

**Мыцык Ю.А., Тарасенко И.Ю. Начало описания Нежинского полка в классическом труде А.М. Лазаревского**

В статье подается перевод на украинский язык начала основного труда выдающегося украинского историка А.М. Лазаревского «Описание старой Малороссии», в котором содержится начало описания Нежина и Нежинского полка. Во введении коротко характеризуется значение труда, указывается на некоторые недостатки исторической концепции А.М. Лазаревского, уточняются его ссылки.

**Ключевые слова:** Украина, Нежин, Гетманщина, Руина, казачество, историография, краеведение.

**Mytsyk Yu.A., Tarasenko I.Yu. Getting describe Nizynsky Regiment in the classic work of O.M. Lazarevskyi**

The article is filed Ukrainian translation start the main work of the famous Ukrainian historian O.M. Lazarevskyi «Description old Malorossia», in which the beginning of the description contained Nizhin and Nizhynsky Regiment. The introduction briefly characterized by the value of the product, indicates some shortcomings historical concept O.M. Lazarevskyi, it clarifies the link.

**Key words:** Ukraine, Nizhyn, Hetmanate, Ruin, Cossacks, histography, local history.

[надійшло до редакції: 21.07.2013 р.]

УДК 94(477.51)«1915–1918»:355.691.2](09)

Максим ПОТАПЕНКО  
(Ніжин)

### **Корпус документів до історії воєнно-польової кінної залізниці в Ніжині (1915–1918 роки)**

Перша світова війна докорінним чином вплинула на розмірене життя Ніжина. Далеко не останнім явищем воєнного часу, яке трансформувало організацію простору міста та його сприйняття містянами, була кінна воєнно-польова залізниця, більш відома у просторіччі як конка. Загалом питання її функціонування у місті є малодослідженим. З історіографічного доробку щодо вказаної проблеми можемо назвати лише невелику замітку знаного краєзнавця Ю.С. Москаленка [1]. Пропонованою публікацією вводимо до наукового обігу корпус документів, які висвітлюють функціонування конки у Ніжині в роки Першої світової війни. Також на їх основі спробуємо коротко проаналізувати основні віхи її історії, а також спроби інтеграції до транспортної інфраструктури міста.

Будівництво конки зумовлювалося необхідністю транспортування із залізничного вокзалу до госпіталю поранених, які майже щотижня доставлялися з фронтів воєнно-санітарними потягами, зазвичай партіями по 400 чоловік [2]. Цю доволі значну кількість людей необхідно було у максимально короткий час доставити до віддалених від вокзалу й розкиданих містом чотирьох відділень госпіталю. Таке завдання виконати навіть значною кількістю підвод було складно, особливо взимку [3].

Монтування колії почалося у першій половині вересня 1915 р. згідно наказу командира 1-го запасного залізничного батальйону. Виконавцем робіт був прапорщик Міончинський, який керував бригадою з 20 робітників. Здійснивши обстеження вулиць

міста для визначення маршруту конки, він негайно приступив до прокладання колії. Свідченням терміновості є те, що будівельні роботи Міончинський почав навіть без погодження з міською управою. Листом від 16 вересня 1915 р. він поінформував керівництво останньої про початок будівельних робіт і планований маршрут [4]. Через це не було здійснено і належного землевідведення, на що вказують заяви до міської управи від власників мастностей (Ніжинська контора Товариства нафтового виробництва братів Нобелів та дворянина Ф. Лося) про визначення розміру збитків від прокладання конки, яка «зайнявши значну площу нашої землі, позбавила нас можливості користуватися нею» [5]. Також Міончинський зігнував більш затратні у плані робочих рук, фінансів і часу альтернативні проекти маршруту конки. Вони пропонувалися міськими урядовцями, які прагнули мінімізувати довжину її колії у середмісті й зберегти у такий спосіб благоустрій Ніжина. Але все ж найбільш промовисто на екстремність будівництва вказує те, що у місті вирішено було облаштувати польову кінну залізницю, адже монтаж металевих секцій її полотна (колії шириною 2,3 сажні на шпальній металевій основі) здійснювався у найкоротші строки. Свідченням високих темпів будівництва є те, що станом на 18 вересня вже були прокладені колії від вокзалу до Ярмаркової площі [6].

Магістраль конки довжиною понад 5 верст пролягала від залізничного вокзалу, де для розвантаження поранених і їх тимчасового розміщення було збудовано барак, Київською та Набережною вулицями, Лицейським мостом, Чернігівською, Редькінською та Московською вулицями до головного відділення госпіталю на Богоугодній площі. До магістралі були прибудовані тупики та гілки, які мали зробити максимально оперативним перевезення поранених. Два тупики розміщувалися на залізничному вокзалі й забезпечували доставку поранених від залізничної колії до бараку. Тупиком і гілкою з'єднувалися відділення госпіталю, які знаходилися відповідно в будівлі Історико-філологічного інституту князя Безбородько та будівлі на розі вул. Гімназійної. Пізніше було споруджено ще чотири тупики, які дозволяли налагодити вантажні перевезення. Трое з них, збудовані не пізніше початку 1917 р., з'єднували магістраль конки з артилерійськими складами [7]. Окрім цього, в лютому 1918 р. вже більшовиками було прокладено тупик від магістралі до сільськогосподарських складів [8].

### **Полотно воєнно-польової кінної залізниці у Ніжині станом на 17 (30) березня 1918 р.\*<sup>1</sup>**

<i>Назва ділянки</i>	<i>Довжина</i>
Головний шлях № I від станції Ніжин до Госпіталю № 1	5 верст 216 сажень
Тупик № II на станції Ніжин	21,1 сажні
Тупик № III на станції Ніжин	45,65 сажні
Гілка № IV на Земський сільськогосподарський склад	53,15 сажні
Гілка № V на артилерійський склад	261,1 сажні
Гілка № VI на артилерійський склад	171,2 сажні
Гілка № VII на артилерійський склад	86 сажень
Тупик № VIII до Госпіталю № 4 (у Інституті)	31, 65 сажні
Гілка № IX до Госпіталю (до кута вул. Гімназійної)	169 сажень
Всього	7 верст 54,85 сажні

\*<sup>1</sup> Складено за: Відділ забезпечення збереженості документів Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині, ф. 340, оп. 1., спр. 897, арк. 24.

Рухомий склад конки нараховував 20 вагонеток, 7 з яких була критими. Пізніше його поповнили ще 10 нових вагонів виробництва Дебальцевського заводу. Кожний нормальний потяг, що виходив на рейс, складався з двох вагонеток, обабіч яких, а не попереду, запрягалася пара коней [9]. Цей традиційний спосіб урухомлення воєнно-польової кінної залізниці суттєво ускладнював рух потягів вулицями міста. Через це відносно вузька вул. Редькінська була закрита для звичного гужового транспорту [10]. Функціонування конки зумовлювала й інші транспортні проблеми для міста. Її колії не могли бути опущеними на рівень брукувки. Через це особливо гостро поставала необхідність у облаштуванні й утриманні 12 великих, 18 малих переїздів з дерев'яного настилу, а також 1 дерев'яного мосту [11]. Рух конкою забезпечувався командою з 8 солдат 1-го запасного залізничного батальйону. В 1917 р. керуючим команди був В. Прохоров [12].

До початку 1917 р. конка знаходилася у підпорядкуванні Управління Начальника військових сполучень армії Південно-Західного фронту й використовувалася виключно для перевезення поранених. За більш, ніж два роки експлуатації конки з'ясувалося, що її утримання обходиться дорожче за самі перевезення. При цьому знаки давалися не лише значний знос обладнання, але й труднощі організації регулярного руху конкою, адже колії взимку замітало снігом, а навесні та восени замулювало під час дощів. 24 лютого 1917 р. означеним Управлінням було порушено питання про передачу вузькоколійки та всього її майна Ніжинському повітовому комітету Всеросійського земського союзу. Останній 19 березня того ж року звернувся до Ніжинської міської управи з пропозицією взяти на себе експлуатацію конки, але за умови продовження обов'язкового перевезення поранених [13]. Наступних півроку це питання залишалося невирішеним. До його розгляду міська управа повернулася лише 6 вересня 1917 р., коли видала розпорядження на обстеження конки й вирішення питання про її подальшу експлуатацію. 27 жовтня група уповноважених (із чотирьох осіб ідентифіковано лише Руденка) на основі побіжного обстеження підготувала доповідь. У ній передача конки місту визнавалася корисною справою з огляду на перспективу вирішення транспортної проблеми великого за площею міста, а також можливість отримання прибутку. Для цього пропонувалося налагодити між вул. Гоголівською та залізничним вокзалом пасажирські та вантажні перевезення. Щоденно з 8 до 20 години мало здійснюватися 18 рейсів із пасажиропотоком у 200–250 осіб. Вартість проїзду мала становити 25–30 коп. за рейс. При цьому перевезення поранених і вантажів артилерійських складів мали зберігатися й бути джерелом додаткових надходжень в бюджет міста [14]. Проте, далі проектів справа не пішла. 10 січня 1918 р. гласний міської думи С. Ющинський із розпачем констатував, що технічна комісія не працює над питанням модернізації конки, яка простоювала через зменшення притоку поранених після фактичної ліквідації фронту – і це в той час, коли містяни переплачували візникам. У відповідь міська дума 14 січня 1918 р. утворила окрему комісію з питань кінної залізниці у складі шести гласних – Мохира, Ющинського, Корнейчика, Севастьянова, Долгорукова та Колесника [15]. Але діяльності комісія так і не розгорнула, адже за декілька днів Ніжин був захоплений більшовиками.

Нова влада при щойно створеному міському воєнно-революційному комітеті створила посаду комісара заводської промисловості й технічних закладів. Уже 23 січня 1918 р. С. Балл, який зайняв цю посаду (за декілька тижнів його змінив Ф. Ізюмов), запропонував міському воєнно-революційному комітету план модернізації конки. Він передбачав налагодження пасажирських і вантажних перевезень від вул. Гоголівської до залізничного вокзалу. Щоденні перевезення мали здійснюватись із 7 до 23 години, вартість пасажирського квитка пропонувалось встановити на рівні 40 коп., а місця під вантаж у 30 коп. Вартує уваги те, що навесні планувалося змінити маршрут магістральної колії й спрямувати її від вул. Київської до Базарної площі біля Миколаївського собору, а вже звідти до Земської лікарні, також поряд із кінною тягою пропонувалося обладнати мототрамвай на базі автомобільного двигуна [16]. Менш, ніж за місяць усі необхідні приготування для відновлення руху конкою були завершені. 22 лютого 1918 р. С. Балл доповідав міськвиконкому, що «вузькоколійна залізниця вже пристосована під кінну тягу з вокзалу в місто і через кілька днів може бути запущена в рух. Мається <...> штат <...> під завідуванням спеціальної особи...» [17].

Після того як більшовики залишили місто, питанням модернізації конки протягом березня-квітня 1918 р. займалася відновлена й оновлена трамвайна і технічна комісія. Матеріали нарад комісії засвідчують, що питання облаштування в Ніжині трамваю розглядалося як одне з ключових в плані розвитку транспортної інфраструктури міста. З огляду на неможливість придбання міського трамваю на кінній чи електричній тязі пропонувалася стара ідея модернізації наявної воєнно-польової кінної залізниці. Різні пропозиції сходилися в одному – отримання прибутку від конки гарантуватимуть не стільки пасажирські, скільки вантажні перевезення, а для цього необхідно було перекласти колію у такий спосіб, аби магістраль конки проходила через Базарну площу [18]. У березні 1918 р. почав формуватися штат конки, який станом на 1 квітня складався з 4 робітників, які охороняли її майно, і технік К. Павловича [19]. З цього висновується, що ніяких перевезень конкою у той час не здійснювалося.

Однак, негайне вирішення проблеми ускладнювалося питанням власності. З кінця 1917 р. розпорядчі акти щодо неї видавалися міським госпіталем Всеросійського союзу земств, Начальником залізничного відділу Головного інженерно-технічного керування України, Міністерством військових справ УНР. Урешті-решт, на початку квітня 1918 р. завідуючий конкою технік К. Павлович в результаті відрядження до Києва з'ясував, що Міністерство військових справ УНР готове продати її за ціною 5 крб. за пуд заліза або здати в оренду [20]. З огляду на дорожнечу та брак коштів міська дума після дворазового обговорення постанов трамвайної й технічної комісії фактично відклала вирішення нагального питання на невизначений час, зобов'язавши комісію та міську управу «питання <...> розробити детально і увійти в переговори з центральним урядом про передачу цієї дороги міському самоуправлінню на найбільш пільгових умовах» [21].

За гетьманату П. Скоропадського міська дума ініціювала чергове обстеження недіючої конки. За його результатами 5 липня 1918 р. новий міський технік Затворницький представив міському голові доповідь. Загальна її тональність була песимістичною, а у висновку наголошувалося, що «лінія кінної залізниці в сучасному вигляді й на поточний час принесе місту лише збиток» [22]. Очевидно, знаючи про цю допо-

відь, 15 липня до Ніжинської міської управи звернувся син колишнього міського комісара заводської промисловості і технічних закладів І. Балл із пропозицією віддати йому конку в оренду строком на один рік під заставу маєтку в 1000 десятин у Полтавській губернії. Він планував перевезти її до Мозирського повіту Мінської губернії, де здійснював заготівлю дров і шахтних стійок для різноманітних установ Миколаєва [23]. На цю заманливу пропозицію муніципалітет дав негативну відповідь. І це у переддень грабунків німецьких солдат, які завдали відчутної шкоди рухомому складу конки. Лише про два епізоди цих грабунків йдеться у заявах охоронця конки Д. Кириченка від 16 серпня та 18 листопада 1918 р. Їх результатом стало пошкодження щонайменше 8 вагонеток [24]. Незважаючи на це, міський голова 16 листопада того ж року звертався до чернігівського районного уповноваженого з ліквідації й управління організаціями воєнного часу з проханням продати міському самоврядуванню Ніжина конку та все її майно. Той, у свою чергу, передав це звернення на розгляд чернігівського губерньського уповноваженого [25]. Очевидно, що зміна верховної влади у черговий раз завадила остаточному розв'язанню питання, але достеменно відомо, що конка все ж залишилася в місті, була переобладнана на міський трамвай, який функціонував принаймні до 1927 р. [26].

Загалом досвід тривалого стаціонарного використання воєнно-польової кінної залізниці у межах міста, зокрема Ніжина, виявився невдалим. Найвагомішими аргументами при цьому було те, що вона створювала суттєві незручності для вуличного руху, а також вимагала значних витрат на утримання. Але всупереч цьому, незважаючи на всі потрясіння воєнного та революційного часу, міська влада неодноразово і наполегливо наполягала на необхідності збереження та модернізації конки, її пристосування до цивільних потреб міста. Все це разом вказує на гостроту транспортної проблеми у Ніжині.

\* \* \* \* \*

Нижче публікуємо найбільш інформативні документи, що висвітлюють функціонування кінної воєнно-польової залізниці в Ніжині у роки Першої світової війни. Усі вони узяті з фондів Ніжинської міської управи та Ніжинського комісара заводської промисловості й технічних закладів, які зберігаються у фондах Державного архіву Чернігівської області й знаходяться в м. Ніжині. В опрацьованих одиницях архівного зберігання вміщена вхідна й вихідна документація названих установ, протоколи їх засідань, резолюції, чернетки постанов і листів. Окремі з представлених нижче документів, зокрема постанови трамвайної і технічної комісії, дублюються у протоколах засідання Ніжинської міської думи за 1918 р. [27]. Загалом, їх інформативний потенціал дозволяє не лише проаналізувати досліджувану проблему, але й пролити світло на стан дорожнього господарства Ніжина на початку ХХ ст. Документи друкуються мовою оригіналу зі збереженням стилістичних особливостей і адаптацією до правопису сучасної російської мови. Всі підкреслення виконані в оригіналах документів.

**№ 1. – 26 вересня 1915 р. – м. Ніжин. – Відповідь Г. Міончинського  
Ніжинській міській управі щодо облаштування в Ніжині  
військово-кінної залізниці**

Производитель работ  
По сооружению к.п.в.ж.д.\*4  
«ст. Нежин - Госпиталь»  
26 сентября 1915 г.  
г. Нежин  
№ 28

№ 3802 28 сентября 1915 г.  
Городской Управе  
г. Нежина\*5

В ответе на отношение за № 3802 честь имею сообщить следующее.

1. Вариант, в котором ж[елезно]-д[орожная] линия проходит мимо артиллерийских складов, после выяснения, что арт[иллерийский] запас ж[елезной] д[орогой] не будет пользоваться, отпадает, так как линия частью проходит по мощеной дороге к арт[иллерийским] складам и кроме того проходит по площади заполненной артиллерийскими предметами. Конечно на такое проведение линии правление арт[иллерийского] запаса, не имея возможности ею пользоваться, не согласится. Между тем повороты на Синяковскую и с Синяковской на Киевскую очень крутые и в техническом отношении представляют большие неудобства.

Вообще, следуя этому варианту, для того, чтобы не нарушать бульвара на протяжении 200 саж[ней] (от Старокиевской до Синяковской) мы удлиним дорогу приблизительно на 300 саж[ней], проходя по низменным и болотистым местам, требующим значительных земельных работ.

2. Проводя ж[елезную] дорогу по одной из шоссированных дорог Киевской ул[ицы], мы закрываем навсегда движение по этой дороге, так как габарит (требуемая свободная ширина) ж[елезно]-д[орожной] линии 2.30 саж[ня], следовательно во время движения вагонет нет возможности разминуться с подводой, а даже когда нет движения вагонет свободное пространство от концов шпал до бровки дороги только 0.70 саж[ня], что слишком мало для проезда. Для того, чтобы провести по одной из обочин следует снять все тумбочки и телеграфные столбы; необходима значительная подсыпка и, наконец, вода стекающая с шоссированной дороги будет протекать по полотну ж[елезной] д[ороги] и загрязнять его.

3. Поворот с Киевской на Синяковскую требует самого малого радиуса (20 саж[ней]) допустимого для ж[елезной] дороги.; при таком радиусе маленькая неисправность влечет за собою сход с рельс вагонет; между тем содержать в исправности полотно при отсутствии стока воды очень трудно. При повороте с Синяковской на Озерную ул[ицу] даже и такая кривая не помещается. Дальше, в виду низкого положения Синяковской и Озерной ул[иц] потребуются на всем протяжении насыпи, для которых земли вблизи нет. Насыпь делать в дождливую погоду невозможно, значит при неблагоприятной погоде работы эти невыполнимы. При прокладке рельс по Спасскому мосту разминуться подводам на мосту не было бы возможности и повозки должны бы следовать только в один ряд, что в виду большого движения по этому мосту, представляет большое неудобство. Наконец, проводя по Синяковской, Озерной, Широкой, Васильевской, Базарной пл[ощади], Московской делает большой круг (в особенности для подвоза вагонет к пл[ощади] кн[язя] Безбородки).

\*4 Аббревіатура від «конная полевая военная железная дорога».

\*5 Нижче напис олівцем «Ст. 2я п. 5й».

4. Устроить так, чтобы рельсы были в уровень с поверхностью мостовой при звеньях к[онной] в[оенной] п[олево]й ж[елезной] д[ороги] технически невыполнимо вследствие поперечных шпал и малой высоты рельсы. Кроме того, принципиально при к[онной] в[оенной] п[олево]й ж[елезной] дороге должна быть возможность скорой разборки, а поэтому звенья должны лежать на поверхности.

Я хотел бы еще добавить следующее. От проекта требуется не только выполнимость, но чтобы он при наименьшей затрате денег или труда удовлетворял бы возможно больше требований. Насколько в мирное время нужно считаться с наличным капиталом, настолько в военное время – с имеющимися на лицо рабочими; притом поспешность и своевременное окончание работ стоит на первом плане.

В данном случае в моем распоряжении только 20 рабочих; притом приближается ненастная осенняя погода, при которой сооружение линии весьма трудно; значит я должен выбрать вариант, требующий возможно меньше работ и выполнимый моей командою в самом непродолжительном времени.

Производитель работ  
Прапорщик Гр. Миончинский.

Відділ забезпечення збереженості документів  
Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 7 – 8 зв.

### **№ 2. – 30 вересня 1915 р. – м. Ніжин. – Протокол засідання місцевого Комітету та Змішаної комісії мостової та садової щодо напрямку військово-польової залізниці в Ніжині**

Протокол заседания 18 Сентября 1915 года местного Комитета и смешанной Комиссии мостовой и садовой по вопросу о направлении линии военно-полевой железной дороги от ст[анции] Нежин до Госпиталей\*<sup>6</sup>.

В Заседание прибыли: з[а]м[еститель] Городского Головы В.Г. Горячкин, Члены Управы: И.И. Милоченко и Н.В. Матвеевко; Гласные: И.Д. Долгоруков, И.Р. Медведев, И.П. Гук, И.И. Мороз, И.И. Савченко-Бельский, П.Н. Тарасевич, Я.Г. Бережной и В.М. Шепелев, городской Техник Буштедт, Старший врач Земского Госпиталя П.А. Буштедт и производитель работ по устройству военно-полевой дороги Граф Миончинский. Обязанности Секретаря принял на себя В.М. Шепелев.

По предложению председательствовавшего И.Р. Медведева, огласившего отношение производителя работ по сооружению военно-полевой ж[елезной] д[ороги] ст[анция] Нежин – Госпиталь Графа Миончинского – последний сообщил, что он уже приступил к постройке ж[елезной] д[ороги], часть которой, до Киевской Большой дороги, проведена полем до озера, возле Ярмарочной площади, откуда, по его предложению должна пройти через большую дорогу, перейти на мостовую Киевской улицы у первого шлагбаума, затем по бульвару направляется по всей Киевской улице, по выходе из бульвара переходит на левую сторону улицы, где стоят извозчики у усадьбы Врахорита, у Магерского моста поворачивает по Набережной к Лицейскому мосту, проходит через последний, по мостовой приближается к Институту и здесь, вдоль мостовой, где\*<sup>7</sup> на поворот предстоит необходимость вырубить три дерева, идет до северных ворот Инсти-

---

\*<sup>6</sup> Над заголовком напис олівцем «Ст. 2я протокол 3й».

\*<sup>7</sup> Наступні два слова «надо будет» закреслено.

туда, поворачивает на Черниговскую улицу и по Редькинской ул[ице], начало которой надо будет поднять, при выходе на площадь понизить, выходит на Богоугодную площадь, где разветвляется и от неё один тупик идет к казармам Дульчина по площади, а другой поворачивает на Московскую улицу к дому Евзерова.

Вагоны будут двигаться конной тягой, при чем упряжка будет производиться с бок-вагона, что вынуждает занять на улицах при движении больше пространства, почему Редькинская улица, как узкая, должна быть закрыта для общего движения, тем более, что рельсы дороги будут выступать и мешать движению. На бульваре дорога не будет мешать движению публики и бульвара не повредит, нужно будет только убрать заграждения на нем и устроить шлагбаумы, чтобы не ездили по полотну дороги.

Гласный Бережной, опасаясь за целостность бульвара, внес предложение направить дорогу с бульвара на Синяковскую, Озерную, Широкую, Васильевскую и через базар, Спасский мост по Московской улице, по площади Богоугодной к Госпиталю, проведя тупиком ветку к Институту или через Черниговскую улицу или через Преображенскую, пустырь Черновых, городскую усадьбу к Институту. Гласный Шепелев указал, что в этом проекте следует сделать поправку, а именно: по бульвару дорога проходит до Николаевского сквера, затем направляется вдоль сквера по площади и так далее до Конисской по проекту г. Бережного.

Граф Миончинский указал, что едва ли этот план будет удобен, так как улицы Синяковская, Озерная, площадь Богдана Хмельницкого очень грязны и низки, почему требует больших насыпей, а проведение дороги через Спасский мост, который и так чрезвычайно занят уличным движением, совершенно невозможно.

После обмена мнений Смешанная Комиссия постановила: в Воскресенье 20 Сентября отправить для местного осмотра бульвара с целью выяснения вопроса о возможности проведения военно-полевой железной дороги по бульвару без нарушения его целостности.

З[а]м[еститель] Городского Головы [підпис В. Гарячкина]

[підпис Міончинського]

[підпис І. Мілоченка]

[підпис П. Тарасевича]

30-го Сентября 1915 года. Статья 2-я.

Собрание ПОСТАНОВИЛО: утвердить предложения о постройке полевой ж[елезной] д[ороги] выраженные в протоколе от 18 дня сентября, признав возможным проведение военной полевой дороги по бульвару.

Верно: Секретарь [підпис]

Відділ забезпечення збереженості документів  
Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 3–4.

## № 3. – 19 березня 1917 р. – м. Ніжин. – Витяг із журналу засідань Ніжинського повітового комітету Всеросійського земського союзу

Журнал № 41

засідання Нежинського Уездного Комітета Всеросійського Земського Союзу допомоги  
больным и раненым воинам от 19 Марта 1917 года.

Пункт 3) Заслушав отношение Управления Начальника военных сообщений Армии Юго-Западного фронта от 24 февраля 1917 г. за № 3014 на имя Штаба Киевского Во-



енного Округа, препровожденное в копии Уездному Земскому Комитету о том, что Начальником железнодорожного Отделения Управления военных сообщений сделано распоряжение о передаче Земскому Союзу существующего в г. Нежине для перевозки раненых узкоколейного пути с подвижным составом и всем инструментом и материалом для ремонта и принимая во внимание, что обслуживание означенного пути обойдется гораздо дороже, чем самая перевозка раненых Комитет постановил: - обратиться в Нежинскую Городскую Управу с просьбой не найдет ли Управа возможным взять на себя эксплуатацию означенной ветки с тем, чтобы перевозка раненых, прибывающих в Нежинский Земский Госпиталь производилась по означенному пути\*<sup>8</sup>.

Відділ забезпечення збереженості документів  
Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 19.

**№ 4. – 27 жовтня 1917 р. – м. Ніжин. – Доповідь про приймання  
органом міського самоврядування від Всеросійського земського союзу  
кінної військово-польової залізниці в Ніжині**

**ДОКЛАД\*<sup>7</sup>**

о приемке конно-железной военно-полевой дороги от Всероссийского Земского Союза в введение и эксплуатацию Нежинского Городского Самоуправления.

Считаем прежде своим долгом предупредить, что получив 6 Сентября с[его]/г[ода] поручение от технического бюро на обследование вопроса о приемке ветви, мы, естественно, не имели достаточно времени, чтобы исчерпывающе разобрать этот вопрос и поэтому доклад наш может носить только схематический характер.

В условиях нормальной жизни не могло бы вообще существовать вопроса о том, должно ли принять или отказаться от эксплуатации конно-полевой дороги: когда даром дается со всеми рельсами, шпалами, переездами дорога длиною около 7 верст и при том оборудованная подвижным составом и, следовательно, вопрос о затрате капитала на постройку её отпадает, то ясно, что трудно, - если не невозможно, - придумать такую её эксплуатацию, которая оказалась бы убыточной, но в условиях переживаемого времени и этот вопрос подлежит пересмотреть и отнестись к нему осмотрительно.

Длина поступающей в пользование города конно-полевой железной дороги со всеми ветвями и тупиками может быть принята равной приблизительно семи верстам; переездов больших около 12, малых около 18 штук; труб под полотном примерно 6 и открытый мостик 1; стрелочных переводов имеется всего 11, из них уложенных 9; подвижной состав складывается всего из 30 вагонеток, из коих 10 совершенно новых и неиспользованных и 20 уже бывших в деле, из последних 10 крытых и 10 платформ; большая часть вагонеток бывших в эксплуатации, с точки зрения ходовых их частей, сильно изношены и потребуют ремонта (главным образом исправление подшипников); инструмент для путевых работ имеется (подбойки, кайлы, лопаты, ломы, шаблоны); инструмент кузнечный, слесарный и столярный, можно сказать, отсутствует; из материалов верхнего строения имеется около 50 звен не уложенных в путь (в запасе).

Из этого беглого обзора видно какое в сущности богатое предприятие предстоит городу взять в свои руки.

---

\*<sup>6</sup> Нижче напис «от 22/III 917 г. № 359».

\*<sup>7</sup> Над заголовком напис «№ 4703 27 октября 1917».

Переходя к исчислению эксплуатационных расходов, мы считаем достаточным в данный момент сделать и исчисление таковых, приняв во внимание только перевозку пассажиров и то только от Вокзала и до Гоголевской улицы; к этому необходимо добавить, что, конечно, перевозка раненых и артиллерийских грузов должна быть признанной обязательной и учтена, как постоянный источник расходов и доходов. Путем простых соображений, которые считаем излишним приводить здесь, возможно, работая от 8 часов утра до 8 часов вечера, сделать около 18 рейсов в ту и другую сторону (между Вокзалом и Гоголевской улицей) пуская в ход 4 вагонетки и соединяя их попарно; каждый проезд будет обслуживаться двумя лошадьми и двумя людьми, при чем лошади будут работать по 6 часов в день. При таких предположениях расходы могут выразиться:

- 1) Содержание пути в месяц
  - а) Двух путевых старших рабочих подвижного состава.....200 руб[лей].
  - б) Два мастеровых.....300 руб[лей].  
(слесарь-кузнец, плотник-столяр)
  - в) Чернорабочие.....300 руб[лей].
  - г) Материалы.....200 руб[лей].
- 2) Содержание двигательной силы:
  - а) 5 лошадей в месяц.....900 руб[лей].
  - б) 3 человек обслуживающих лошадей и вагоны в поездах.....300 руб[лей].
- 3) Заведывание предприятием и канцелярские расходы: в месяц.....300 руб[лей].
- 4) Непредвиденные расходы в месяц.....300 руб[лей].
- 5) Амортизация живого инвентаря.....300 руб[лей].

---

Итого в месяц 2800 руб[лей].

или примерно расходы выразятся в день в сумме от 90 до 100 руб[лей]. Из этих расходов необходимо исключить постоянный доход от перевозки раненых и грузов для передового артиллерийского Запаса, каковые доходы должны быть приняты от 15-ти до 30 р[ублей] в день и следовательно дневной расход по эксплуатации дороги выразится в сумме примерно 70 руб[лей]. Каковую сумму и надлежит покрывать из пассажирского движения; сумма эта покроется при перевозке в день 200 – 250 пассажиров и при плате за один рейс 25 – 30 коп[еек].

Из всего вышесказанного следует, что убыточным для города эксплуатация конно-полевой железной дороги не должна быть, ибо при достаточно широком исчислении расходов доходы исчислены с крайней осторожностью, ограничив их узким пределом движения между Вокзалом и Гоголевской улицей и при том только движения пассажирского, а не товарного: нельзя не упомянуть, что и непосредственные нужды города (перевозка дров, угля и других грузов) дорогой будет также обслуживаться.

На приобретение живого инвентаря, ремонт и приспособление подвижного состава потребуется единовременная затрата оборотного капитала в сумме от 6 до 7 тысяч рублей, амортизация коего при исчислении расходов принято во внимание примерно в двух годичный срок.

инженер [підпис, нрзб]  
 инженер [підпис, нрзб]  
 [2 підписи, нрзб]  
 [підпис Радченка]

Відділ забезпечення збереженості документів  
 Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
 ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 12–13.

## № 5. – 23 січня 1918 р. – [м. Ніжин]. – План секвестру та реконструкції кінної військово-польової залізниці в Ніжині

УТВЕРЖДЕНО

в заседании Военно-Революционного

Комитета от 23 января 1918 года

Председатель

Секретарь

### ПЛАН № 7

Секвестра узко-колейной железной дороги с вокзала в город со всеми вагонами, инструментами и принадлежностями и передачи Совету Рабочих и Крестьянских депутатов в ведение Комиссара Заводской Промышленности для разработки проекта и оборудования конной железной дороги пассажирского и товарного движения

1) Весь путь узкоколейной железной дороги идущей от вокзала по Киевской, Набережной, Лицейской, Черниговской, Московской до Земской больницы все запасные звенья секвеструются.

2) Все вагоны и платформы как годные, так и испорченные, а также весь инструмент и запасные части секвеструются.

3) Деревянное здание, находящееся на железно-дорожной территории (в полосе отчуждения) бывший Земский барак для раненых секвеструется.

Здание это необходимо приспособить для ожидающих пассажиров и склада багажа и товаров, перевозимых из города и в город.

4) Приемка производится по актам и описям комиссией назначенной Комиссаром.

5) После приемки пути очищается от снега, укрепляются стыки, ремонтируются стрелки и переводы, производится подбивка шпал и укрепление к шпалам.

Ремонтируются два вагона с тормозами для пассажирского движения, два вагона с тормозами для багажного движения и 3 вагона для ожидающих пассажиров на стоянках.

Приобретается 8 лошадей для работы в две смены, приглашаются вагоновожатые, кондукторы, Заведывающий и проч. служащие.

Предлагается для начала установить движение от вокзала к шлагбауму один вагон и от шлагбаума к Гоголевской ул. второй участок.

Каждый участок по 20 коп. Весь путь 40 коп. с пересадкой.

Багаж с места 30 коп. и груз с пуда 20 коп. Движение начинается в 7 час. утра через каждый час и кончается в 11 час. вечера, каждая смена работает 8 часов.

Весной предлагаю необходимым установить направление с вокзала по Киевской ул. по Кушакевича вокруг Собора и по Московской до Земской больницы.

А также переделать тягу с лошадиной на мототрамвай, воспользовавшись двигателями с грузовозов или автомобилей.

Комиссар Заводской Промышленности и  
Технических Предприятий.

Відділ забезпечення збереженості документів  
Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
ф. Р-4726, оп. 1, спр. 4, арк. 1–1 зв.

## № 6. – квітень 1918 р. – м. Ніжин. – Ухвала трамвайної та технічної комісії Ніжинської міської думи про відкриття в Ніжині трамвайної лінії

Постановление Трамвайной и Технической Комиссии об открытии движения по существующей в Нежине трамвайной линии:

1) В виду того, что пассажирское движение без товарного по существующему направлению линии будет убыточным (приблизительно около 1 ½ т[ысяч] р[ублей] в месяц дефицита) и потребует единовременной затраты на исправление пути около 3 т[ысяч] руб[лей], а перекладка пути для обслуживания торговых и промышлен[ных] заведений вызовет добавочный расход тысячи в 7 руб[лей] и на приспособление вагонов 8 т[ысяч] р[ублей], Комиссия находит, что до выяснения прав города на линию следует пока воздержаться от открытия пассажир. движения.

2) Товаро-пассажир[ское] движение может быть открыто в ближайшее время только в том случае, если владельцы торговых и промышлен[ных] заведений пожелают прийти городу на помощь для прокладки пути по Московск[овской] ул[ице], Базарной пл[ощади], Васильевской и Широкой ул[ицам] и через площ[адь] Б. Хмельницкого на что потребуется около 20 т[ысяч] р[ублей] и ремонт вагонов 8 т[ысяч] р[ублей], кроме стоимости лошадей.

3) Ходатайствовать перед правительством о выдаче субсидии в размере не менее 100 т[ысяч] р[ублей] из 100 м[иллионного] фонда отпущен[ного] на обществен[ные] работы, для планировки, осушки, уширения мощения и возведения насыпи по Вокзальной улице, на которую перенести трамвайную линию, проложенную ныне по огородам и полям.

4) Для ходатайства перед военным министерством о передаче городу трамвайной линии немедленно командировать в г. Киев техника г. Павловича, которому поручить также выяснения условия получения субсидии из 100 м[иллионного] фонда.

5) Вследствие предложения железнодорож[ного] Комитета служащих ст[анции] Нежин о предоставлении ему для просветительных учреждений 2/3 ч[асти] барака, построенного на отчуждении городом, но за счет военного ведомства постановили: 70 кв[адратных] с[ажней] барака временно предоставить Комитету железнодорож[ных] служащих для вышеуказан[ной] цели, а в 1/3 барака (пл[ощады] 30 кв[адратных] с[ажней]) устроить помещение для пассажиров трамвая, комнату для сторожа и лошадей, склад трамвая\*<sup>8</sup>.

31 Марта 1918 г. ст[атья] 5. Дума по пункту 3му доклад приняла к сведению, существенных решений не вынесла в виду того, что вопрос о передаче дороги в владение города еще не разрешен окончательно. Для заведывания же городской жел[езной] дорогой Дума признала пригласить техника и уплачивать ему жалованье со дня вступления его в исполнение своих обязанностей.

Верно: Секретарь.

31 Марта 1918 г. ст[атья] 6. по п[ункту] 5. Дума постановила: временно уступить Комитету служащих жел[езной] дороги ст[анции] Нежин для просветительн[ой] цели и срочно возбудить ходатайство через Головную Медицинскую Управу о передаче барака в полную собственность Городского Самоуправления.

Верно. За Секретаря Шевчук.

Ходатайство возбужд[ено].

Апрель 1918 г.

Відділ забезпечення збереженості документів  
Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 35–36.

\*<sup>8</sup> На полях напис олівцем «К ст. 6 журналу 31 марта 1918 г.».

**№ 7. – [квітень 1918 р.] – [м. Ніжин]. – Висновок Комісії стосовно викупу з державної скарбниці військово-польової залізниці в Ніжині для облаштування під'їздів до вокзалу й інших місць у місті**

Мнение Комиссии относительно приобретения у казны полевой железной дороги для устройства подъездного пути к вокзалу и другим местам в г. Нежине.

Комиссия решила вопрос этот отрицательно по следующим соображениям:

1) Дорога эта полевая, а не городская и трудно приспособляется к городскому движению, благодаря ее устройству, так что лошади должны идти с боков. Имеет дорога эта железные шпалы, которые для городской дороги не нужны и могут быть заменены деревянными, причем за эти шпалы придется заплатить дороже, чем за сами рельсы.

2) Дорога будет иметь только временное назначение и в дальнейшем придется обратиться к электрической дороге, которая связана с новым устройством дороги, так что приспособление полевой железной дороги для движения будет иметь временное значение, на что потребуется городу затратить много средств, так что в общем лучше хлопотать прямо об устройстве электрической дороги.

3) Затраты на устройство приспособляемой полевой дороги городскому движению значительны и эти затраты будут особенно чувствительны в виду скудности средств городской казны и городских обывателей (до сих пор Дума нового состава все увеличивает и увеличивает расходы, а доходов новых не открыла).

Материальная же выгода этой дороги, более предполагаемая, основанная на мнении тех или других коммерсантов и не вытекает из несомненных статистических данных. Одно остается несомненным, что пассажирское движение будет давать убыток до 1500 рублей в месяц. Комиссия считает, что этих данных будет вполне достаточно для отклонения предложения о приобретении у казны полевой железной дороги для нужд города.

[Иван Долгоруков]

Відділ забезпечення збереженості документів  
Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 38.

**№ 8. – [не раніше 10 квітня 1918 р.] – [м. Ніжин]. – Ухвала трамвайної і технічної комісії про влаштування в Ніжині трамвайного сполучення**

Постановление Трамвайной и Технической Комиссии о трамвае

Техник К.А. Павлович, командированный Город[ской] Управой в Киев для выяснения условий, на каких может быть передана городу Нежину трамвайная линия, узнал в военном министерстве следующее:

1) Трамвайная линия может быть передана городу по цене около 5 руб[лей] за пуд железа или отдана в аренду.

2) Соединенная Комиссия, к сожалению, в весьма немногочисленном составе (всего в количестве 4<sup>x</sup> чел[овек]), единогласно признала, что покупать в собственность города полевую жел[езную] дорогу, как не отвечающую условиям городских жел[езных] дорог, рельсы которых, чтобы не препятствовать уличному движению, должны лежать на уровне мостовой, а не выше этого уровня, как в данной дороге, - нецелесообразно.

2) Точно также по тем же соображениям и принимая во внимание, что для открытия движения необходимо затратить значительную сумму на ремонт пути и вагонов и на приобретение лошадей, большинство присутствующих членов комиссии признало, что городу следует отказаться и от аренды трамвайной линии.

3) Один член Трамвайной Комиссии С.А. Ющинский остался при особенном мнении, а именно:

а) Вполне соглашаясь, что затрачивать капитал (около 100 т[ысяч] р[ублей]) на покупку дороги не городского типа нецелесообразно, вместе с тем находит, что городу Нежину, занимающему территорию равную многим большим городам крайне необходим трамвай, но на устройство трамвая более совершенного типа, напр[имер] электрического, в ближайшее время, вследствие дороговизны железа и рабочих рук, рассчитывать нельзя и, следовательно, город будет без трамвая еще по меньшей мере 5–10 лет.

Поэтому следует воспользоваться существующей уже в городе линией, которая и не совершенного типа, но по топографическим условиям г. Нежина вполне возможная для эксплуатации и арендовать ее у казны можно 5 – 10, при чем аренда по приблизительноному подсчету не должна превышать 5 – 6 т[ысяч] р[ублей] в год или 500 р[ублей] в месяц.

б) Что же касается капитала, необходимого на прокладку пути от Лицейского моста до пл[ощади] Московской с ветвью на базар, чтобы сразу открыть и пассажир[ское], и товарное движение, которое только в таком случае будет несомненно давать прибыль, а также капитала на покупку лошадей и другие расходы в общей сумме 35–40 т[ысяч] р[ублей]<sup>\*9</sup>, то таковую можно будет получить ссуды Мин[истерства] вн[утренних] дел из 100 м[иллионного] фонда, предназначенного для финансирования городов и земств.

в) На основании изложенного предлагается Думе не решать сейчас вопрос вопроса об аренде линии, а войти в переговоры: 1) с военным министер[ством] об условиях аренды трамвайной линии; 2) с мин[истерством] вн[утренних] дел о ссуде на ремонт и перекладку пути и покупку лошадей и 3) с владельцами трамвайных заведений о субсидии городу на открытие грузового движения по трамвайной линии. И только получив указанные данные, решить вопрос окончательно.

10 апреля 1918 г. ст[атья] 4. По этому вопросу возникли прения. Гласный Харлаб говорил об убыточности приобретения городом конной жел[езной] дороги. Его поддерживало письменное заявление, присланное в Думу отсутствующим гласным Долгоруковым. Гласные Оснос, Мельников, Серебрянников настаивали на том, что до тех пор, пока все детали о конной жел[езной] дороге не будут выяснены разрешить этот вопрос нельзя. Дума постановила: вопрос о приобретении или об аренде конной жел[езной] дороги проложенной по улицам г. Нежина поручить трамвайной комиссии и Управе разработать детально и войти в переговоры с Центральным Правительством о передаче этой дороги Городскому Самоуправлению на самых льготных условиях.

Верно: Секретарь Беляков.

Відділ забезпечення збереженості документів  
Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 37, 39.

<sup>\*9</sup> Перекладка пути 7 т[ысяч] р[ублей] + Ремонт пути – 3 т., починка 4х пас[сажирских] и 4х товар[ных] вагонов – 4 т[ысяч] р[ублей], 26 лошадей со сбруей 20 т[ысяч] р[ублей].

## № 9. – 5 липня 1918 р. – м. Ніжин. – Доповідь міського техника Затворницького Ніжинському міському голові про стан кінної військово-польової залізниці в Ніжині

Городському Голове г. Нежина

Доклад

Ознакомившись с состоянием в настоящее время линии конно-железной дороги Военного ведомства, которая уложена от вокзала до Земского госпиталя № 1 на протяжении 7 верст 50 саж[ней], потому что для открытия безопасного по ней движения необходимо произвести по меньшей мере средний ремонт, который будет состоять из разного рода земляных работ, исправления деревянных мостов, труб и переездов с добавлением нового материала до 50%; частичного изменения направления существующей линии, ремонта и приспособления вагонеток для пассажирского и грузового движения, без последнего содержание линии не окупится. Затем необходимо линию в некоторых местах перенести, а в противном случае указываемая линия не будет выполнять своего назначения и будет приносить городу только убыток. Кроме того, названная линия не может быть оставлена на некоторых уже проложенных улицах, т[а]к к[а]к она закрывает движение для повозок и жителей.

При выборе улиц, на которые следовало переложить названную линию, пришлось бы считаться с действительной шириной колеи и ее укладки выше горизонта земли, благодаря чему должна быть занята большая часть мостовой, т[а]к к[а]к запряжки лошадей к вагонеткам сбоку, что составляет громадное неудобство и невозможность ее прокладки по главным улицам и поэтому не будет вполне выполнять своего назначения. При всех же пересечениях с улицами необходимо устраивать переезды в виде деревянных мостков, что, конечно, в городах нежелательно.

Принимая во внимание все вышесказанное, а также тот расход в настоящее время, который потребуется на устройство хотя бы пассажирского движения, арендной платы в сумме 600 рубл[ей] с версты и расходов по содержанию линии – [...] линия конно-железной дороги в настоящем виде и в настоящее время принесет городу только убыток.

Городской техник Затворницкий.

5/VII 18 г.

г. Нежин.

Відділ забезпечення збереженості документів  
Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 50–50 зв.

## № 10. – 16. листопада 1918 р. – м. Ніжин. – Лист Ніжинської міської управи до Чернігівського уповноваженого з ліквідації й управління організаціями військового часу щодо кінної військово-польової залізниці в Ніжині

М.В.Д.  
НЕЖИНСКАЯ  
ГОРОДСКАЯ  
УПРАВА

Ноября 16 дня 1918 г.

№ 4157

г. Нежин

Господину Черниговскому Уполномоченному по ликвидации и управлению организаций военного времени\*<sup>10</sup>

---

\*<sup>10</sup> Вище напис «копия».

По улицам и огородам города Нежина в 1915 году для перевозки раненых и больных воинов со ст[анции] Нежин в лазареты была проложена военным ведомством конно-полевая железная дорога и телеграфным распоряжением передана для эксплуатации Нежинскому Отделу Всероссийского Земского Союза.

В то время, когда наступила демобилизация, Земский Союз передал указанную дорогу Нежинскому Городскому Самоуправлению для обслуживания городского населения.

Так как для открытия движения по этой дороге предварительно городу придется произвести большой расход на ремонт линии и вагонов, Нежинское Городское Самоуправление просит Вашего ходатайства об уступке за плату названной дороги со всем ее подвижным составом в полную собственность Городского Самоуправления.

Означенная железная дорога в настоящее время охраняется на средства города, для чего городом содержатся сторожа с 17/30 марта 1918 года, на что затрачено уже 2255 р[ублей] 50 к[опеек].

Все это имущество хранится близ ст[анции] Нежин возле барака и в самом бараке, устроенном распоряжением Городского Управления на средства военного ведомства и частью города; часть рельс находится на ярмарочной площади и на площади около богугодного заведения. —

Городской Голова

И[сполняющий] д[олжность] Секретаря

Відділ забезпечення збереженості документів  
Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині,  
ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 44–44 зв.

### Джерела та література

1. Москаленко Ю. Ніжинська кінна залізниця // Під прапором Леніна. – 1986. – № 176 (11565). – 1 листопада. – С. 3.
2. Відділ забезпечення збереженості документів Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжині (далі – ВДАЧОН), ф. 1233, оп. 1., спр. 82, арк. 106, 246.
3. ВДАЧОН, спр. 25, арк. 45.
4. Там само, ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 6, 8 зв.
5. Там само, арк. 10, 51.
6. Там само, арк. 3 – 4.
7. Там само, арк. 24.
8. Там само, ф. Р-4726, оп. 1, спр. 6, арк. 2.
9. Там само, ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 25 зв.
10. Там само, арк. 3.
11. Там само, арк. 24 зв. – 25.
12. Там само, ф. Р-4726, оп. 1, спр. 4, арк. 4.
13. Там само, ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 19
14. Там само, арк. 12–13.
15. Там само, арк. 15–16.
16. Там само, ф. Р-4726, оп. 1, спр. 4, арк. 1–1 зв.
17. Там само, ф. 341, оп. 1, спр. 1400, арк. 52–52 зв.
18. Там само, ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 37, 39.
19. Там само, арк., 21,22; Там само, ф. 341, оп. 1, спр. 1404, арк. 49.
20. Там само, ф. 340, оп. 1, спр. 897, арк. 37.
21. Там само, арк. 39.
22. Там само, арк. 50–50 зв.
23. Там само, арк. 46.



24. Там само, арк. 48, 49.
25. Там само, арк. 52.
26. Москаленко Ю. Вказана праця. – С. 3.
27. ВДАЧОН, ф. 341, оп.1, спр. 1404.

***Потапенко М.В.* Корпус документів до історії воєнно-польової кінної залізниці в Ніжині (1915–1918 роки)**

Публікується комплекс документів з історії будівництва та функціонування в Ніжині воєнно-польової кінної залізниці в роки Першої світової війни. З'ясовуються особливості її розвитку та проекти пристосування до цивільних потреб міста.

**Ключові слова:** воєнно-польова залізниця, «конка», Перша світова війна, Ніжин, міське самоуправління.

***Потапенко М.В.* Корпус документов к истории военно-полевой конной железной дороги в Нежине (1915–1918 гг.)**

Публикуется комплекс документов по истории строительства и функционирования в Нежине военно-полевой конной железной дороги в годы Первой мировой войны. Анализируются особенности ее развития и проекты приспособления к гражданским нуждам города.

**Ключевые слова:** военно-полевая железная дорога, «конка», Первая мировая война, Нежин, городское самоуправление.

***Potapenko M.V.* The corps of documents on Nizhyn Military Railway (1915–1918)**

The documents on the history of building and managing Nizhyn military horse railway during World War I are published in the article. The author details the functions of the railway, traces their evolution, and analyzes the projects aimed at adapting it for civilian purposes.

**Key words:** military railway, «konka», World War I, Nizhyn, local government.

[надійшло до редакції: 10.06.2014 р.]

