of the railway on the economic situation in the Kingdom of Poland and the south-western provinces (Ukraine) under the rule of the Russian Empire until 1914 / *Modernization processes in Volyn in the XIX and early XX centuries*. Collection of scientific papers. Lutsk: Vezha-Druk. P. 286–316.

Lukomskii A. S. (2012). *Essays from my life. Memories*. M.: Airis-Press. 752 p.

Oskin O. (2017). Food policy of the Ministry of Agriculture during the First World War (July 1914 – February 1917). *Bulletin of RUDN University*. Series History of Russia. № 16 (2). P. 190–209.

Oskin O. (2019). Supplying the Front with Meat Products during the First World War: Procurement of Livestock for the Army. *Izvestiya Saratov Universities. Series History. International relationships*. № 19 (1). P. 14–19.

*World War I: a view from the trench*. (2014) / Foreword, compiled and commentary K. A. Pakhalyuk. M. ; SPb.: Nestor-Istoriya. 216 p.

Reient O., Serdiuk O. (2004). *The First World War and Ukraine*. Kyiv: Heneza. 480 p.

Sukhova O. (2014). Mobilization campaigns of the period of the First World War in the perception and behavior of the Russian peasantry: results and perspectives of studying the problem. *Izvestia of higher educational institutions Volga region. Series Humanities*. № 1 (29). P. 39–49.

*Proceedings of the Central Statistical Office*. (1924) / Editor M. Krasilnikov. Moskva: TsSU SSSR. 481 p.

*CSHAUK 1 – Central State Historical Archive of Ukraine*, Kyiv (hereinafter – CSHAUK), f. 930, d. 1, f. 2.

*CSHAUK 2 – CSHAUK*, f. 930, d. 1, f. 15.

Gibson C. (2014). *Behind the lines British soldiers and French civilians, 1914–1918*. Cambridge: Cambridge University Press. 453 p.

Hartley J. (2015). *Bully beef & biscuits: food in the Great War*. Barnsley: Pen & Sword Military. 384 p.

Korzeniowski M., Mądzik M., Tarasiuk D. (2007). *Tulaczy los. Uchodźcy polscy w imperium rosyjskim w latach pierwszej wojny światowej*. Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej. 238 s.

Proctor Tammy M. (2010). *Civilians in a World at War, 1914–1918*. New York: New York University Press. 379 p.

Shvab A., Denysiuk V. (2020). Food supply of the frontline cities of the Volhyn governorate in 1914–1917. *East European Historical Bulletin*. № 14. P. 76–85. doi: 10.24919/2519-058x.14.197791.

*Statistics of the Military Efforts of the British Empire During the Great War 1914–1920*. (1922). London: Published by His Majesty's Stationery Office. 902 p.

Ward C. (2013). *Living on the western front: annals and stories, 1914–1919*. London: Bloomsbury Publishing Plc. 296 p.

**Denysiuk V.**

## **TRANSPORT PROBLEMS IN THE FRONT-LINE TERRITORIES OF THE VOLYN DURING THE FIRST WORLD WAR.**

The functioning of transport on the front-line territories of the Volyn province during the First World War is analyzed in the article. The boundaries of the concept of «front-line territories» have been clarified. The state of affairs in the railway and transport system in general on the eve of the war in the region is established. The key changes in the functioning of transport after the beginning of the war are characterized. The main factors of the development of processes in the transport sector were determined and analyzed, in particular the priority of military goals and needs; insufficient development of road saturation in the Russian Empire, in particular

in Right Bank Ukraine; crisis phenomena in the provision of food, fuel and other goods in the region; the presence in the province and the movement through it of a large number of refugees; seasonal off-road etc.

The core problems of railway operation in wartime conditions have been identified. A significant increase in automobile transport at this time and the consequences of such a change has been established. The key elements of the growth of the load on the transport system of the Volyn province were analyzed: railways and land routes. The main consequences for Volyn of systemic problems that arose and became more complicated on the railway during the war years are characterized. The key importance of transport hubs – cities and towns that were at the intersection of railway and land routes and were the main structural components of logistics in the front-line territories – was clarified.

On the basis of a comparison of the main elements of the problem in the region and the Russian Empire in general with the development of the transport system during the First World War in such states as Great Britain, Germany, Austria-Hungary, common and distinctive features are identified.

*Key words:* city, First World War, transport, transport system, railway, refugees.