

Роль Сибирской железной дороги в обеспечении снабжения армии и тыла в годы Первой мировой войны (1914–1916 гг.)

В статье рассмотрена роль Сибирской железной дороги в обеспечении снабжения армии и тыла в годы Первой мировой войны. Основное внимание уделено организации работы сибирской магистрали в начальный период войны, а также в обеспечении трансконтинентальных перевозок с Дальнего Востока. Показан вклад сибирских железнодорожников в повышение обороноспособности Российской империи в соответствующий военный период.

Ключевые слова: *Первая мировая война, Российская империя, Сибирь, железная дорога, армия, тыл.*

Первая мировая война в кратчайшие сроки поставила всю экономику Российской империи на военные рельсы. И в первую очередь это коснулось железнодорожного транспорта, который сыграл значительную роль в проведении мобилизации, военном снабжении армии, обеспечении продовольствием армии и тыловых территорий. Специальных работ по этой тематике до сих пор нет. Отдельные аспекты данной темы нашли отражение в ряде энциклопедических изданий [14, 27, 34], публикации В.И. Шашкова [36].

В 1913 г. на территории России в эксплуатации находилось 65,3 тыс. км железных дорог. Протяженность железнодорожной магистрали по Сибири до Дальнего Востока составляла 10 380 км, или 15,8 % всей российской сети [28, с. 474]. Накануне Первой мировой войны к зоне действия Сибирской железной дороги относилось 3 148 верст – от ст. Челябинск до ст. Иннокентьевская. В 1913 г. на ней была введена в эксплуатацию вторая полоса движения протяженностью 2 314 км от Челябинска до Ботогала. К концу 1913 г. пропускная способность Сибирской железной дороги была доведена до 20 пар сквозных поездов в сутки, в том числе по Томской ветви до 12 пар [13, с. 50].

С первых дней войны на Сибирской железной дороге вводятся чрезвычайные меры охраны. Для обеспечения безопасности прохода поездов особой важности на станциях, остановочных пунктах и разъездах железной дороги была введена воинская охрана. На эту службу возложили ответственность за безопасность и сохранность поездов и железнодорожных путей, депо, поворотных кругов и иных наиболее важных сооружений. В целях улучшения охраны 68 станционных территорий по линии Омской железной дороги усилили освещение станций [23, л. 249, 249 (об.)].

С 8 августа 1914 г. именным Высочайшим указом Николая II Сибирская железная дорога в районе между станциями Челябинск – Боготол и Омская между станциями Тюмень – Омск были объявлены на военном положении. Этим же указом командующему войсками Омского военного округа (генералу от кавалерии Е.О. Шмиту. – А.Д.), были предоставлены права главнокомандующего в указанных участках дороги, с подчинением ему всех жандармских и полицейских управлений. С 6 сентября режим военного положения был введен на восточном участке пути (Боготол – Иннокентьевская), а также на Забайкальской, Уссурийском отделении КВЖД [8, л. 80; 27, с. 599; 29, с. 507; 31, с. 563].

Наиболее сложную задачу, по признанию военных специалистов, историков, железнодорожный транспорт выполнил в начале войны, в период проведения

всеобщей мобилизации и сосредоточения войск в зоне стратегического развертывания, на театре военных действий. В считанные дни необходимо было перевезти миллионы людей, сотни тысяч лошадей, десятки тысяч повозок, огромное количество орудий, боеприпасов и других материальных средств, необходимых на фронте. Кроме того, для успешной боевой деятельности войск необходимо было организовать и обеспечить непрерывное снабжение боеприпасами, продовольствием, одеждой, хозяйственной утварью и т.д. Эта весьма важная задача, по мнению И.Г. Шигалина, была успешно решена в первые месяцы войны железнодорожным и гужевым транспортом [37, с. 68–70]. Роль Сибирской железной дороги в мобилизации 1914 г. рассмотрена в публикации А.В. Добровольского [12].

Мобилизация стала первой проверкой железнодорожного транспорта, требовавшая огромного напряжения в организации деятельности и работы как самого железнодорожного ведомства, так и всех смежных отраслей хозяйства. С 19 июля 1914 г. Сибирская и Забайкальская железные дороги «прекратили у себя ввоз, прием и погрузку всех грузов во всех направлениях, за исключением воинских и съестных припасов, следующих для продовольствия населения пассажирской скоростью» [5, с. 11]. В начальный период были почти полностью прекращены перевозки коммерческих грузов и частное пассажирское движение. С началом мобилизации и военных действий из Сибири на фронт были отправлены I, IV, V сибирские армейские корпуса, дислоцировавшиеся в Приамурском военном округе, II и III сибирские армейские корпуса, располагавшиеся в Иркутском военном округе, и 11-я Сибирская стрелковая дивизия из Омского военного округа [27, с. 597]. Всего же за время войны на территории Сибири были мобилизованы и призваны 1 млн 111 тыс. чел., в том числе 988 тыс. чел. из сельской местности и 123 тыс. горожан. Армия забрала 51,5 % трудоспособных мужчин в Томской губернии, 38,8 % – в Енисейской, 49,5 % – в Иркутской, 51,8 % – в Тобольской губерниях, 60,8 % – из Акмолинской и 54,8 % – из Забайкальской областей; и на Дальнем Востоке – более 50 % трудоспособных крестьян и до 40 % казаков [27, с. 599]. Сибирская железная дорога стала единственным средством переброски этого воинского контингента и военного снаряжения из тыла в действующую армию.

После отбытия на фронт маршевых дивизий на территории Омского и Иркутского военных округов было сформировано 5 сибирских стрелковых запасных бригад. В Новониколаевске была расквартирована 4-я стрелковая запасная бригада в составе 17, 21, 22, 23 запасных полков. В 1914–1915 гг. из Новониколаевска на фронт ежемесячно отправлялись по 25 тыс. чел., т.е. по 100 маршевых рот, а с 1916 г. – по 15 тыс. чел. (62 маршевые роты) [34, с. 577]. По состоянию на 7 декабря 1916 г. в запасных полках Омского военного округа числились 154 366 солдат, Иркутского военного округа – 67 744 чел. [27, с. 599].

В первые дни войны на Сибирской железной дороге увеличили интенсивность движения воинских поездов с восьми плановых пар до 13, а с сентября 1914 г. установилось регулярное движение – 16 пар эшелонов военного назначения [26, с. 58; 34, с. 577]. За первые военные месяцы грузооборот военных эшелонов увеличился в 20 раз по сравнению с предыдущим 1913 г. Если в 1912 г. пробег воинских поездов по Сибирской железной дороге составлял 725 936 пудоверст, в 1913 г. – 372 212, то по итогам 1914 г. – 7 142 852 пудоверст [16, с. 3]. В 1914 г. было осуществлено передвижение запасов пироксилина и подрывного имущества

с Дальнего Востока в Европейскую Россию [20, л. 47 (об.)]. В сентябре 1914 г. по Сибирской железной дороге из Читы и Иркутска был перевезен шанцевый инструмент на московский и сызранский инженерные склады, а также переправлены все наличные запасы колючей проволоки [10, л. 83, 253].

В целом по Министерству путей сообщения России (МПС) военные перевозки во второй половине 1914 г. составили 84 тыс. вагонов, а в начале 1916 г. возросли до 127 тыс. вагонов. В мобилизационный период 8 железных дорог России (из 16) превысили плановые воинские задания, среди них и Сибирская железная дорога, пропускная способность которой, по оценке специалистов, была заполнена с превышением на 94 % [2, с. 39].

Государь император Николай II высоко оценил вклад ведомства путей сообщения и лично министра В.В. Рухлова в организацию и обеспечение военной мобилизации 1914 г. В высочайшем рескрипте от 1 января 1915 г. он написал: «В нынешнюю великую войну распорядительность ваша и самоотверженные труды подчиненных вам чинов существенным образом способствовали блестящему выполнению мобилизации военных сил страны и своевременному сосредоточению войск на местах военных действий» [32, с. 1]. Министру путей сообщения было предоставлено право «вносить в Комитет о службе чинов гражданского ведомства и о наградах особые, вне срока и нормы ходатайства о лицах, действительно оказавших заслуги делу блистательного выполнения мобилизации» [30, с. 559].

В январе 1915 г. Сибирская железная дорога была разделена на Восточную (к востоку от Новониколаевска) и Омскую (к западу от Новониколаевска). В состав Омской железной дороги вошла также северная ветка Екатеринбург – Омск (через Тюмень), введенная в эксплуатацию уже в военный период [36, с. 160]. На 1 января 1915 г. на службе Омской железной дороги состояли 37 245 служащих, из них 15 253 штатных, 1 521 временных и 20 471 поденных [24, л. 128].

В январе 1915 г. МПС информировало, что «на дорогах Сибирской магистрали сосредоточена перевозка чрезвычайной напряженности по срочному вывозу грузов, связанных с обороной страны, и по снабжению семенным хлебом пострадавших от неурожая местностей Империи» [7, с. 53]. В связи с максимальной загрузкой пропускной способности и подвижного состава Сибирской железной дороги МПС внесло предложение Правительству рекомендовать «городам и др. населенным пунктам производить закупки продовольствия внутри Империи, а не за Уралом».

На февраль 1915 г. для Сибирской железной дороги был установлен следующий суточный план поставок для армии: а) воинских грузов – 80 вагонов; б) интендантских грузов – 487 вагонов, в том числе: 300 вагонов овса, 30 – мяса, 15 – масла, 142 – сена; в) овса для обсеменения полей – 80 вагонов; г) транзитных грузов из Владивостока – 50 вагонов; д) угля для потребностей дороги – 4 вагона. Итого: 735 вагонов в сутки [22, л. 51]. «Сибирская магистраль занята обслуживанием исключительно потребностей армии» – констатировал Совет министров 24 марта 1916 г. [21, л. 13 (об.)]. Помимо нескончаемого потока воинского контингента, перемещавшегося по железной дороге, из Сибири в европейскую часть России ежедневно направлялись по 750 вагонов со следующими грузами: воинские из Владивостока – 160, воинские из Сибири – 80,

интендантские (овес, сено, сало, масло, крупа, мороженое мясо) – 150, горнозаводские грузы – 60, уголь – 100 и др.

Железнодорожный транспорт также обеспечивал перевозку раненых и больных с фронта в тыл страны. Эти перевозки составляли весьма значительную долю в общей массе воинских перевозок в центральной части России, и меньше отразились на Сибири. В сибирском регионе размещалось несколько сводных эвакуационных госпиталей. Серьезную долю обратных перевозок Сибирской железной дороги заняли в начальный период войны депортированные подданные Германии и Австро-Венгрии, затем военнопленные и беженцы. К январю 1915 г. в Сибирь были переправлены 186 тыс. военнопленных, к лету их число достигло пика – 353 тыс. чел. На январь 1917 г. на территории Сибири и Дальнего Востока находилось более 348 тыс. военнопленных, в том числе 199 077 чел. – на территории Омского, 135 594 – Иркутского, 14 000 – Приамурского военных округов. К началу 1917 г. в Сибирь перебрались 86,6 тыс. беженцев [27, с. 599].

В марте 1915 г. был издан именной высочайший указ, в соответствии с которым на МПС возлагалась обязанность объединения и координации деятельности всех военных и гражданских властей по снабжению топливом учреждений армии и флота, путей сообщений, а также частных учреждений, работающих для целей обороны, «принимая при том в соображение и потребности в топливе прочих потребителей Империи» [33, с. 281].

Распорядительный комитет по перевозкам военного времени в начале марта 1915 г. отмечал, что Сибирская железная дорога является «главнейшим путем для получения продовольствия и фуражных грузов для армии и семенного овса, необходимого для обсеменения полей». Там же докладывалось, что дальнейшее наращивание пропускной способности сибирской магистрали «заключается в ограниченности выходных направлений, могущих пропускать не свыше 750 вагонов в сутки, причем все меры к поднятию пропускных способностей этих направлений уже исчерпаны» [22, л. 100 (об.)–101].

Сибирь стала одним из главнейших центров поставок на фронт военного снаряжения и продовольствия. Возрастающие закупки хлеба и фуражного зерна даже стимулировали увеличение выпуска отдельных видов сельскохозяйственной продукции в ряде сибирских регионов. Урожайность хлебов и трав в Сибири в 1914 г. оказалась гораздо выше предыдущего года. Если в 1913 г. собрали 321 358,6 тыс. пудов хлеба, то в 1914 г. – 455 553,0 тыс. пудов (141,8 %), на 6,2 % больше было заготовлено и сена. Миллионы пудов хлеба предназначались для фронта, в то же время в правительственных документах отмечалось, что благодаря обильному урожаю зерна и сена эти заготовки нисколько не отразились на обеспечении местного населения продовольственными, кормовыми и семенными средствами [18, с. 490–491; 35, с. 14]. С 1 августа 1914 г. по июль 1915 г. со всех станций Омской и Томской железных дорог было отправлено хлеба в зерне и муке, зернофуража 51,5 млн пудов, и кроме того, было заготовлено для нужд армии 40 млн пудов [19, с. 10].

В военные годы выросло производство на сухарных, маслобойных, колбасных, сырных, кожевенно-обувных предприятиях. Сибирские предприниматели стремились получить гарантированные военные заказы по поставкам для армии сала, мяса, обозной упряжи, мыла, сапожных и кожевенных изделий. Но основными продуктами, поставляемыми для нужд армии, все же являлись мука

и овес. Местная сибирская промышленность производила и поставляла для фронта в основном предметы конского снаряжения, пиломатериалы.

По официальным данным за 1914–1915 гг. из Сибири для фронтовых нужд было поставлено 9 700 тыс. пудов сена из 12 755 тыс. пудов, заготовленных и поставленных по всей стране (76 % общероссийского уровня). За 1915–1917 гг. из Сибири вывезено 174,1 млн пудов хлеба [34, с. 577]. К середине 1916 г. сибирское направление уже обеспечивало 829 вагонов в сутки вместо 708, запланированных по мобилизационному плану [1, с. 121].

В 1915 г. в России возникли военно-промышленные комитеты (далее – ВПК), сыгравшие определенную роль в наращивании военного производства. Деятельность 34 сибирских ВПК координировали Омский, Томский областные ВПК и Иркутское заводское совещание: они занимались организацией и производством шанцевого инструмента, одежды, обуви, веревок, онучей, варежек, валенок, сбруи, попон, гильз для снарядов, гранат, бомбометов и т.д. [27, с. 599]. К примеру, Новониколаевский ВПК содействовал расширению производства металлоизделий на акционерных заводах «Труд», «Петерс и Верман». Завод «Труд» освоил производство снарядов к 9-сантиметровому бомбometу [17, с. 15].

После начала боевых действий на Западном фронте Архангельское и Сибирское направления стали единственными путями для поддержания связи и товарообмена с союзниками и нейтральными державами. Самым серьезным образом встал вопрос о транспортировке военных и мирных грузов через Дальний Восток, что повлекло за собой серьезное увеличение нагрузки на Транссибирскую магистраль. Возрастающий импорт из США и Японии (оружие и военное снаряжение, станки и машины для отечественной военной промышленности, железнодорожные материалы и т.д.) настойчиво требовали четкости организации труда, наращивания производственных мощностей и увеличения пропускной способности железной дороги.

Возрастает роль Владивостокского морского порта. Если в 1914 г. владивостокская таможня по привозу товаров стояла на шестом месте, то в 1915 г. этот порт по грузообороту выходит на первое место. В денежном выражении масштабы ввоза через Владивосток выглядят следующим образом: 1913 г. – 21,3 млн р., в 1914 г. – 29,1 млн р., 1915 г. – 301,1 млн р. В 1916 г. грузооборот Владивостокского морского порта вырос в два раза, составив 2,6 млн т; отправка грузов по железной дороге выросла на 62 % [26, с. 621; 27, с. 600].

К началу 1917 г. Россия получила из США 10 тыс. пулеметов, 3 млн винтовок, 1 250 млн шт. патронов, 5,2 млн шт. взрывателей, 290 пудов тротила, 4,5 млн пудов натриевой селитры, 758,1 пудов пушечного пороха, 381 тыс. винтовочного пороха [15, с. 51]. В военный период товарооборот между Сибирью и Японией выглядел следующим образом: экспорт (иены) 1914 г. – 1 026 500, 1915 г. – 3 564 500, 1916 г. – 1 774 000, 1917 г. – 3 775 500; импорт (иены) 1914 г. – 10 413 000, 1915 г. – 78 299 000, 1916 г. – 117 693 500, 1917 г. – 74 234 000. Из Японии прибыло 635,4 тыс. карабинов, 22,3 тыс. пудов пушечного пороха, 120 шт. 107-миллиметровых скорострельных пушек, 120 тыс. 107-миллиметровых снарядов и др. [15, с. 51].

Для перевозки срочных грузов боевого назначения с Дальнего Востока особым правительственным совещанием (июль 1915 г.) был разработан ускоренный график на железнодорожных маршрутах Владивосток – Петроград (через Тюмень – Вятку), Владивосток – Омск – Челябинск – Самара – Сызрань –

Пенза – Вязьма – Смоленск. На первом маршруте время в пути по мобилизационному графику составляло 537 ч 23 мин (или 22 сут 8 ч), а по новому ускоренному – 396 ч 55 мин (меньше на 140 ч 34 мин, или на 5 сут 20 ч); на втором маршруте ускорение сократило пребывание в пути на 209 ч 16 мин (или 8 сут 17 ч) [11, л. 21, 22, 166 (об.)]. Сибирская железная дорога с большим напряжением справлялась с грузопотоками, направляющимися из Владивостокского порта и обратно.

В годы Первой мировой войны тысячи работников МПС были награждены различными государственными наградами за самоотверженный труд по обеспечению мобилизации 1914 г., а также оперативное и качественное выполнение государственных военных заказов. По Сибирской железной дороге в 1914–1916 гг. орденами «Св. Анны» и «Св. Станислава» различных степеней был награжден 21 чел., медалью «За усердие» – 17 высших и низших чинов, в том числе четыре работника мобилизационных отделов.

С началом войны МПС активно включилось в благотворительную работу по оказанию конкретной помощи фронту. В 1914 г. МПС организовало 77 лазаретов на 4 300 коек и 11 санитарных поездов в среднем по 400 человек каждый [36, с. 162]. На ежемесячные «добровольные» отчисления от жалования рабочих и служащих железной дороги на станциях содержались встречные пункты по пути следования раненых, столовые для семей призванных, выдавались пособия. Во всех учреждениях ведомства МПС проводились «кружечные сборы» на помощь раненым, периодически осуществлялись отчисления на нужды главного комитета (содержание в госпиталях-лазаретах именных кроватей, функционирование поезда-бани, который размещался на передовых позициях и ежедневно обслуживал до 2 тыс. солдат) [3, с. 356; 4, с. 391; 5, с. 2; 6, с. 27].

Сибирские железнодорожники отметились и отдельными акциями. Так, заведующий передвижением войск Западной Сибири полковник Языков в ноябре 1914 г. информировал ставку верховного главнокомандующего, что служащие Сибирской железной дороги на свои добровольные пожертвования «отослали в действующую армию для раздачи сибирским стрелковым полкам 16 100 разных теплых вещей (пиджаки, фуфайки, жилеты и др.), 2 800 штук разного белья и до 50 пудов табаку, папирос и бумаги раскурочной» [25]. По его же информации служащие дороги начали сбор пожертвований для сибирских артиллеристов. Сибиряки стали также инициаторами организации в поездах дальнего следования мастерских по изготовлению теплой одежды для армии силами пассажиров.

К 1916 г. объем перевозок по Сибирской железной дороге увеличился на 41 % по сравнению с довоенным годом, но железные магистрали не смогли справиться с перевозкой необходимых грузов. Приоритет военных грузов породил серьезные проблемы с отправкой грузов иного назначения. В конце 1916 – начале 1917 г. на станциях Алтайской железной дороги «скопилось более 4 млн пудов мяса, сваленного под открытым небом из-за отсутствия вагонов» [27, с. 599]. Такая же картина наблюдалась и с зерном, приготовленным для отправки в центральную часть России. На эффективности и работоспособности Сибирской железной дороги, кроме максимальной пропускной способности, стали сказываться такие факторы, как нехватка паровозов (до 20–27 % требовали ремонта), износ подвижного состава, технологическое обслуживание пути, особенно в зимнее время. В Сибири не было транспортного кризиса, который поразил европейскую

часть страны в 1917 г., но вышеуказанные трудности оказали серьезное влияние и на работу Сибирской железной дороги.

Таким образом, во время Первой мировой войны российские железные дороги стали важнейшим фактором стратегии, орудием оперативного маневра и главным органом снабжения русской армии. Сибирская железная дорога внесла свой существенный вклад в обеспечение мобилизации 1914 г. и повышение обороноспособности русской армии в последующие военные годы.

Библиографический список

1. *Бескровный Л.Г.* Армия и флот России в начале XX в. М.: Наука, 1968. 238 с.
2. *Васильев Н.Г.* Транспорт России в войне 1914–1918 гг. М.: Воениздат, 1939. 258 с.
3. Вестник путей сообщения. 1914. № 40. 4 окт.
4. Вестник путей сообщения. 1914. № 44. 1 нояб.
5. Вестник Министерства путей сообщения. 1915. № 2. 10 янв.
6. Вестник Министерства путей сообщения. 1915. № 4. 20 янв.
7. Вестник Министерства путей сообщения. 1915. № 7. 14 февр.
8. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 215. Оп. 1. Д. 1017.
9. ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 1025.
10. ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 1183.
11. ГАТО. Ф. 215. Оп. 2. Д. 65. Прил. № 1.
12. *Добровольский А.В.* Сибирская железная дорога в период мобилизации 1914 г. // Глобальные процессы в региональном измерении: опыт истории и современность: Сб. м-ов Междунар. науч. конф. в 2 т. Новосибирск: СГГА, 2014. Т. 1. С. 16–20.
13. Известия собрания инженеров путей сообщения. Пг., 1915. № 3.
14. История промышленности Новосибирска: исторические очерки. Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004. Т. I (Начало). 546 с.
15. Красная армия на Востоке. 1922. № 4–5.
16. Краткий обзор эксплуатации Сибирской железной дороги за 1914 г. Томск, 1915. 96 с.
17. Новосибирская область – 75 лет. Люди, события, факты. Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2012. 640 с.
18. О влиянии войны на некоторые стороны экономической жизни России. Пг.: Изд. Мин-ва финансов, 1916. 515 с.
19. Продовольственный бюллетень Сибирского продовольственного комитета. Новониколаевск, 1922. № 8–9.
20. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 1. Оп. 2. Д. 1101.
21. РГВИА. Ф. 1276. Оп. 12. Д. 1790.
22. РГВИА. Ф. 1291. Оп. 132. Д. 13.
23. Журнал особого комитета при управлении Омской железной дороги № 50 от 8–10 окт. 1915 г. // Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 273. Оп. 2. Д. 894.
24. РГИА. Ф. 273. Оп. 2. Д. 562.
25. Сибирская жизнь. 1914. 25 нояб.
26. *Сидоров А.А.* Экономическое положение России в годы Первой мировой войны. М.: Наука, 1973. 478 с.
27. *Симонов Д.Г., Шиловский М.В.* Первая мировая война // Историческая энциклопедия Сибири. Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2010. Т. II. С. 597–601.
28. *Сулейман Г.* Тыл и снабжение действующих армий. В 3-х ч. М.; Л., 1927. Ч. 2. Фронт и армия. 518 с.
29. Указатель правительственных распоряжений по Министерству путей сообщения. 1914. № 34. 23 авг.
30. Указатель правительственных распоряжений по Министерству путей сообщения. 1914. № 37. 9 сен.
31. Указатель правительственных распоряжений по Министерству путей сообщения. 1914. № 38. 20 сент.
32. Указатель правительственных распоряжений по Министерству путей сообщения. 1915. № 1. 3 янв.

33. Указатель правительственных распоряжений по Министерству путей сообщения. 1915. № 12. 21 марта.

34. *Фабрика Ю.А.* Новониколаевск в годы Первой мировой войны (1914–1918 гг.) // Энциклопедия Новосибирска. Новосибирск: Новосиб. книж. изд-во, 2003. С. 577–578.

35. Хозяйственная жизнь и экономическое положение населения России за первые 9 месяцев войны (июль 1914 – апрель 1915 г.). Пг.: Тип. ред. период. изд-ва Мин-ва финансов, 1916. 110 с.

36. *Шашков В.И.* Сибирская железная дорога в годы Первой мировой войны // Политика и право: проблемы интеграции и пути их решения: Тр. Междунар. науч.-практ. конф. Новосибирск: Изд-во СГУПС, 2008. Вып. 2. С. 159–163.

37. *Шугалин И.Г.* Военная экономика в Первую мировую войну. М.: Воениздат, 1958. 332 с.

Dobrovolskiy A. V. The Role of the Siberian Railway Roads in Supplying the Army and the Rear During the I World War (1914–1916). The article discusses the role of the Siberian railway to ensure supply the army and the rear during the First World War. Basic attention is paid to the organization of work of the Siberian highway in an initial period of war, and also in providing of transcontinental transportations from the Far East. In general, the article shows the contribution of the Siberian railway workers to increase the defense capability of the Russian empire in the corresponding period of the military.

Key words: *First World War, Russian empire, Siberian railway, army, rear.*

Добровольский Анатолий Владимирович – доктор исторических наук, профессор кафедры «История и политология» СГУПС. Область научных интересов: история политических партий и общественных движений России. E-mail: dobr@sgups.stu.ru