ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ

EDN: BIJFIA УДК 94(470).4

Железные дороги России и начало Первой мировой войны

Попов Григорий Германович[1], Сафаралиева Диляра Гаджиметовна[2]
[1]кандидат экономических наук, доцент,
Московский институт современного академического образования. Россия, г. Москва.
ORCID: 0000-0002-3060-5030. E-mail: GGPopov2009@mail.ru
[2]кандидат экономических наук, заместитель директора, Московский дом национальностей.
Россия, г. Москва. E-mail: dilyarags@mdn.ru

Аннотация. В статье рассматривается научная проблема подготовки к войне и работы железнодорожного транспорта России в 1914–1915 гг. Авторы акцентируют внимание на пространственном распределении рельсового хозяйства и подвижного состава в контексте процесса освоения Россией Дальнего Востока, считая железнодорожное строительство в отдаленных восточных губерниях Российской империи и в Северо-Восточном Китае (Маньчжурия) одним из главных факторов начала транспортного кризиса в России в годы Первой мировой войны. Но при этом авторы не считают, что до зимы 1914/1915 г. Россия испытывала трудности с железнодорожным транспортом, что система российской военной экономики была «фальстартом». Авторы доказывают, что Государственная дума, Военное министерство и все правительство России перед Великой войной недооценили степень опасности для обороноспособности империи на ее западных рубежах. Военное министерство готовилось к быстрой войне, при этом оно считало вероятной новую войну с Японией, что также повлияло перед 1914 г. на распределение ресурсов системы железных дорог России. Авторы проводят сравнение мобилизации железнодорожного транспорта в России в начале Первой мировой войны и в период Русско-японской войны, они также обращаются к опыту данного типа мобилизации в Германии и Франции в 1914 г. и приходят к выводу, что мобилизация в рамках системы Министерства путей сообщения в России была проведена во второй половине лета 1914 г. успешно с точки зрения поставленных Военным министерством перед армией и тылом задач.

Ключевые слова: Первая мировая война, военное планирование, Русско-японская война, история железнодорожного транспорта России, Восточный фронт Первой мировой войны.

Введение. Известный историк экономики России в годы Первой мировой войны А. Л. Сидоров рассматривал кризис железнодорожного транспорта как одну из главных причин коллапса Российской империи [18, с. 496]. По мнению другого советского историка В. П. Волобуева, железнодорожный транспорт в России периода Первой мировой войны не справился со своими задачами [3, с. 19]. Однако В. П. Волобуев, как и А. Л. Сидоров, связывает данный факт с характером самой экономики последних Романовых, то есть истоки проблем представители советской историографии вопроса искали не в характере самой Первой мировой войны, но в особенностях экономического развития конца XIX – начала XX в. Постсоветская историография сильно не отошла от этих базовых положений советской исторической науки применительно к интерпретациям расстройства системы железных дорог России [1; 5; 6; 17]. Но в постсоветский период Э. Д. Хейвуд опроверг данное положение советской исторической науки, доказывая относительно высокую эффективность российских железных дорог в 1916–1917 гг. [20, с. 114]. Подобное мнение об эффективности работы российских железных дорог высказал Э. Б. Кригер-Войновский (современник тех событий) [10, с. 49]. Э. Д. Хейвуд рассматривает объемы перевозок как главный критерий работы железных дорог России в то время, но более ясное представление может дать нам только анализ выполнения МПС (Министерство путей снабжения) задач, поставленных перед ним государством.

Цель настоящей статьи сводится к выяснению способности железнодорожного транспорта России выполнять в военных условиях поставленные задачи. Из цели работы вытекают следующие задачи: 1) собрать, обобщить и систематизировать факты, касающиеся работы

© Попов Григорий Германович, Сафаралиева Диляра Гаджиметовна, 2026

системы железных дорог России; 2) выделить основные факторы кризиса железнодорожной системы России; 3) кратко рассмотреть связь масштабов железнодорожных перевозок в начале Первой мировой войны в России с Мобилизационным планом № 19 в сравнении с Францией и Германией, а также работой железных дорог России на Дальнем Востоке в период Русско-японской войны.

Предметом настоящей научной статьи является развитие кризисных процессов в сфере железнодорожного транспорта России в годы Первой мировой войны. Объект – система железных дорог Российской империи в условиях Первой мировой войны.

Мы концентрируем внимание на событиях 1914–1915 гг., так как одним из центральных вопросов российской историографии Первой мировой войны является следующий: была ли вся система управления и экономики Российской империи к 1914 г. «фальстартом»? Мы утверждаем, что содержание предвоенного процесса развития железных дорог России в контексте стратегического планирования будущей войны Высшим руководством Вооруженных сил (ВС) Российской империи и спровоцировало кризисные процессы в сфере железнодорожных перевозок в годы Первой мировой войны, помимо других факторов, по мере усиления давления государств Центра на действующую армию России (наращивание Германией и Австро-Венгрией сил на Восточном фронте требовало от России увеличения производства и поставки вооружений, боеприпасов и прочего имущества для действующей армии).

Планы Высшего военного командования ВС Российской империи и факты. Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) с первых дней Русско-японской войны отнимала от Уссурийской дороги много подвижного состава. Уссурийская дорога имела к началу Русско-японской войны 118 паровозов и 2386 вагонов [16, с. 90]. В марте 1904 г. завершилась переброска войск на фронт по Уссурийской магистрали, после чего эта дорога перешла в обычный рабочий режим, обслуживая эшелоны с пополнениями и санитарные поезда. За 20 месяцев кампаний в Маньчжурии на восток от Харбина были отправлены в общей сложности 298 эшелонов [16, с. 90]. Процесс развертывания дополнительных войск в Маньчжурии начался в конце 1903 г., в январе 1904 г. это потребовало переброски по Транссибу и КВЖД 24570 т интендантских грузов посредством 146 поездов [16, с. 108].

Из-за не столь значительной пропускной способности Транссиба 71,3 % всех поездов пришли с задержками от 1 до 39 дней [16, с. 126]. Только в рамках реализации планов Главного штаба в Харбин было перевезено 20 116 офицеров и классных чинов, 1 274 450 человек нижних чинов, 230 269 лошадей, 950 040 т грузов, включая много артиллерийских запасов [16, с. 126]. Из Харбина на юг Маньчжурии были вывезены 19 184 офицера и классных чинов, 1 255 551 нижний чин, 278 419 лошадей, 163 471 голова скота, 73 586 вагонов разных грузов [16, с. 133]. Была проделана огромная работа, объемы которой будут достигнуты в периоды Первой мировой войны и Великой Отечественной войны, о чем ниже. Российские войска опирались частично на ресурсы Маньчжурии, это снизило потребность в поставках ряда грузов из европейских губерний и Западной Сибири.

Россия не готовилась к затяжной войне, несмотря на то что имелся опыт Русско-японской войны, которая длилась 20 месяцев. Это обстоятельство заставило российские власти ускоренными темпами строить новые пути во время Великой войны. В феврале 1917 г., по докладу МПС для Совета министров, на строительство тыловых и фронтовых железных дорог в военное время было затрачено около 1,5 млрд руб., из них треть пришлась на прокладку 1500 км дорог фронта [2, с. 96].

Перед Великой войной в России в общей сложности было 58 410 км железных дорог [2, с. 9]. Марксистская наука видела отставание России от ее основных противников по Первой мировой войне: Германии и Австро-Венгрии – в более малой плотности железнодорожной сети на 100 км и 1000 чел. населения, но во внимание брались все территории Российской империи, Германии и Австро-Венгрии. Однако это неверный подход: восточнее Урала Россия имела фактически периферийные слабо заселенные колониальные территории, которые в случае войны с европейскими державами имели минимальное стратегическое значение, кроме порта Владивосток, через который в годы Первой мировой войны осуществлялась поставка военных грузов. Средняя Азия имела хозяйственное значение с точки зрения поставок хлопка в европейские губернии, но не более того. К тому же железные дороги в западных губерниях часто не имели большого экономического значения, в отличие от немецких и австрийских дорог. По сути, многие губернии были связаны со столичными центрами империи железными дорогами с военно-стратегической точки зрения.

По мобилизационным расписаниям начала XX в. видно, что Главный штаб с каждым годом, приближавшим страну к Великой войне, рассчитывал на быструю победу относительно малыми силами при значительной поддержке Франции: по мобилизационному расписанию № 19 предусматривалось изъять для нужд армии 725 паровозов и 21 000 вагонов [2, с. 30], и это было немногим больше, чем количество паровозов и вагонов, задействованных за всю Русско-японскую войну. На германский и австрийский фронты планировалось перебросить 4591 эшелон, но из них непосредственно под войска первой линии отдавались 4170 эшелонов [2, с. 31]. Франция, согласно своему мобилизационному плану № 17, задействовала в августе 1914 г. 4619 эшелонов, перебросив в зону боевых действий 1,2 млн солдат и офицеров и 400 тыс. лошадей [2, с. 64]. Германия задействовала в период мобилизации и доставки войск на фронт в начале Первой мировой войны 11 000 эшелонов, на которых были перевезены 3 млн 120 тыс. чел., а также 860 тыс. лошадей [2, с. 65]. На второй день мобилизации Россия, Франция и Германия полностью прекратили перевозку по железным дорогам коммерческих грузов в прифронтовых зонах, железные дороги были переподчинены Военному ведомству, когда в России МПС сохранило оперативные функции. Видно, что в сумме Германия сумела задействовать больше эшелонов, нежели Россия и Франция вместе взятые. Но при этом Генеральный штаб имперской армии кайзера имел достаточно масштабную задачу – разгром Франции в течение двух месяцев, это требовало применения очень большой численности войск, вооружений и военной техники.

Такое относительно большое количество эшелонов для армии России в период мобилизации, который длился в общей сложности 45 дней, мы объясним сосредоточением в местах постоянной дислокации основных сухопутных сил в Московской и Казанской губерниях, как решил Сухомлинов в 1909 г. [2, с. 31]. В связи с этим процесс усиления железнодорожной сети в западных регионах России был в значительной степени ослаблен, это в дальнейшем отразилось на состоянии снабжения армии в негативную сторону.

Военный министр Сухомлинов исходил из того, что России придется, вероятно, воевать на Востоке против Японии, поэтому сухопутные силы сосредоточивались в основном в центральных губерниях. Но, чтобы реализовать его мобилизационный план № 19, требовалось построить в центральных губерниях 6244 км новых путей и очень большое количество паровозов – 4225 шт. [2, с. 35].

Военное министерство концентрировало внимание на магистралях, протяженность которых в центральных губерниях не была удовлетворительной в канун Первой мировой войны. Но была еще другая важная проблема, имевшая значение уже в условиях затягивания войны: малое количество подъездных путей, они составляли 3 % от всей железнодорожной сети Российской империи в 1913 г. Связано это было с тем, что изначально железные дороги рассматривались в качестве средства подвоза зерна к станциям, это вполне объяснимо длительным аграрным характером развития страны [19, с. 82].

Экономика, железные дороги и кризисные процессы на железнодорожном транспорте в начале Великой войны. Железные дороги строились до Первой мировой войны ускоренными темпами и при экономии затрат, в связи с чем их качество было невысоким и требовавшим в начале XX в. ускоренной модернизации. Например, магистраль Архангельск – Вологда имела узкую колею и один путь [11, л. 4об., 9об.].

Экономия затрат на строительство железных дорог объяснима: к 1913 г. хозяйство МПС разрослось до таких масштабов, что казна тратила на обслуживание и строительство железных дорог 543,1 млн руб. [15, с. 118] при расходах государственного бюджета 3094,2 млн руб. (без учета чрезвычайных расходов). Правда, казенные железные дороги дали казне Российской империи более 800 млн руб. В связи с этим Государственная дума стремилась к получению максимальной выгоды от железных дорог, сокращая при этом издержки, так как платежи по займам достигли очень большой для того времени суммы – 424,4 млн руб., и эти займы были также связаны в основном с железными дорогами.

В результате деятельности С. Ю. Витте сначала на посту министра путей сообщений, а затем – министра финансов произошло ускоренное строительство железных дорог в восточных регионах. Да, это значительно повысило обороноспособность на Дальнем Востоке, но привело к перераспределению ресурсов МПС в пользу малоосвоенных регионов страны, ослабив транспортную сеть центральных и западных губерний, не позволив завершить там модернизацию железных дорог к началу Первой мировой войны.

На КВЖД Россия потратила около 447 млн руб. к 1 января 1917 г. [7, с. 5], основные расходы были сделаны до Первой мировой войны. Амурская железная дорога обошлась в примерно 400 млн руб. Эксплуатация КВЖД с учетом региональных особенностей была сравнительно дорогостоящей: около 176 млн руб. за период с июня 1903 по 1914 г. включительно [7, с. 6] (это были огромные суммы, сопоставимые с многими программами по перевооружению ВС России или превосходящие их).

КВЖД отвлекала в Первую мировую войну большое количество паровозов: в 1914 г. в наличии у этой дороги имелось паровозов в количестве 493 шт., в 1915 г. – 491 шт. [7, с. 8]. Такое количество паровозов только в рамках КВЖД было очень большим для России. Принимая во внимание, что во втором полугодии 1914 г. для нужд фронта были выделены 725 паровозов [17, с. 252], в первые же дни Великой войны стала ощущаться нехватка этой техники в основном в Европейской части Российской империи. Поэтому МПС сделало в 1914 г. заказ на дополнительное количество паровозов в количестве 390 шт., в 1915 г. МПС дало заявки на строительство еще 282 шт. [17, с. 252] (это были сверхплановые заказы, но надо учесть, что из приблизительно 16 тыс. имевшихся паровозов большой процент на внутренних дорогах европейской части страны был физически и морально устаревшим). Однако выполнить эти заказы российские заводы своевременно не всегда могли [17, с. 252].

То, как Военное министерство и правительство оценило ситуацию в сфере путей сообщения в начале Великой войны, отражено в одном факте: 15 октября 1914 г. МПС было ассигновано на улучшение транспортных путей 1,5 млн руб. – очень малая для всей империи сумма, которая была быстро расходована, поэтому Совмин ассигновал 25 ноября 1914 г. еще 1,8 млн руб. на те же нужды [13, л. 213–214].

Информация о перевозках отмобилизованного контингента подавалась управлениями железных дорог в Ставку по конкретным регионам. Однако из этих документов не всегда понятно, сколько конкретно вагонов и эшелонов было подано под отправку воинских частей. Судя по некоторым документам, эшелонов для перевозки войск, например, из окрестностей Санкт-Петербурга необходимо было много. Например, лейб-гвардии конно-артиллерийский дивизион потребовал три эшелона в первые дни августа 1914 г., когда в то же время лейб-гвардии конный полк и лейб-гвардии уланский ее величества государыни императрицы Александры Федоровны полки потребовали соответственно по четыре эшелона каждый [14, л. 15–16].

Судя по краткому отчету Отдела военных сообщений Главного управления Генерального штаба от 8 августа 1914 г., большинство перевозок войск из северо-западных губерний шло по графику мобилизационного плана [14, л. 17]. Однако в начале сентября переброска войск из Сибири на фронт шла замедленными темпами [14, л. 46]. Затягивание войны означало также предъявление новых требований армии к подвижному составу и пропускной способности железных дорог.

В 1913 г. Государственная дума не одобрила выделения в пользу МПС кредита на сумму 22 186 570 руб. для постройки 16 700 товарных вагонов, был выделен кредит только на 8350 вагонов [9, с. 62]. Произошло это несмотря на шедшую тогда дискуссию о необходимости увеличения подвижного состава для нужд армии на случай войны. Но к зиме 1915 г. вагонов и паровозов для снабжения фронта еще хватало [9, с. 8].

По состоянию на 1 января 1915 г. вся железнодорожная сеть Российской империи имела 510 000 вагонов и 20 000 паровозов против 485 000 и 19 800 соответственно [9, с. 8]. По подвижному составу Россия уступала своему основному противнику по Первой мировой войне – Германии, которая имела в 1913 г. 29 900 паровозов и 685 721 вагон товарного типа, к ним надо добавить 30 858 пассажирских вагонов [4, с. 33]. По другим данным, Германия имела в своем распоряжении в 1914 г. 27 040 локомотивов и 561 250 грузовых вагонов [21, p. 534]. Но при этом Германии надо было постоянно решать задачи по переброске войск между Западным и Восточным фронтами, а также на Балканы и позднее – на Итальянский фронт.

Парк товарных вагонов еще с пореформенного времени был привязан к хлебной торговле, ею во многом определялось количество вагонов в системе МПС. В связи с этим армейские потребности играли второстепенную роль, за исключением непосредственно войн. Однако нехватка вагонов для вывоза хлеба стала ощущаться в России перед Великой войной [10, с. 32–33]. Связано это было во многом с тем, что вся империя была разделена на зоны производства сельскохозяйственной продукции, тяготевшие к лесостепи, и зоны потребления, в основном это Нечерноземье, поэтому зерно приходилось перевозить на большие расстояния по суше.

Если перед Великой войной планировалось задействовать для фронтовых железных дорог 24 % вагонного парка России, то 1 января 1915 г. фактически этот показатель составил 33 %, по паровозам 29 %, по предвоенному плану, и 35 % на начало января 1915 г. соответственно [9, с. 8]. Производство вагонов и паровозов к зиме 1914–1915 гг. стало не поспевать за потребностями фронта и тыла. Это было неизбежное для всех воевавших государств явление. Но Россия столкнулась с другой проблемой, оказавшейся для нее более серьезной, чем для ее противников, – нехваткой каменного угля, в результате чего стали изыскиваться дрова и торф как альтернативы [9, с. 41]. Тридцативерстная прифронтовая полоса облагалась реквизициями дров, от которых впоследствии были освобождены казенные учреждения и оборонные предприятия. К 1 июля 1915 г. при общей потребности шести стратегических магистралей в дровах 367 700 кубов было получено 331 100 кубов, это было связано с освобождением большого количества организаций от повинности, в противном случае эти железные дороги получили бы 430 700 кубов [9, с. 42].

Использование нефти как источника топлива для паровозов было относительно новым для России, но подобный опыт имелся. Рост цен на нефть во втором полугодии 1914 г., когда экономика стремилась компенсировать нехватку угля нефтепродуктами, привел к ослаблению внимания МПС к нефти. Но управлениям железных дорог позволялось делать соответствующие закупки [9, с. 44].

Насчет добычи торфа выяснилось во втором полугодии 1914 г., что предприятия МПС не имели соответствующей для его добычи техники, поэтому работы было решено проводить самыми простыми способами [9, с. 45]. Для добычи и переработки торфа привлекались две финские фирмы, на которые и легла основная нагрузка по решению данной задачи, но к январю 1915 г. они приступили только к изыскательским работам недалеко от Петрограда [9, с. 45]. Уголь в стране был, но его транспортировка оказалась затруднена из-за отсутствия резервов подвижного состава.

Российские власти предпринимали шаги по улучшению работы железных дорог, к ним относились, в частности, создание целевых эшелонов, увеличение загруженности вагонов и платформ [8, с. 82], улучшение конструкции выпускавшихся вагонов. Однако наиболее оптимальными решениями было строительство вторых путей, увеличение количества разъездных путей и налаживание производства более мощных паровозов. В числе мер, разумеется, были и закупки железнодорожной техники.

Однако капитальный ремонт и замена изношенного подвижного состава не поспевали за ростом потребностей фронта и тыла [12, л. 466об.]. Связано это было во многом с тем, что, как следует из доклада Ю. В. Ломоносова в Особом совещании [12, л. 466об.], Главный штаб рассчитывал на быструю войну, поэтому износ подвижного состава не был принят во внимание. Кроме того, никто не представлял ситуацию поражения войск на фронте с их отходом в глубокий тыл, что произошло в 1915 г. и что увеличило нагрузку на железнодорожную сеть и подвижной состав в западных губерниях.

Заключение. Россия, как и другие державы, вступившие в 1914 г. в Первую мировую войну, готовилась к недлительному вооруженному противостоянию; это наложило свой отпечаток на развитие железных дорог в западных губерниях России и характер мобилизации подвижного состава. Кроме того, увлечение в конце XIX – начале XX в. освоением Дальнего Востока с устремлением колонизировать Северо-Восточный Китай негативно отразилось на подготовке системы МПС, как и всей экономики Российской империи, к Великой войне.

Система российской военной экономики не была изначально «фальстартом», но существовало много проблем, которые получили развитие по мере усиления напряжения на фронте. Решение этих проблем требовало много времени и ресурсов, как, например, освоение месторождений торфа. Кроме того, надо было перестраивать и сами алгоритмы планирования в условиях военной экономики.

Список литературы

1. *Андреев В. В.* Московско-Казанская железная дорога в годы первой мировой войны // Вестник Чувашского университета. 2006. № 4. С. 3–11.

2. *Васильев Н.* Транспорт России в Войне 1914–1918 гг. М. : Воениздат, 1939. 530 с.

3. *Волобуев П. В.* Экономическая политика Временного правительства. М. : Изд-во Акад. наук СССР, 1962. 483 с.

4. *Гриневич В.* Народное хозяйство Германии. Берлин : Научная мысль, 1924. 386 с.

5. *Жихарев С. Б.* Кризис железнодорожных перевозок и его влияние на экономическое положение Гродненской губернии в начале Первой мировой войны // Метаморфозы истории. 2023. Вып. 27. С. 360–379.

6. *Истомина Э. Г., Сенин А. С.* Транспортная система // Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис / отв. ред. Ю. А. Петров. М., 2014. С. 3363–63.

7. Китайская Восточная железная дорога. Статистический ежегодник. 1923. Составлен экономическим бюро К. В. Ж. Д. Харбин : Типография Китайской Восточной железной дороги, 1923. 456 с.

8. *Китанина Т. М.* Хлебная торговля России в конце XIX – начале XX века. Стратегия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика. СПб. : Дмитрий Буланин, 2011. 594 с.

9. Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну / Упр. железных дорог. Петроград. Ч. 1. Петроград : Типо-Литография Н. И. Евстифьева, 1916. 186 с.

10. *Кригер-Войновский Э. Б.* Записки инженера. Воспоминания, впечатления, мысли о революции // Спроге В. Э. Записки инженера. М. : Русский путь, 1999. 516 с.

11. РГВИА (Российский государственный военно-исторический архив). Ф. 2000. Оп. 4. Д. 2086.

12. РГВИА. Ф. 2000. Оп. 4. Д. 2127.

13. РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 493.

14. РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 621.

15. Россия накануне Первой мировой войны (статистико-документальный справочник). М. : Самотека, 2008. 432 с.

16. Русско-Японская война 1904–1905 гг. Том VII. Тыл дѣйствующей армии. Часть первая. Организация и деятельность управлений дѣйствующей армии. СПб., 1910. 735 с.

17. *Сенин А. С.* Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны: к вопросу о «Расстройстве транспорта» // Труды по россиеведению. 2009. № 1. С. 237–269.

18. *Сидоров А. Л.* Экономическое положение России в годы Первой мировой войны. М. : Наука, 1973. 656 с.

19. *Тагирова Н. Ф.* Рынок Поволжья (вторая половина XIX – начало XX вв.). М. : МНФ ; Изд. центр науч. и учеб. прогр., 1999. 318 с.

20. *Хейвуд Э. Дж.* «Самый катастрофический вопрос»: железнодорожное строительство и военная стратегия в позднеимперской России // Русский сборник: исследования по истории России. М., 2009. Т. VI. С. 112–143.

21. *Protheroe E.* The Railways of the World. London : G. Routledge & Sons, Ltd. ; New York : E. P. Dutton & Co., 1914. 812 p.

The Railways of Russia and the Beginning of the First World War

Popov Grigory Germanovich[1], Safaralieva Dilyara Gadzhimetovna[2]
[1]PhD in Economics, associate professor, Moscow Institute of Modern Academic Education.
Russia, Moscow. ORCID: 0000-0002-3060-5030. E-mail: GGPopov2009@mail.ru
[2]PhD in Economics, Deputy Director, Moscow House of Nationalities.
Russia, Moscow. E-mail: dilyarags@mdn.ru

Abstract. The article examines the scholarly problem of the preparation for war and of the work of Russian railway transport in 1914–1915. The authors focus attention on the spatial distribution of rail infrastructure and rolling stock in the context of Russia's development of the Far East, regarding railway construction in the remote eastern provinces of the Russian Empire and in North-Eastern China (Manchuria) as one of the principal factors in the onset of the transport crisis in Russia during the First World War. At the same time, however, the authors do not consider that before the winter of 1914/1915 Russia was experiencing difficulties with railway transport, or that the system of the Russian war economy was a "false start". The authors demonstrate that the State Duma, the Ministry of War, and the entire Russian government underestimated, before the Great War, the degree of danger to the empire's defence capability on its western frontiers. The Ministry of War was preparing for a rapid war, while at the same time regarding a new war with Japan as probable, which likewise influenced the distribution of the resources of Russia's railway system before 1914. The authors compare the mobilization of railway transport in Russia at the beginning of the First World War and during the Russo-Japanese War, and also turn to the experience of this type of mobilization in Germany and France in 1914, concluding that the mobilization within the framework of the system of the Ministry of Railways in Russia was carried out in the second half of the summer of 1914 successfully from the standpoint of the tasks set by the Ministry of War for the army and the rear.

Keywords: the First World War, military planning, the Russo-Japanese War, the history of Russian railway transport, the Eastern Front of the First World War.

References

1. *Andreev V. V. Moskovsko-Kazanskaya zheleznaya doroga v gody pervoj mirovoj vojny* [The Moscow-Kazan Railway During the First World War] // *Vestnik Chuvashskogo universiteta* – Bulletin of the Chuvash University. 2006. No. 4. Pp. 3–11.

2. *Vasil'ev N. Transport Rossii v Vojne 1914–1918 gg.* [The Transport of Russia in the War of 1914–1918]. M., Voenizdat, 1939. 530 p.

3. *Volobuev P. V. Ekonomicheskaya politika Vremennogo pravitel'stva* [The Economic Policy of the Provisional Government]. M., Izd-vo Akad. nauk SSSR (USSR Academy of Sciences Press), 1962. 483 p.

4. *Grinevich V. Narodnoe hozyajstvo Germanii* [The National Economy of Germany]. Berlin, Nauchnaya mysl' (Scientific Thought), 1924. 386 p.

5. *Zhiharev S. B. Krizis zheleznodorozhnyh perevozok i ego vliyanie na ekonomicheskoe polozhenie Grodnenskoj gubernii v nachale Pervoj mirovoj vojny* [The Crisis of Railway Transport and Its Influence on the Economic Situation of Grodno Province at the Beginning of the First World War] // *Metamorfozy istorii* – Metamorphoses of History. 2023. Is. 27. Pp. 360–379.

6. *Istomina E. G., Senin A. S. Transportnaya sistema* [The Transport System] // *Rossiya v gody Pervoj mirovoj vojny: ekonomicheskoe polozhenie, social'nye processy, politicheskij krizis* [Russia During the First World War: The Economic Situation, Social Processes, the Political Crisis] / ed. by Yu. A. Petrov. M., 2014. Pp. 336–363.

7. *Kitajskaya Vostochnaya zheleznaya doroga. Statisticheskij ezhegodnik. 1923. Sostavlen ekonomicheskim byuro K. V. Zh. D.* [The Chinese Eastern Railway. Statistical Yearbook. 1923. Compiled by the Economic Bureau of the CER]. Harbin, Tipografiya Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi, 1923. 456 p.

8. *Kitanina T. M. Hlebnaya torgovlya Rossii v konce XIX – nachale XX veka. Strategiya vyzhivaniya, modernizacionnye processy, pravitel'stvennaya politika* [The Grain Trade of Russia in the Late 19th – Early 20th Century. Survival Strategy, Modernization Processes, Government Policy]. SPb., Dmitrij Bulanin, 2011. 594 p.

9. *Kratkij ocherk deyatel'nosti russkih zheleznyh dorog vo vtoruyu otechestvennuyu vojnu* [A Brief Outline of the Activity of the Russian Railways in the Second Patriotic War] / Upr. zheleznyh dorog. Petrograd. Part 1. Petrograd, Tipo-Litografiya N. I. Evstif'eva, 1916. 186 p.

10. *Kriger-Vojnovskij E. B. Zapiski inzhenera. Vospominaniya, vpechatleniya, mysli o revolyucii* [Notes of an Engineer. Reminiscences, Impressions, Thoughts on the Revolution] // *Sproge V. E. Zapiski inzhenera* [Sproge V. E. Notes of an Engineer]. M., Russkij put' (The Russian Way), 1999. 516 p.

11. RSMHA (Russian State Military Historical Archive). F. 2000. Op. 4. D. 2086.

12. RSMHA. F. 2000. Op. 4. D. 2127.

13. RSMHA. F. 2003. Op. 1. D. 493.

14. RSMHA. F. 2003. Op. 1. D. 621.

15. *Rossiya nakanune Pervoj mirovoj vojny (statistiko-dokumental'nyj spravochnik)* [Russia on the Eve of the First World War (A Statistical and Documentary Reference Book)]. M., Samoteka, 2008. 432 p.

16. *Russko-Yaponskaya vojna 1904–1905 gg. Tom VII. Tyl dejstvuyushchej armii. Chast' pervaya. Organizaciya i deyatel'nost' upravlenij dejstvuyushchej armii* [The Russo-Japanese War of 1904–1905. Vol. 7. The Rear of the Army in the Field. Part One. The Organization and Activity of the Administrations of the Army in the Field]. SPb., 1910. 735 p.

17. *Senin A. S. Zheleznodorozhnoe hozyajstvo Rossii v gody Pervoj mirovoj vojny: k voprosu o "Rasstrojstve transporta"* [The Railway Economy of Russia During the First World War: On the Question of the "Disruption of Transport"] // *Trudy po rossievedeniyu* – Proceedings in Russian Studies. 2009. No. 1. Pp. 237–269.

18. *Sidorov A. L. Ekonomicheskoe polozhenie Rossii v gody Pervoj mirovoj vojny* [The Economic Situation of Russia During the First World War]. M., Nauka (Sciences), 1973. 656 p.

19. Tagirova N. F. Rynok Povolzh'ya (vtoraya polovina XIX – nachalo XX vv.) [The Market of the Volga Region (Second Half of the 19th – Early 20th Century)]. M., MNF ; Izd. centr nauch. i ucheb. progr., 1999. 318 p.

20. *Hejvud E. Dzh. "Samyj katastroficheskij vopros": zheleznodorozhnoe stroitel'stvo i voennaya strategiya v pozdneimperskoj Rossii* [Heywood A. J. "The Most Catastrophic Question": Railway Construction and Military Strategy in Late Imperial Russia] // *Russkij sbornik: issledovaniya po istorii Rossii* [The Russian Collection: Studies in the History of Russia]. M., 2009. Vol. 6. Pp. 112–143.

21. *Protheroe E.* The Railways of the World. London : G. Routledge & Sons, Ltd. ; New York : E. P. Dutton & Co., 1914. 812 p.

Поступила в редакцию: 02.10.2025
Принята к публикации: 18.09.2026