



УДК: 94:358.23(477)

DOI: 10.33099/2707-1383-2021-42-4-62-73

Ігор Остапенко

начальник кафедри військової підготовки
спеціалістів Держспецтрансслужби,
Дніпровський національний університет
залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна
(Дніпро, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2232-7138>

Електронна пошта: kvpdit@gmail.com

Віктор Гудімов

старший викладач кафедри військової підготовки
спеціалістів Держспецтрансслужби,
Дніпровський національний університет
залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна
(Дніпро, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6630-650X>

Електронна пошта: kvpdit@gmail.com

ФОРМУВАННЯ ТА ЕТАПИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВІЙСЬК НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

У статті розглядаються і досліджуються особливості періодів формування та розвитку військових залізничних формувань на території України. Було визначено 10 основних етапів розвитку: утворення і становлення у імперський період, участь у Першій світовій та Громадянській війнах, формування нових радянських залізничних формувань, участь у Другій світовій війні, участь у відбудові країни, розвиток радянської інфраструктури та подолання наслідків природних катаклізмів та техногенних аварій, розвиток інфраструктури незалежної України та подолання наслідків природних катаклізмів, криза залізничних військ та створення Держспецтрансслужби, розвиток інфраструктури та подолання наслідків природних катаклізмів у складі Держспецтрансслужби, участь Держспецтрансслужби у відбитті збройної агресії Російської Федерації та повернення її до Міністерства оборони України.

Ключові слова: історія, Державна спеціальна службу транспорту, залізничні війська, операція Об'єднаних сил, залізниця, транспортна інфраструктура.

Постановка проблеми. У сучасних реаліях логістика і транспорт відіграють вирішальну роль у бойових діях, це своєчасне переміщення підрозділів на різні відтинки фронту, постачання підкріплення, резервів та вирішення інших завдань. Найголовнішим засобом військових перевезень на території України у складі Російської імперії, від введення в експлуатацію першої гілки, була залізниця. З метою безперервного функціонування залізниці та об'єктів транспортної інфраструктури у 1863 р. були створені перші воєнізовані підрозділи, які у майбутньому стали іменувати залізничними військами. Вони приймали участь у так званій Громадянській війні, двох світових війнах, відновлювали зруйновану внаслідок війн країну і на сьогодні продовжують захищати громадян в мирний і військовий час від наслідків Чорнобильської трагедії, паводків та збройної агресії Російської Федерації. Вони забезпечують захист, охорону і оборону, відновлення та функціонування об'єктів транспортної інфраструктури по всій країні та у зоні операції Об'єднаних сил (далі ООС).

Історіографія проблеми. Включає три періоди: дорадянський, радянський та сучасний. Незначну зацікавленість у дорадянський період виявляли на сторінках журналів, та-

ких як (мовою оригіналу) «Инженерный журнал» (Железнодорожные батальоны на железных дорогах. 1901). Досить велику зацікавленість виявили радянські дослідники Л. Г. Бескровний (Бескровний, Л. Г. 1973, 616 с.), П. А. Зайончковский (Зайончковский, П. А. 1952, 371 с.; Зайончковский, П. А. 1973, 251 с.), П. А. Кабанов (Кабанов, П. А. 1973, 326 с.), Г. Н. Караев (Караев, Г. Н. 1984, 32 с.), С. С. Косович та А. Н. Филимонов (Косович, С. С. & Филимонов, А. Н. 1984, 309 с.). На сучасному етапі, після проголошення незалежності, варто відмітити досить вагомні роботи генерала Л. А. Смирнова (Смирнов, Л. А. 2008, 172 с.), О. П. Баранова (Баранов, О. П. 2014, с. 53–58) та В. Рутари (Рутар, В. 2016, с. 125–159).

Метою цієї статті є висвітлення етапів формування та розвитку залізничних військ в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. З появою залізничних шляхів на території сучасної України в 1861 р., колії, яка з'єднала Відень зі Львовом, з'явилася потреба в людях, які б забезпечували їх стійке функціонування. Так, 30 березня 1863 року імператор Російської імперії, до складу якої знаходили українські землі, Олександр II затвердив (мовою оригіналу) «Положение Военного Совета о составлении рот штра-



фованих нижних чинов для работ Одесско-Парканской железной дороги». (Сборник сведений о железных дорогах в России. 1867, с. 675–677). Саме в той день, з будівництва Одесько-Парканської залізниці, взяла початок історія залізничних військ. Перші 4 залізничні роти були створені в Херсоні, Катеринославі, Полтаві та Києві. У роті знаходились 550 рядових, 12 унтер-офіцерів, каптенармус, фельдшер, фельдфебель. Структура формування за своєю організацією наближалась до структури пізніше створених залізничних батальйонів.

31 грудня 1885 року з метою забезпечення єдності в контролі й організації навчання, а також для підвищення бойової готовності рішенням Військової ради 2, 3 і 4-ий батальйони, які брали участь у війні з Туреччиною, об'єднують у залізничну бригаду. Створенням Першої залізничної бригади ознаменувався черговий етап розвитку залізничних військ, які довели свою спроможність відмінно виконувати покладені на них завдання. Бригада одержала найменування Барановичська. Відповідно до наказу військового міністра № 206 батальйони, що входили до складу бригади, переходили на новий штат, згідно якому вони повинні були складатися з двох будівельних, двох експлуатаційних і однієї кадрової рот. Кадрова рота з оголошенням мобілізації повинна була відокремитися від свого батальйону і висунутися в призначе-

ний пункт, де на її базі формувалися три резервні батальйони чотириротного складу.

Початок ХХ століття ознаменувався для військових залізничників Російської імперії новими реформами. 22 вересня 1903 року всі залізничні батальйони були передані у ведення Головного штабу. Рішенням Військової ради від 2 вересня 1904 року всі залізничні батальйони були виділені в особливу категорію — залізничні війська із збереженням їм прав, наданих спеціальним військам. У ході військової реформи 1909–1913 рр. з метою подальшого удосконалення боєздатності військ Генеральним штабом проводиться низка заходів, найважливішими з яких були:

— повернення до бригадної організації залізничних військ. З цією метою формуються Перша залізнична бригада з місцем дислокації в Барановичах і Друга бригада у Києві;

— Перший залізничний батальйон розгортається у Перший залізничний полк.

Напередодні Першої світової війни в Російській імперії нараховувалося 18 залізничних батальйонів, у числі яких було 10 батальйонів широкої і 8 вузької колії. У такому складі залізничні війська зустріли Першу світову війну.

Вже в перші місяці бойових дій залізничні війська довели своє покликання: «Будувати та охороняти!». Перша світова війна довела і ще раз підтвердила необхідність та значи-

мість залізничних військ не лише у мирні часи, а й у воєнних діях. На основі цього приймається рішення збільшити склад залізничних військ. З осені 1914 року їх кількість зростає до 12 бригад, 4 полків, 48 батальйонів і десятків інших підрозділів. Починається формування нових залізничних батальйонів. До 1916 року у залізничних військах Російської імперії вже проходили службу 2600 офіцерів і понад 130 тисяч нижніх чинів.

Після встановлення Радянської влади разом з царською армією розформовуються й залізничні війська.

29 квітня 1918 року на з'їзді українських хліборобів у Києві було проголошено генерала Павла Скоропадського гетьманом усієї України. Новий гетьман дбав про українську державність, про що свідчить його ставлення до формування української армії. Таким чином, у Києві в жовтні 1917 року «українізувалися» залізничний та понтонний батальйони. У Наддніпрянській армії структуру технічних військ успадкували від минулої російської армії.

Для залізничних перевезень та ремонту шляхів у Галицькій армії був створений спеціальний залізничний батальйон, роль якого стала суттєвою, коли з'єдналися обидві армії, і він з достатньою інтенсивністю міг вести роботи з ремонту залізничних шляхів (Рутар, В. 2016, с. 125–159).

З початком боротьби за незалежність молодій Радянській республіці

й формування Червоної Армії виникла потреба в залізничних військах. До кінця літа 1918 року три чверті території країни виявилися в руках політичних супротивників нової влади. В цих умовах виняткове для утвердження Радянської влади значення набуло питання транспортно-го забезпечення дій армії. Спроби використовувати для цих цілей підрозділи народного Комісаріату шляхів сполучення успіху не приносили. Уряд, оцінивши обстановку, що складалася в країні, вирішив негайно приступити до формування залізничних військ. Офіційна установа залізничних військ у Червоній Армії була оголошена наказом Головнокомандувача Збройними Силами Республіки від 5 жовтня 1918 року.

З розгортанням збройної боротьби проти Антанти і білогвардійців ситуація змусила формувати залізничні частини безпосередньо на фронтах і в арміях розпорядженням місцевого командування. Перші залізничні частини, що формувалися на фронтах із наявних кадрів залізничників, мали різну структуру й оснащеність.

До кінця 1924 року відбудовні роботи європейської частини Радянського Союзу в основному були довершені. По всій країні розгорнулося уже нове залізничне будівництво. Щорічно в експлуатацію вводилися сотні кілометрів сталевих шляхів. Тільки з 1926 по 1928 рік довжина залізниць зросла на 2,5 тис. км. До спорудження нових магістралей ак-



тивно залучалися залізничні війська. Вони брали участь в будівництві ліній Москва–Донбас, Гомель–Чернігів, Тула–Сухиничі, Орша–Лепель, Чернігів–Овруч.

Розгорнуті в 1939–40 роках бойові дії у Фінляндії вимагали напруженої роботи залізничних частин, які постійно залучалися до забезпечення бойових операцій. Реорганізація залізничних військ почалася в лютому 1941 року. Залізничні полки, підлеглі органам військових сполучень, переходили на бригадну систему. Цей перехід затягнувся до початку німецько-радянської війни і не був цілком довершений. Для участі в будівництві й посиленні залізниць у західні райони Радянського Союзу направлялися зі сходу 1-а, 4-а і 5-а бригади Особливого корпусу залізничних військ.

В жовтні 1941 року групі мінерів на чолі з сержантом Мірошніченко В. П. було доручено підготувати до вибуху залізничний міст через річку Снопоть на межі Брянської та Смоленської областей, а при отриманні наказу — підірвати його. Сержант-залізничник Мірошніченко під свист куль та шквал гранат противника дістається до частини уцілілого шнура, і підпаливши його, підривається разом з мостом¹. За цей подвиг Указом Президії Верховної Ради СРСР від 2 липня 1942 року сержанту Мірош-

ніченку Віктору Петровичу було присвоєно звання Героя Радянського Союзу (посмертно).

Німецькі війська та відступаючі з'єднання Червоної Армії нещадно руйнували все на своєму шляху. Відразу воїни-залізничники взялися за відбудову понищеного. Окрім будівництва, відновлення та охорони транспортних сполучень не рідко боролися з ворогом зі зброєю в руках.

Після звільнення території УРСР залізничні війська почали відновлювати та розбудовувати колії, мости та інші залізничні об'єкти, які зазнали руйнації у воєнний період. Масштаби післявоєнних руйнацій необмежені: з 54 діючих залізниць залишилось 20. Всього за роки війни на території СРСР було знищено: 65 тис. км залізничних колій, підірвано 13 тис. залізничних мостів, повністю знищено 4100 залізничних станцій, 317 локомотивних депо, 129 ремонтних заводів, біля 16 тис. потягів, 428 тис. вагонів. Військові залізничники активно включилися в рішення завдань щодо капітального відновлення, реконструкції і будівництва нових залізниць, при цьому неодноразово доводилося ліквідовувати наслідки стихійного лиха, аварій та катастроф, які завдавали шкоди залізничним коліям. Лише за першу післявоєнну п'ятирічку війська поклали 6320 км. залізничних колій, капітально відбудували 2632 мости, 227 локомотивних депо, 57 вокзалів і 437 тис. кв. м. жилої

¹ Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации. Ф. 58. Оп. 818883. Дело 545 (Убыль 1 бр. особ. корп. ж.д. войск). Л. 16.

площі. Особливо значним вклад військових залізничників був у відбудові транспортної мережі Донбасу. З 1945 року по 1950 рік вони ввели до строю 1100 км головних колій, десятки станцій і вузлів в тому числі такі як Червоний Лиман, Дебальцеве, Нікітовка; побудували і відновили будинків різного призначення загальною площею 60 тис. кв. м, в тому числі жилої — 50 тис. кв. м.

В післявоєнний період залізничні війська були чи не найнеобхідніші, вони працювали не лише на території України — часто у будівництві залізничних шляхів, доводилося допомагати сусіднім радянським республікам. В період з 1959 по 1966 роки залізничні війська брали активну участь в будівництві залізничних мереж Абакан–Тайшет, Івдель–Об, Тюмень–Сургут. В липні 1974 року було прийняте рішення відрядити військових залізничників на будівництво Байкало-Амурської магістралі. Тисячі бійців здобули там знання та практичні навички.

Чорнобильська трагедія, яка сколихнула весь світ, додала роботи військовим залізничникам. Ніхто з них не шкодував, ані здоров'я, ані життя, щоб усунути страшні наслідки катастрофи. З 1986 по 1988 рік при ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС військові залізничники збудували 56 км залізничної колії, 107 комплектів стрілочних переводів, відновили 11 штучних споруд, загальною довжиною 390 пог. м, в тому числі 3 мос-

ти (190 пог. м), 8 труб (200 пог. м). Об'єм земляних робіт складав близько 100 тисяч кубометрів, вирублено 96 гектарів лісу.

Через кілька місяців після здобуття Україною незалежності формуються Залізничні війська Збройних Сил України. В січні 1992 року на базі 2-го залізничного корпусу та інших військових формувань Залізничних військ колишнього СРСР, які дислокувалися на території України, у відповідності з Постановою Верховної Ради України від 24 серпня 1991 року «Про військові формування в Україні» та Указом Президії Верховної Ради України від 7 жовтня 1991 року «Про підпорядкування Україні дислокованих на її території військових частин і підрозділів залізничних військ СРСР, військ урядового зв'язку КДБ СРСР, Цивільної оборони СРСР».

За роки становлення незалежності України військові залізничники виконують роботи, які не лише дозволяють зекономити державні кошти, а й утвердити свої позиції, як незалежної країни. Відтак, спорудження постійно діючого 572-метрового мосту через річку Десну, поблизу м. Новгород-Сіверський (1995 р.). Військові залізничники допомагають розбудовувати українську державу: ремонтують під'їзні та підкранові колії об'єктів Міністерства оборони України (Макарів-1, Куп'янськ, Харків, Богданівка, Арламова Воля, Первомайськ та інші); розбудову-



ють Дніпропетровський метрополітен; реконструюють пасажирські та вантажні залізничні парки станцій Чоп, Ковель Львівської залізниці, Кагамлинська, Харків-Сортувальний Південної залізниці; проводять комплексно-оздоровчий ремонт колії Одеської залізниці (Белгород–Дністровський–Ізмаїл, Помошна–Долінська). Окрім того, військові залізничники допомагають населенню усунути наслідки природних катастроф. Зокрема, виконують Державну програму ліквідації наслідків стихійного лиха в Закарпатті (1996–2002 рр.) яка включає відбудову автомобільних мостів, укріплення дамб, відновлення земляного полотна. Ліквідовували наслідки зсуву ґрунту у мікрорайоні Тополь, міста Дніпропетровськ (1997 р.). Виконували загально-будівельні роботи на об'єкті державної споруди «Синегори» в с. Гута Івано-Франківської області. Будували трамвайні колії в містах Дніпропетровськ, Конотоп, Кривий Ріг.

Військові залізничники виконують бойові завдання по знешкодженню вибухонебезпечних предметів (далі — ВВП). За роки перебування залізничних військ у Збройних Силах України вони встигли знешкодити 38743 одиниці ВВП, у тому числі 43 авіаційні бомби. Від ВВП очистили 684,8 га закріпленої території. За час російсько-українського збройного конфлікту у районі ООС військовослужбовці у складі п'яти груп

розмінування підняли 3,5 тис. ВВП та обстежили на їх наявність понад 700 км залізничних колій і 212 споруд Донецької залізниці.

З метою наближення залізничних військ до безпосередніх об'єктів роботи, забезпечення використання їх за призначенням та поліпшення управління ними Указом Президента України від 27 січня 2003 року було визначено доцільність виведення залізничних військ зі складу Збройних Сил України і перепідпорядкуванню їх Міністерству транспорту та зв'язку України.

У новому статусі війська одразу були залучені до масштабного будівництва першого українського автобану Київ–Одеса. З березня по жовтень 2004 року близько 2500 військовослужбовців та 230 одиниць автомобільної та дорожньо-будівельної техніки працювали на ділянках дороги в селі Соколівка Черкаської області, селі Троїцьке Одеської області та місті Гайворон Кіровоградської області. Одночасно з будівництвом дороги військовослужбовці Держспецтрансслужби навели та обслуговували через річку Дніпро у Києві наплавний залізничний міст НЗМ-56, який забезпечив безперебійний рух транспорту при будівництві нового залізничного мосту.

5 грудня Верховною Радою України було прийнято законопроект (Про внесення змін до Закону України «Про Державну спеціальну службу транспорту» щодо статусу Держав-

ної спеціальної служби транспорту. 2017) яким Державну спеціальну службу транспорту було перепідпорядковано від Міністерства інфраструктури в систему Міністерства оборони для оптимізації складової сектору безпеки і оборони України, підвищення ефективності планування їх застосування, а також забезпечення раціонального використання бюджетних коштів, передбачених для забезпечення обороноздатності держави.

Під час збройної агресії Російської Федерації в ході проведення антитерористичної операції (далі — АТО) військовослужбовці Держспецтрансслужби відбудовували мости й дороги там, де ще недавно точилися бої, де діяли ворожі диверсійно-розвідувальні групи, де окупант нищив і руйнував, де досі небезпечно, бо лінія зіткнення зовсім поруч, і де жодна будівельна організація, окрім військових, ні за які гроші не погоджується працювати. (Військові Держспецтрансслужби наводять тимчасові мости в зоні АТО. 2014).

Окрім відновлення військової інфраструктури Держспецтрансслужба опікується й охороною важливих об'єктів національної транспортної системи: мостів, шляхопроводів, опорно-тягових підстанцій, адмінбудівель Донецької залізниці. Частина з них міститься в районі проведення ООС. (Державна спеціальна служба транспорту під час війни: відбудувати і захистити. 2018).

Висновок. Отже, в історії залізничних військ України можливо виділити такі 10 етапів: 1) формування і становлення у імперський період (1863–1914 рр.); 2) участь у Першій світовій та Громадянській війнах (1914–1921 рр.); 3) створення нових радянських залізничних формувань (1921–1941 рр.); 4) участь у Другій світовій війні (1941–1945 рр.); 5) участь у відбудові країни (1945–1950-ті рр.); 6) розвиток радянської інфраструктури та подолання наслідків природних катаклізмів та техногенних аварій (1950-ті–1991 рр.); 7) розвиток інфраструктури незалежної України та подолання наслідків природних катаклізмів (1991–2003 рр.); 8) криза залізничних військ та створення Держспецтрансслужби (2003 р.); 9) розвиток інфраструктури та подолання наслідків природних катаклізмів у складі Держспецтрансслужби (2003–2014 рр.); 10) участь Держспецтрансслужби у відбитті збройної агресії Російської Федерації та повернення її до Міністерства оборони України (2014 р. — наші дні). Історія залізничних військ доводить їх користь для держави у мирний і воєнний час.

Перспективними напрямками подальшого дослідження є будь-який з наведених періодів, але найбільш перспективними і нерозробленими темами є 1) правові основи діяльності та організаційно-штатна структура; 2) участь і роль залізничних військ у бойових діях на фронтах



російсько-турецької війни, Першої та Другої світових воєн, Громадянської війни та АТО/ООС; 3) залізничні формування Української Народної

Республіки, Української Держави та Західноукраїнської Народної Республіки, Австро-Угорської імперії на українських землях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ

Баранов, О. П. (2014). Історія створення військових формувань, на які покладались завдання, аналогічні завданням Держспецтрансслужби. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. № 5, с. 53–58.

Бескровный, Л. Г. (1973). *Русская армия и флот в XIX в. Военно-экономический потенциал*. М.: Наука, 616 с.

Військові Держспецтрансслужби наводять тимчасові мости в зоні АТО. (2014). URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/247493017> [дата зверн.: 19.06.2021].

Державна спеціальна служба транспорту під час війни: відбудувати і захистити. (2018). URL: <https://www.mil.gov.ua/news/2018/07/27/derzhavna-speczialna-sluzhba-transportu-pid-chas-vijni-vidbuduvati-i-zahistiti/> [дата зверн.: 19.06.2021].

Железнодорожные батальоны на железных дорогах. (1901). *Инженерный журнал*. № 12, с. 1549–1576.

Зайончковский, П. А. (1952). *Военные реформы 1860–1870-х годов в России*. М.: Издательство Московского университета, 371 с.

Зайончковский, П. А. (1973). *Самодержавие и русская армия на рубеже XIX–XX столетий*. М.: Мысль, 251 с.

Кабанов, П. А. (1973). *Стальные перегоны*. М.: Воениздат, 326 с.

Караев, Г. Н. (1984). *Возникновение железнодорожных войск в России (1851–1878)*. М.: Воен. изд-во, 32 с.

Косович, С. С. & Филимонов, А. Н. (1984). *Советские железнодорожные: Военно-исторический очерк*. М.: Воениздат, 309 с.

Про внесення змін до Закону України «Про Державну спеціальну службу транспорту» щодо статусу Державної спеціальної служби транспорту: Закон України від 05.12.2017 р. № 2225-VIII. (2017). *Відомості Верховної Ради України*. № 6–7. Ст. 39.

Рутар, В. (2016). Організація та функціонування Залізничних військ Західно-Української Народної Республіки в 1918–1919 рр. *Przegląd Środkowo-Wschodni*. № 1, с. 125–159. DOI:<http://dx.doi.org/10.32612/uw.2543618X.2016>.

Сборник сведений о железных дорогах в России. Отдел III. *Высочайшие повеления, указы правительствующего Сената и министерские постановления*. (1867). Петербург: Стат. отд. М-ва путей сообщения, 982 с.

Смирнов, Л. А. (2008). *О прожитом: Воспоминания*. Дніпропетровськ: Пороги, 172 с.

Фадеев, Г. М. (ред.). (1994). *История железнодорожного транспорта России*. (Т. I: 1836–1917 гг.). СПб, 336 с.

REFERENCES

Baranov, O. P. (2014). Istoriia stvorennia viiskovykh formuvan, na yaki pokladalys zavdannia analohichni zavdanniam derzhspetsstranssluzhby [The history of the creation of military formations, which were entrusted with tasks similar to the tasks of the State Special Transport Service]. *Derzhavne upravlinnia: udoskonalennia ta rozvytok*. № 5, s. 53–58. [in Ukrainian].

Beskrovnyj, L. G. (1973). *Russkaya armiya i flot v XIX v. Voенно-ekonomicheskij potencial* [Russian army and navy in the 19th century Military-economic potential]. M.: Nauka, 616 s. [in Russian].

Viiskovi Derzhspetsstranssluzhby navodiat tymchasovi mosty v zoni ATO [The military State Special Transport Service is building temporary bridges in the anti-terrorist operation zone]. (2014). URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/247493017> [Accessed: 19.06.2021]. [in Ukrainian].

Derzhavna spetsialna sluzhba transportu pid chas viiny: vidbuduvaty i zakhystyty [State Special Transport Service during the war: rebuild and protect]. (2018). URL: <https://www.mil.gov.ua/news/2018/07/27/derzhavna-speczialna-sluzhba-transportu-pid-chas-vijni-vidbuduvati-i-zahistiti/> [Accessed: 19.06.2021]. [in Ukrainian].

Zheleznodorozhnye batal'ony na zheleznyh dorogah [Railroad battalions on railways]. (1901). *Inzhenernyj zhurnal*. № 12, s. 1549–1576. [in Russian].

Zajonchkovskij, P. A. (1952). *Voенные реформы 1860–1870-х годов в России* [Military reforms of the 1860–1870s in Russia]. M.: Izd-vo Mosk. un-ta, 371 s. [in Russian].

Zajonchkovskij, P. A. (1973). *Samoderzhavie i russkaya armiya na rubezhe XIX–XX stoletij* [Autocracy and the Russian army at the turn of the XIX–XX centuries]. M.: Mysl', 251 s. [in Russian].

Kabanov, P. A. (1973). *Stal'nye peregony* [Steel stretches]. M.: Voenizdat, 326 s. [in Russian].

Karaev, G. N. (1984). *Vozniknovenie zheleznodorozhnykh vojsk v Rossii (1851–1878)* [The emergence of railway troops in Russia (1851–1878)]. M.: Voен. izd-vo, 32 s. [in Russian].

Kosovich, S. S. & Filimonov, A. N. (1984). *Sovetskie zheleznodorozhnye: Voенно-istoricheskij ocherk* [Soviet Railways: A Military Historical Sketch]. M.: Voenizdat, 309 s. [in Russian].

Pro vnesennia zmin do Zakonu Ukrainy “Pro Derzhavnu spetsialnu sluzhbu transport” shchodo statusu Derzhavnoi spetsialnoi sluzhby transport [About modification of the Law of Ukraine “About the State special service of transport” concerning the status of the State special service of transport]: Zakon Ukrainy vid 05.12.2017 r. № 2225-VIII. (2017). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. № 6–7. St. 39. [in Ukrainian].

Rutar, V. (2016). Orhanizatsiia ta funktsionuvannia Zaliznychnykh viisk Zakhidno-Ukrainskoi Narodnoi Respubliky v 1918–1919 rr. [Organization and functioning of the Railway Troops



of the Western Ukrainian People's Republic in 1918–1919]. *Przegląd Środkowo-Wschodni*. № 1, s. 125–159. DOI:<http://dx.doi.org/10.32612/uw.2543618X.2016>. [in Ukrainian].

Sbornik svedenij o zheleznyh dorogah v Rossii [Collection of information about railways in Russia]. Otdel III. *Vysochajshie poveleniya, ukazy pravitel'stvuyushchego Senata i ministerskie postanovleniya*. (1867). Peterburg: Stat. otd. M-va putej soobshcheniya, 982 s. [in Russian].

Smirnov, L. A. (2008). *O prozhitom: Vospominaniya* [Lived: Memories]. Dnipropetrovs'k: Porogi, 172 s. [in Russian].

Fadeev, G. M. (red.). (1994). *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii* [The history of railway transport in Russia]. (T. I: 1836–1917 gg.). SPb, 336 s. [in Russian].

Ihor Ostapenko

*head of military training specialists department
of the State Special Transport Service,
Dnipro National University of Railway Trans-
port named after Academician V. Lazaryan
(Dnipro, Ukraine)*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2232-7138>

Viktor Hudimov

*senior teacher of military training specialists
department of the State Special Transport
Service,
Dnipro National University of Railway
Transport named after Academician V. Lazaryan
(Dnipro, Ukraine)*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6630-650X>

**RAILWAY TROOPS FORMATION AND DEVELOPMENT STAGES
OF RAILWAY TROOPS ON THE TERRITORY OF UKRAINE**

Alexander II, emperor of the Russian Empire, which included Ukrainian lands, approved the “Regulations of the Military Council about formation of the low rank penal troops for the work of the Odessa–Parkan Railway” on March 30, 1863. It is underlined that the history of the railway army began with the Odessa — Parkan railway construction. The first 4 railway companies were established in Kherson, Katerynoslav, Poltava and Kyiv. There were 550 privates, 12 noncommissioned

officers, a captain, a paramedic, and a sergeant-major in the company. The article considers and identifies the peculiarities of the periods of the organization and development of the railway army formations establishment and development on the territory of Ukraine. Development were identified: formation and establishment during the Imperial period, participation in the First World and Civil Wars, formation of new Soviet railway formations, participation in the Second World War, participation in reconstruction, development of Soviet infrastructure and overcoming natural disasters and man-made accidents, development of infrastructure of independent Ukraine and overcoming the consequences of natural disasters, crisis of railway troops and creation of the State Special Transport Service, development of infrastructure and overcoming the consequences of natural disasters as a part of the State Special Transport Service, participation of the State Special Transport Service in repelling armed aggression of the Russian Federation. The article briefly describes historical periods of formation and development of the railway troops of Ukraine. Perspective directions of further researches in the specified subject are also described. The history of railway troops proves their advantages for the state in peacetime and wartime.

Key words: *history, State Special Transport Service, railway troops, joint forces operation, railway, transport infrastructure.*