

УДК 94(47).083

UDC

DOI: 10.17223/18572685/61/6

ОРГАНИЗАЦИЯ РУССКОГО УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ГАЛИЦИИ (СЕНТЯБРЬ 1914 – ФЕВРАЛЬ 1915 г.)*

Н.И. Богомазов

Санкт-Петербургский государственный университет
Россия, 199034, г. Санкт-Петербург, Университетская набережная, 7/9
E-mail: n.bogomazov@spbu.ru

Авторское резюме

Исследуется история создания русского Управления железных дорог Галиции осенью 1914 г. После занятия Восточной Галиции русскими войсками были организованы генерал-губернаторство и гражданская администрация. Управление железными дорогами Галиции поначалу осуществлялось Юго-Западными железными дорогами. Однако впоследствии было решено выделить галицийские дороги в отдельную сеть. 25 октября 1914 г. было организовано Управление железных дорог Галиции, начальником которого стал К.С. Немешаев. Отступая из Галиции, австро-венгерская армия нанесла железным дорогам существенный урон. Военная ситуация на Юго-Западном фронте требовала скорейшего восстановления железнодорожного сообщения для подвозки военных товаров и пополнения для армии, а также для своевременной эвакуации раненых в тыл. В то же время население Галиции остро нуждалось в налаживании пассажирского и товарного движения. Задача, стоявшая перед управлением, была важна как в военно-стратегическом, так и в политическом плане. Работа осложнялась отличием местной узкой колеи от широкой российской, спецификой ландшафта, нехваткой квалифицированного персонала и подвижного состава, удаленностью региона. Однако за первые три месяца работы Управление железных дорог провело масштабные ремонтно-восстановительные работы полотна и искусственных сооружений, основательно разрушенных неприятелем при отступлении. К февралю 1915 г. управление смогло расширить эксплуатируемую сеть почти вдвое. Были начаты проектные работы по расширению и развитию имевших-

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (проект № 19-78-00075).

ся линий и станций и постройке новых, проведена перешивка нескольких линий на российскую колею.

Ключевые слова: железные дороги, Галиция, Первая мировая война, Немешаев, Львов, транспорт, снабжение.

THE RUSSIAN ADMINISTRATION OF GALICIAN RAILWAYS (SEPTEMBER 1914 – FEBRUARY 1915*

N.I. Bogomazov

St. Petersburg State University

7/9 Universitetskaya Embankment, Saint Petersburg, 199034, Russia

E-mail: n.bogomazov@spbu.ru

Abstract

The article explores the formation of the Russian Administration of Galician Railways in the autumn of 1914. The occupation of Eastern Galicia by Russian troops was followed by the organisation of the civil administration of Galicia. The Galician railways were initially managed by the Southwest Railways. However, it was decided to form a separate Galician network. On October 25, 1914, the Galician Railway Administration was organized, with K.S. Nemshaev appointed its director. Retreating from Galicia, the Austro-Hungarian army caused significant damage to Galician railways. The military situation on the front demanded fast restoration of railway communication to transport military goods and supplies for the army and evacuate the wounded. Meanwhile, the population of Galicia desperately needed regular passenger communication and freight traffic, thus the task was important both in the military and political terms. There were many factors complicating the work: the difference between the local narrow and Russian wide gauges, difficult terrain, lack of qualified personnel and rolling stock, and remoteness of Galicia. However, in the first three months of operation, the Railway Administration carried out large-scale repair and restoration work on the railway track, which had been thoroughly destroyed by the enemy during its retreat. By February 1915, the Railway Administration had been able to double its operating network. It had also begun the expansion and development of existing lines and stations and construction of new ones. Two lines were changed to the Russian gauge.

Keywords: Railways, Galicia, First World War, Nemshaev, Lvov, transport, supplies.

* This research is supported by the Russian Science Foundation (Project Nr. 19-78-00075).

С началом Первой мировой войны на российские железные дороги легла тяжелая задача по мобилизации русской армии. И современники, и исследователи сходятся во мнении, что дороги, пусть и с колоссальным напряжением всех сил, но все-таки сумели эту задачу выполнить. Однако с течением войны перед русскими железнодорожниками вставали новые проблемы, от решения которых зависели как военные успехи на фронте, так и спокойная жизнь ближайшего тыла. Одной из таких острых проблем было скорейшее восстановление железнодорожной сети на отвоеванных у неприятеля территориях, в частности в Галиции, где скорейшее восстановление железных дорог было крайне необходимо и с военной (для действий Юго-Западного фронта), и с политической (налаживание мирной жизни в занятом регионе) точек зрения.

Современный историк А.Ю. Бахтурина справедливо отмечает в одной из своих недавних работ, что изучение создания и функционирования русской администрации в Восточной Галиции и Буковине в 1914–1916 гг. «в последние годы стало самостоятельным направлением» истории этого региона [4]. Действительно, в последние годы специалисты все чаще обращаются к данной тематике.

Собственно, сама Александра Юрьевна является одним из крупнейших специалистов в этой области: ее перу принадлежит целая серия фундаментальных трудов, в которых она подробно исследует разные стороны русского администрирования Галиции и Буковины [2; 3]. Данный вопрос поднимается некоторыми исследователями и в общих работах по истории Галичины [5; 32]. Внимание историков привлекали отдельные стороны деятельности русской администрации, в частности создание аппарата жандармерии [54], специфика административно-территориального деления [8], особенности политической жизни [50] и др. Известный историк О.Р. Айрапетов в своей обобщающей четырехтомной работе об участии Российской империи в Первой мировой войне посвятил отдельную главу организации военной администрации в Восточной Галиции [1].

Однако функционирование транспортной системы Галиции, в частности работа галицийских железных дорог, до сих пор выпадало из поля зрения историков. Очевидно, в первую очередь это связано с технической спецификой проблемы. Даже в работах, посвященных истории железных дорог в годы Первой мировой войны, управление галицийскими дорогами или не рассматривается вовсе, или затрагивается лишь по касательной [48; 49]. Данная статья призвана в некоторой степени устранить этот пробел. При этом автор отнюдь не претендует на истину в последней инстанции и видит свою работу лишь как первый шаг в постижении этой сложной и комплексной

проблемы. При написании этой статьи мы опирались преимущественно на документы, хранящиеся в Российском государственном военно-историческом архиве (РГВИА) и Российском государственном историческом архиве (РГИА), большая часть которых впервые вводится в научный оборот. Ввиду специфики темы особую ценность представляет также периодическая печать: нами широко используется газета «Львовское военное слово», издававшаяся штабом Юго-Западного фронта во Львове (первый номер газеты увидел свет 26 сентября 1914 г.) и выходившая ежедневно. «Львовское военное слово» пристально наблюдало за работами по восстановлению галицийской железнодорожной сети и подробно освещало их на своих страницах, а также регулярно публиковало сведения об изменениях в работе местных железных дорог.

В рамках данного исследования рассматривается начальный период функционирования русской администрации галицийских железных дорог, продолжавшийся до февраля 1915 г.

В первых числах августа 1914 г. обозначились первые серьезные столкновения передовых частей русской и австро-венгерской армий, положившие начало Галицийской битве [9: 71–74]. 21 августа русскими войсками были взяты Львов и Галич, 22 августа – Миколаев. В результате Городокского сражения сопротивление австро-венгерской армии было сломлено, и 29 августа она начала быстро отступать. К 8 сентября 1914 г. русские войска заняли почти всю Восточную Галицию и Буковину [1: 216–226]. По результатам последующей Варшавско-Ивангородской операции русская армия, на время потеряв часть территорий, смогла вновь выйти на исходные позиции, сохранив за собой Восточную Галицию и Буковину до весны 1915 г. [10: 232–240]. В литературе территория Галиции, оказавшаяся под контролем русских войск к концу 1914 г., именуется Галичиной, большинство населения которой составляли русины [51: 276, 279].

Приказом Верховного главнокомандующего от 29 августа 1914 г. в Галиции было образовано генерал-губернаторство, в состав которого вошли две губернии – Львовская и Тарнопольская (затем были также образованы Черновицкая, а в 1915 г. Перемышльская губернии). Генерал-губернатором был назначен граф Г.А. Бобринский [3: 77–78].

Восточная Галиция имела достаточно развитую железнодорожную сеть общей протяженностью до 5 тыс. верст (с центром во Львове), соединяясь с внутренними областями Австро-Венгерской империи восьмью колеями, пересекавшими Карпаты, и еще двумя колеями, обходившими горы с запада. Имелось 16 выходов к русской границе, однако австро-венгерская сеть непосредственно соединялась с русской только в четырех пунктах – в Границе, Бродах, Подволочиске и

Новоселицах. В начале XX в. галицийские железные дороги активно развивались не в последнюю очередь по военно-стратегическим причинам, чтобы в случае войны с Россией облегчить развертывание австро-венгерской армии и дать ей возможность маневрирования. В частности, были построены линии Львов – Стоянов (выводившая в Ковельский район) и Львов – Потуторы – Подгайцы (пролегавшая параллельно границе с Киевским военным округом) [18; 52: 78–80]. Как отмечалось в аналитической записке, составленной еще в 1912 г. начальником службы движения Ковель – Владимир – Волынской железной дороги подполковником П.Г.Амбургером, большинство дорог Галиции были сооружены «с явно стратегическими целями, так как они экономического значения не имеют» [41: 7]. Вдоль границы с Российской империей пролегла магистральная линия Краков – Львов [52: 78–80]. Железные дороги в Галиции имели узкую (европейскую, или стефенсоновскую) колею в 1 435 мм, отличавшуюся от широкой российской колеи (1 524 мм). Своеобразие галицийских железных дорог заключалась и в том, что ввиду специфики ландшафта местности и некоторых особенностей строительства сеть в целом имела тяжелый профиль, значительные уклоны, слабое верхнее строение и недостаточное путевое развитие станций [48: 196].

В отличие от Северо-Западного фронта, где русским войскам в 1914 г. крайне редко удавалось захватить какие бы то ни было железнодорожные трофеи, австрийцы во время Галицийской битвы порой просто не успевали не только провести эвакуацию железнодорожного имущества или серьезную порчу полотна, но даже и эвакуацию госпиталей [1: 226]. Так что неудивительно, что в Галиции русской армии достались значительные железнодорожные трофеи в виде узкоколейных паровозов, вагонов и до 1 000 верст пути [15; 48: 211]. Военная ситуация на Юго-Западном фронте требовала скорейшего восстановления железнодорожного сообщения для подвозки военных товаров, пополнения для армии и для своевременной эвакуации раненых в тыл. Однако галицийская колея, как уже было сказано, отличалась от русской, поэтому использовать подвижной (ширококолейный) состав из России для этих целей было невозможно. Таким образом, захват австрийских узкоколейных паровозов и вагонов был большой военной удачей. Как отмечал впоследствии начальник галицийских железных дорог, на первых порах дороги могли удовлетворять свои нужды за счет «небольших запасов материалов, захваченных как военная добыча» [38: 43]. Более того, оказалось возможным отправить некоторые материалы из Галиции на другие участки фронта, где также была потребность в быстром восстановлении движения по европейской колее, в частности в Польше, на левом

берегу Вислы. Так, в октябре 1914 г. для восстановления повреждений на Варшавско-Венской дороге в Варшаву с галицийских дорог было отправлено 27 комплектов стрелок со всеми принадлежностями (стрелки в 1914 г. были едва ли не самым дефицитным железнодорожным материалом, и 27 комплектов стали неоценимой помощью) [39: 207, 212, 229].

Первыми к работе на железных дорогах в занятой Галиции приступили железнодорожные батальоны – 9-й и 7-й, затем прибыла Заамурская бригада [44: 4, 20; 48: 210]. Несмотря на то, что австро-венгерская армия, как отмечалось выше, вынуждена была стремительно покидать Галицию, не всегда успевая разрушить железнодорожное полотно и станционные постройки, все же сети был нанесен значительный урон: противник уничтожал линейно-путевые и пассажирские здания, запасы рельсов и стрелочных переводов, столбы и изоляторы воздушных линий связи, верхнее строение пути, поворотные круги, мастерские, паровозные депо, аппаратуру централизации и блокировки, водопровод, гидроколонки и т. д. [48: 212]. В ведомости разрушенных мостов железных дорог Галиции, составленной службой пути на рубеже 1914–1915 гг., указано 52 моста, разрушенных полностью или требовавших ремонта. Самое большое число разрушенных мостов приходилось на участки Львов – Перемышль и Новый Загорж – Ясло (по пять мостов) [44]. В задачу железнодорожных батальонов входило скорейшее открытие движения поездов, поэтому осенью 1914 г. в Галиции они, как правило, выполняли краткосрочное восстановление пути и сооружений и двигались далее за наступающими войсками [48: 214]. Лишь в некоторых случаях железнодорожные батальоны вели более серьезные работы. Так, 9-й железнодорожный батальон поднимал разрушенные фермы моста через Днестр у Иезуполя на линии Львов – Ходоров – Станиславов [44: 4]. Но в большинстве случаев дальнейшим восстановлением и налаживанием движения по дорогам занималась гражданская администрация.

С началом войны вся сеть железных дорог Российской империи, согласно «Положению о полевом управлении войск», была разделена на две части – дорогами в районе театра военных действий ведало Военно-полевое управление, остальная сеть оставалась в ведении Министерства путей сообщения [52: 32]. Во главе Военно-полевого управления стоял начальник военных сообщений при Верховном главнокомандующем генерал С.А. Ронжин, находившийся в Ставке в Барановичах. На обоих фронтах имелись начальники военных сообщений и главные начальники снабжений. Исполнительными органами на местах были заведующие передвижением войск и железнодорожные коменданты [47: 108]. На Юго-Западном фронте

главным начальником военных снабжений был генерал А.Ф. Забелин, начальником военных сообщений – генерал И.В. Павский [37: 85 об.].

Здесь небезынтересно будет привести часть отчета князя В.Н. Шаховского, начальника Управления внутренних водных путей и шоссейных дорог Министерства путей сообщения (с 1915 г. – министр торговли и промышленности), направленного им министру путей сообщения С.В. Рухлову. Отправившись в командировку на фронт, князь Шаховской оттуда давал оценку общей транспортной ситуации. Благоприятно отзываясь о профессиональной компетенции и деятельности чинов штаба Северо-Западного фронта, он следующим образом аттестовал их коллег с Юго-Западного фронта: «Совершенно иная картина представляется на Юго-Западном фронте... Начальником военных сообщений Юго-Западного фронта состоит генерал-майор Павский, совершенно не знакомый с порученной ему областью. Главным его занятием является принятие рапортов от целого ряда воинских чинов. Вся распорядительная власть в области путей сообщения всецело передана им начальнику отдела путей сообщения генерал-майору Кривошеину. Будучи известным профессором по мостовому делу, генерал Кривошеин не только не имеет никакого понятия в порученной ему области, но даже никогда не состоял в сколько-нибудь серьезной административной должности. Главное его стремление – отличиться. Обладая крайне нервным характером и сознавая свою неподготовленность в порученной ему области, но в то же время будучи упоен властью, генерал Кривошеин постоянно состоит под сильным влиянием то одного, то другого лица. Зачастую влияния эти совершенно запутываются. Чины Министерства путей сообщения, непосредственно ему подчиненные, получив какое-либо распоряжение, совершенно не в состоянии выполнить его надлежащим способом, так как генерал Кривошеин вмешивается в выполнение во всякое время лично или через доверенных лиц. При этом получается столь большая путаница, что разобраться в вопросе не оказывается возможным. Отдаваемые распоряжения являются совершенно непоследовательными, нервными, о них немедленно забывается, а когда они исполнены, то вызывают удивление лиц, отдававших распоряжения <...> Благодаря этому совершенно непроизводительно загромождаются железные дороги перевозкой ненужных грузов...» [46: 15–17].

С началом войны в ведение Ставки перешло 10 дорог, располагавшихся в районе театра военных действий (общая протяженность – 21 291 верст), т. е. примерно 32,7 % всей российской сети [45: 2], в т. ч. и Юго-Западные дороги, прилегавшие к границам Австро-Венгрии (начальник – В.П. Шмит). Именно администрация Юго-Западных

дорог поначалу (август–октябрь 1914 г.) занималась управлением железных дорог Галиции и налаживанием нормального товарного и пассажирского сообщения [38: 43]. Министр путей сообщения С.В. Рухлов в своей записке об организации власти на занятых австрийских территориях отмечал, что перед русской администрацией Галиции стоят задачи «чрезвычайно сложные» [46: 1], и эта характеристика дает представление о масштабе задачи по восстановлению галицийской железнодорожной сети.

Еще в самом начале работ по ремонту галицийских железных дорог Управление военных сообщений Юго-Западного фронта рекомендовало железнодорожным батальонам при выполнении восстановительных работ отказаться от трудоемкой перешивки пути на русскую колею. Поэтому вплоть до февраля 1915 г. узкоколейные поезда из Львова не могли пройти в Россию, и их конечными пунктами являлись Броды и Волочиск. В указанный период из Львова ежедневно курсировали два поезда до Брод и Волочиска (и обратно), расписание которых соотносилось с отправлением поездов в глубь России. Помимо этого, из Львова ходили региональные поезда: на Раву-Русскую, Ходоров, Потуторы (дважды в день), Городок (дважды в день, прекращены с 28 сентября), Яворов (дважды в день), Самбор, Садовую Вишню [13; 14].

Администрация Юго-Западных дорог руководила галицийской сетью около полутора месяцев. Однако впоследствии было решено организовать самостоятельное управление галицийскими железными дорогами, для чего во Львов в середине октября 1914 г. был направлен тайный советник К.С. Немешаев [17]. Клавдий Семёнович Немешаев был отличным кандидатом для выполнения для данной задачи: долгое время руководивший Юго-Западными железными дорогами (с 1896 по 1905 г. и с 1906 по 1912 г.), он прекрасно знал специфику региона. В 1905–1906 гг. он был министром путей сообщения в кабинете С.Ю. Витте [33: 99–100]. «Я лично его мало знал, – вспоминал Витте о назначении К.С. Немешаева министром, – но он пользовался хорошей репутацией как инженер (путей сообщения) и как опытный железнодорожный администратор. Юго-Западные железные дороги в смысле репутации своей – лучших железных дорог России в отношении личного состава, в смысле коммерческом как доходное предприятие, наконец, в смысле образцового порядка в значительной степени были мною созданы, когда я проходил на этой дороге службу и был ее управляющим, а потому аттестация тамошних деятелей затем делалась мне моими бывшими подчиненными, когда мне приходилось их встречать, и, следовательно, по этим аттестациям я хорошо знал Немешаева. Кроме того, я остановился на Немешаеве

потому, что я знал, что он будет приятен государю. Государь мне в прежнее время, когда я проезжал по дорогам Юго-Западным, всегда хвалил их и симпатично выразился о Немешаеве» [6: 859–860]. Именно К.С. Немешаев, назначенный министром путей сообщения, занимался восстановлением движения по российским железным дорогам, нарушенного событиями Первой русской революции [6: 860; 33: 99]. Теперь, в октябре 1914 г., на члена Государственного совета К.С. Немешаева была «возложена задача привести галицкие дороги в порядок» [18].

25 октября 1914 г. железные дороги Галиции были выделены в особую сеть. Было учреждено Управление железных дорог Галиции, начальником был назначен К.С. Немешаев (с сохранением звания члена Государственного совета) [19; 38: 43]. Временный штат Управления железных дорог Галиции был разработан уже к 15 октября 1914 г. и утвержден приказом Верховного главнокомандующего 20 октября. Согласно этому временному штату, в управлении учреждались служба пути, служба движения и телеграфа, служба тяги, материальная служба, коммерческая служба, служба сборов, санитарная служба, бухгалтерия и канцелярия [36: 172].

Согласно пункту 1 положения о временном управлении железными дорогами Галиции, дороги «до окончания военных действий и демобилизации армии находятся в ведении военного ведомства». Пункт 2 гласил, что начальник железных дорог Галиции «непосредственно подчиняется начальнику штаба Верховного главнокомандующего» [35: 186]. На практике К.С. Немешаев отчитывался о своей деятельности главному начальнику снабжений Юго-Западного фронта генералу А.Ф. Забелину и начальнику военных сообщений Ставки генералу С.А. Ронжину.

У Клавдия Семёновича Немешаева было три помощника. Генерал М.В. Колобов, командир Заамурской железнодорожной бригады, был первым помощником и ведал службой пути. Второй помощник, инженер Э. Радович, прибывший с Юго-Западных железных дорог, курировал службу движения [38: 110, 123]. Третьим помощником К.С. Немешаев назначил А.А. Палтова. Бывший директор канцелярии Министерства путей сообщения А.А. Палтов оказался замешан в финансовом скандале, был лишен придворного звания и к началу Первой мировой войны находился под следствием, однако, после того как К.С. Немешаев пригласил его к себе в Галицию, Николай II разрешил приостановить следствие до окончания военных действий [7; 11; 34: 83, 255–257]. В качестве помощника начальника железных дорог Галиции А.А. Палтов осуществлял руководство канцелярией, бухгалтерией и вспомогательными службами. Начальником службы

движения был назначен инженер В.В. Померанцев, службой пути руководил инженер Ю.И. Лебедев. Технический отдел службы пути возглавил инженер В.В. Лепешинский, отец известной советской балерины О.В. Лепешинской [38: 123]. Управление железных дорог Галиции размещалось во Львове по адресу: улица Зигмунтовская (или Сигизмундовская), дом 1 [29]. Сейчас в этом здании на улице Гоголя располагается управление Львовской железной дороги.

Первый, организационный этап деятельности управления железных дорог Галиции, как отмечал сам К.С. Немешаев, продолжался три месяца и закончился к началу февраля 1915 г. [38: 62]. Если в момент создания управления общая протяженность действующей сети насчитывала 1 037 км, то к 1 января 1915 г. управление эксплуатировало уже 1 728 км, а к 1 февраля – 1 915 км, т. е. за три месяца протяженность увеличилась практически вдвое [38: 43]. К концу первого этапа железные дороги Галиции насчитывали 159 открытых станций и остановочных пунктов, 2 товарных склада, 17 линейных складов и главные мастерские. Подвижной состав дорог исчислялся следующими цифрами: 310 паровозов, 685 пассажирских, 7 135 обычных товарных и 1 523 «специально приспособленных» товарных вагонов [38: 43]. Паровозы и вагоны, кроме захваченных австрийских, передавались на железные дороги Галиции с Варшавско-Венской, Юго-Западных, Екатерининской и Николаевской железных дорог [38: 6–18]. Длина телеграфных проводов насчитывала 10 тыс. верст, телефонных – 2 250. На дороге служили 4 104 штатных и временных служащих, и был нанят 4 231 поденный рабочий [38: 43].

Быстрые темпы расширения сети говорят о большом объеме строительных и ремонтных работ. Если на первых порах управление обходилось своими средствами и заказом материалов с Юго-Западных железных дорог, то затем пришлось заказывать материалы и работы у местных и российских поставщиков [38: 43]. Объявления о конкурсах на разные работы управление размещало в т. ч. в прессе. Так, например, были размещены сведения о конкурсах на строительные (земляные и каменные), столярные и плотницкие работы при восстановлении старых зданий и строительстве новых; на исправление мостов и установку на них новых ферм, устройство временных мостов; на поставку управлению камня и цемента [20–25]. Отдельный конкурс был объявлен для работ по развитию станции Заболотце [27]. Инженеры и технический персонал привлекались из России. Немешаев вынужден был даже выпустить специальное разъяснение, в котором подчеркивалось, что «агенты, переходящие на службу на железные дороги Галичины», должны «отправляться на места назначения только сами, без семейств, так как въезд последних в Галичину

допускается только по отдельным пропускам генерал-губернатора» [30]. Кроме того, 20 декабря 1914 г. при Юго-Западных железных дорогах производилась ускоренная подготовка железнодорожных агентов для последующей отправки их в Галицию [28]. Все служащие и рабочие были русскими подданными (или местными жителями), поскольку иностранная трудовая сила в тот период не привлекалась к работам в районе театра военных действий [53].

Жандармско-полицейское управление железных дорог Галиции было сформировано 3 февраля 1915 г. и не было связано с гражданским Управлением железных дорог: начальник ЖПУЖД полковник Ф.Н. Оже-де-Ранкур был подчинен напрямую начальнику военных сообщений Юго-Западного фронта [54].

К февралю 1915 г. было значительно расширено регулярное пассажирское движение. Помимо уже имевшихся направлений, были пущены поезда из Львова на Стоянов, Каменку-Струмилову, Стрый и Самбор. Поезд, ранее ходивший по линии Львов – Ходоров, был продлен до Галича [29]. С 14 ноября 1914 г. была запущена пара прямых скорых поездов Киев – Львов (№ 5 Киев – Львов и № 6 Львов – Киев). Поезд отправлялся из Киева каждый день в 20:40 и прибывал во Львов в 12:40 следующего дня. На станцию Броды, где заканчивалась широкая российская колея, поезд прибывал в 11:00. Все пассажиры пересаживались в состав, стоявший на узкой европейской колее, и уже на нем ехали до Львова. Здесь же осуществлялся контроль въездных документов. Обратный поезд выезжал из Львова в 18:35 и прибывал в Киев 10:30 [26]. 2 февраля 1915 г. в расписание было внесено изменение: поезд отныне отправлялся из Львова в 17:50 [29]. В феврале 1915 г. линия Броды – Львов была перешита на широкую колею, и теперь поезд мог проходить весь путь от Львова до Киева без пересадки пассажиров в Бродах в другой состав [38: 24]. На станции Здолбуново от поезда Львов – Киев отсоединялся вагон с пассажирами, ехавшими до Петрограда, и на его место устанавливались вагоны с пассажирами, ехавшими из Ровно в Киев. Отсоединенный вагон с пассажирами до Петрограда присоединялся к ближайшему петроградскому поезду. Такая же манипуляция, только в обратном порядке, совершалась с поездом Киев – Львов [26]. С 20 ноября 1914 г. станция Львов-центральный (через Радзивилов и Волочиск) была включена в прямое пассажирское сообщение со всеми станциями российских железных дорог «с платой за проезд пассажиров 1, 2 и 3 классов и перевозку багажа по общим схемам пассажирского и багажного тарифов за сплошное расстояние между станциями русской сети и ст. Львов-центральный галицийских жел. дорог» [27]. 5 марта 1915 г. в прямое пассажирское сообщение с

российской сетью была включена станция Тарнополь [31]. С 1 марта 1915 г. было открыто пассажирское движение до станций Глубочек Великий, Беличье-Волица, Дрогобыч, Дубляны, Хлопчицы, Комарно-Бучалы, Ставчаны, Мшана, Бобрики-Хлебовичи, Старе Село, Судовая Вишня, Зашков, Ширец, Борыничи, Хиров, Кросно, Новый Загорж, Переворск, Ясло, Сокаль [12].

Однако такое стремительное развитие галицийской сети неизбежно сопровождалось и большим количеством проблем. Стоит отметить, что К.С. Немешаев неоднократно жаловался штабу Юго-Западного фронта на нехватку финансирования и, отмечая необходимость трат на закупку ремонтных материалов и угля при постоянном росте протяженности сети, просил увеличить ежемесячные ассигнования с 500 тыс. до 1 млн руб. [38: 42]. К февралю 1915 г. железные дороги Галиции продолжали существовать без регулярной сметы, исключительно за счет выплат, удовлетворявших на основании запросов К.С. Немешаева в штаб Юго-Западного фронта и присылавшихся им балансов и отчетах о расходах [38: 62–63].

В наскоро созданном управлении имелись значительные административные и делопроизводственные упущения. Так, отправленный начальником военных сообщений Ставки генералом С.А. Ронжиным в Галицию инженер Э.П. Шуберский в своем рапорте отмечал неправильное распределение обязанностей между начальствующими лицами дороги, т. е. между Немешаевым и его тремя помощникам [38: 110–111]. Кроме того, Шуберский выявил существенные ошибки в работе сотрудников управления при учете подвижного состава, а также подчеркнул чрезмерный размер жалования личного состава: оклады младших и средних служащих превышали «средние оклады, принятые на казенной сети, приблизительно на 100 %, старших служащих – на 20–30 %». При этом, однако, зарплаты самого Немешаева и его помощников завышены не были [38: 111].

Низший персонал галицийских железных дорог был далеко не всегда на высоте положения, и профессиональная подготовка сотрудников часто не соответствовала должному уровню (что было характерно для всей русской администрации Галиции в целом [3]). Документы железнодорожной жандармерии свидетельствуют о частых случаях крушений поездов, причем нередко аварии происходили вследствие ошибок персонала: машинистов, дежурных по станции и т. д. Аварии сопровождалась не только порчей пути, подвижного состава и перевозимых грузов, но также серьезными травмами пассажиров и даже гибелью людей. Одна из наиболее громких катастроф случилась 4 марта 1915 г., когда недалеко от Тарнополя потерпел крушение военный поезд генерала Хана Гусейна Нахичеванского:

были погибшие и раненые, а сам генерал получил сильные ушибы [54]. Железные дороги Галиции также страдали хроническим несоблюдением расписания движения поездов. Как отмечалось в одной из газетных заметок, скорый поезд Львов – Киев из-за постоянных задержек «утратил совершенно характер “скорого”» [29].

Армейские офицеры регулярно жаловались на «возмутительное обращение» железнодорожников, при котором «проезжающий по железной дороге офицер не только не вправе ныне рассчитывать на содействие этих [железнодорожных] чинов, но он не гарантирован от произвола и грубости с их стороны» [16]. Одна статья в «Львовском военном слове» с хлестким заголовком «Среди друзей или врагов?», описывавшая произвол железнодорожных служащих, даже оказалась на столе у министра путей сообщения С.В. Рухлова [42: 235].

Если подвижной состав для галицийских железных дорог удалось набрать благодаря захваченным австрийским трофеям, а также за счет передачи паровозов и вагонов с других российских железных дорог, то со специальным транспортом были сложности. В частности, Управлению железных дорог Галиции не хватало дрезин и снегоочистителей, столь необходимых зимой 1914–1915 г. для борьбы со снежными заносами. И если 10 дрезин все же были присланы в Галицию с Юго-Западных железных дорог в октябре 1914 г., то снегоочистителей (которых Немешаев просил три) начальник Юго-Западных железных дорог В.П. Шмит дать «не нашел возможным» [43: 163]. В итоге снегоочистители для Галиции были отправлены только в 20-х числах декабря 1914 г.: один – с Северных железных дорог [43: 221, 236], два – с Московско-Курской железной дороги [43: 252].

Львовский железнодорожный узел, будучи центром всей галицийской сети, не справлялся с нагрузкой, что сильно замедляло товарное и пассажирское сообщение. После перешивки на широкую колею линий Броды – Львов и Каменка – Львов встал вопрос об их примыкании к Львовскому узлу. Управление железных дорог Галиции разработало четыре варианта осуществления этого примыкания, учитывавших сложный ландшафт местности вокруг Львова.

26 февраля 1915 г. состоялось совещание, на котором присутствовали представители железных дорог Галиции, Юго-Западных железных дорог, штаба Юго-Западного фронта и Управления военных сообщений Ставки Верховного главнокомандующего. Совещание, рассмотрев предложенные управлением железных дорог Галиции варианты, утвердило проект, подразумевавший наименьший уклон – 0,008 (другие варианты предполагали уклоны в 0,017; 0,016 и 0,011). Согласно этому проекту, в районе львовского предместья Клепаров предполагалась постройка отдельной станции (она должна была по-

лучить название «Львов-Русский»), от которой предстояло построить соединительную ветку до Львова длиной 25 верст. Реализацию работ, к которым было решено приступить немедленно, совещание постановило возложить на Управление железных дорог Галиции. Проект предполагалось реализовать за четыре месяца (т. е. к июлю 1915 г.). Пока же приходилось осуществлять соединение линий широкой колеи со Львовом при помощи временных погрузочно-выгрузочных конструкций на станции Подзамче (для линии Львов – Броды) и станции Дубляны-Ляшки (для линии Львов – Каменка) [38: 123–126; 40: 7–8].

Тем не менее надо отметить, что Управление железных дорог Галиции, созданное в исключительных условиях военного времени на территории, имевшей особое политическое и военно-стратегическое значение, за три первых месяца работы (к 1 февраля 1915 г.) смогло не только организационно сформироваться, но и наладить более или менее регулярное пассажирское и товарное движение. Были осуществлены масштабные ремонтно-восстановительные работы полотна и искусственных сооружений, основательно разрушенных неприятелем при отступлении. К февралю 1915 г. действовала уже практически половина довоенной галицийской сети [38: 112]. Были начаты проектные работы по расширению и развитию имевшихся линий и станций и постройке новых; проведена перешивка нескольких линий на российскую колею. Как отмечал в своем приказе от 30 января 1915 г. начальник дорог К.С. Немешаев, «за это время дороги успели пережить самый трудный организационный период, [были] установлены и введены штаты служащих, более или менее определены материальные расходы, и дороги постепенно приближаются к общему типу нормальных железных дорог» [38: 62].

22 марта 1915 г. Николай II объявил Немешаеву благодарность «за выдающиеся успехи в восстановлении разрушенных отступающим неприятелем железных дорог в Галиции и соединении этих дорог с рельсовой сетью империи» [33: 100]. Верховный главнокомандующий великий князь Николай Николаевич в личном письме благодарил К.С. Немешаева за то, что, хотя дороги Галиции «представляли собой картину полного неустройства, а на многих участках были и серьезно разрушены отступающим противником <...> срочные работы по выполнению заданий военного ведомства [были] выполнены с полным успехом» [33: 100].

Управление железных дорог Галиции, как и вся русская администрация в крае, столкнулось с проблемой «кадрового голода», стоявшей чрезвычайно остро. Учитывая тот факт, что работа на железных дорогах требует особой квалификации, можно сказать, что железнодорожники в Галиции оказались даже в более тяжелом

положении, чем чиновники или полиция. Кроме того, положение усугублялось нехваткой финансирования и строительных материалов. Однако даже в такой ситуации управление сумело успешно решать поставленные Ставкой задачи, далеко не в последнюю очередь благодаря деятельности управляющего. Клавдий Семёнович Немешаев, уже проявивший себя способным «кризисным менеджером» в годы Первой русской революции, вновь показал себя администратором, способным успешно работать в чрезвычайных условиях.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Айрапетов О.Р.* Участие Российской империи в Первой мировой войны (1914–1917): 1914. Начало. М.: Кучково Поле, 2015. 637 с.
2. *Бахтурина А.Ю.* Окраины Российской империи: Государственное управление и национальная политика в годы Первой мировой войны (1914–1917 гг.). М.: РОССПЭН, 2004. 338 с.
3. *Бахтурина А.Ю.* Политика Российской империи в Восточной Галиции в годы Первой мировой войны. М.: АИРО-XX, 2000. 263 с.
4. *Бахтурина А.Ю.* Формирования гражданского управления в Буковине в документах Ставки Верховного главнокомандующего и МИД Российской империи в 1914–1915 гг. // Русин. 2019. Т. 56. С. 110–125. DOI: 10.17223/18572685/56/7
5. *Вагановский С.А.* Восточная Галиция (Галичина) с начала XX в. по 1918 г. Краснодар: Кубанский государственный университет, 2014. 202 с.
6. *Витте С.Ю.* Воспоминания. Полное издание в одном томе. М.: АЛЬФА-КНИГА, 2010. 1247 с.
7. *Гай-Нижник П.* Олександр Палтов – державно-політичний діяч, заступник міністра закордонних справ Української Держави // Дипломатична та консульська служба у вимірі особистості. Київ, 2016. С. 58–69.
8. *Глизнер В.* Административно-территориальное разделение Галиции и Буковины русской оккупационной властью в 1914–1918 гг. // Схід. 2014. № 4. С. 79–83.
9. *Головин Н.Н.* Из истории кампании 1914 года на русском фронте. Кн. 2. Т. 3: Галицийская битва. М.: Айрис-Пресс, 2014. 687 с.
10. *Зайончковский А.М.* Мировая война. 1914–1918 гг. М.: Воениздат, 1938. Т. 1. 388 с.
11. *Лавренова А.* Сам себе ревизор. Многочисленные недостатки в деятельности Транссиба, вскрытые сенатором Оттоном Медемом, были проигнорированы императором // Родина. 2016. № 10. С. 101–105.
12. Львовский вестник. 1915. 2 марта.
13. Львовское военное слово. 1914. 27 сент.
14. Львовское военное слово. 1914. 28 сент.
15. Львовское военное слово. 1914. 2 окт.

16. Львовское военное слово. 1914. 5 окт.
17. Львовское военное слово. 1914. 15 окт.
18. Львовское военное слово. 1914. 17 окт.
19. Львовское военное слово. 1914. 30 окт.
20. Львовское военное слово. 1914. 5 нояб.
21. Львовское военное слово. 1914. 6 нояб.
22. Львовское военное слово. 1914. 7 нояб.
23. Львовское военное слово. 1914. 8 нояб.
24. Львовское военное слово. 1914. 9 нояб.
25. Львовское военное слово. 1914. 10 нояб.
26. Львовское военное слово. 1914. 12 нояб.
27. Львовское военное слово. 1914. 24 нояб.
28. Львовское военное слово. 1914. 28 дек.
29. Львовское военное слово. 1915. 4 фев.
30. Львовское военное слово. 1915. 21 фев.
31. Львовское военное слово. 1915. 22 фев.
32. Манько С.А. Восточная Галиция (Галичина) с начала XX в. по 1918 г. Краснодар: Издательско-полиграфический комплекс КубГУ, 2016. 375 с.
33. Министры и наркомы путей сообщения / Редкол.: А.О. Богданович (пред.) и др. М.: Транспорт, 1995. 271 с.
34. Пученков А.С. Украина и Крым в 1918 – начале 1919 года: очерки политической истории. СПб.: Нестор-История, 2013. 351 с.
35. Российский государственный военно-исторический архив (далее РГВИА). Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1643. Приказы Верховного главнокомандующего.
36. РГВИА. Ф. 2003. Оп. 1. Д. 1670. Приказы Верховного главнокомандующего.
37. РГВИА. Ф. 2003. Оп. 2. Д. 916. Приказы по штабу.
38. РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 24. Материалы о состоянии железных дорог Галиции.
39. РГВИА. Ф. 2004. Оп. 1. Д. 58. Переписка с управлениями железных дорог об охране и восстановлении железных дорог и постройке новых железнодорожных линий.
40. РГВИА. Ф. 2067. Оп. 1. Д. 546. Переписка и рапорты о необходимости расширенных железных дорог фронта, о недостатке железнодорожных служащих, о ходе строительства новых железных дорог и др.
41. РГВИА. Ф. 2076. Оп. 1. Д. 3657. Доклад: Значение и способы разрушения ж.д. Галиции.
42. Российский государственный исторический архив (далее РГИА). Ф. 229. Оп. 2. Д. 1615. Информационные извещения министру.
43. РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 97. С перепиской по мероприятиям, вызванным военными обстоятельствами.
44. РГИА. Ф. 350. Оп. 22. Д. 207. Ведомость о положении работ по исправлению разрушенных во время военных действий железнодорожных мостов в Галиции.
45. РГИА. Ф. 1576. Оп. 1. Д. 203. Записки о значении ж. дорог во время

военных действий, о сравнении русских ж.д. с германскими, об отдаленности мест отправления грузов для фронта.

46. РГИА. Ф. 1576. Оп. 1. Д. 204. Соображения по поводу положения об управлении занятыми в процессе войны областями Австро-Венгрии.

47. Ронжин С.А. Железные дороги в военное время (по опыту минувшей войны) // Новый исторический вестник. 2013. № 4 (38). С. 99–124.

48. Старостенков Н.В. Железнодорожные войска России. Кн. 1: На службе Российской империи: 1851–1917. М.: Евросервис-ССБ, 2001. 270 с.

49. Сенин А.С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). М.: Транспортная книга, 2009. 316 с.

50. Суляк С.Г. Будущее Галичины в планах Русского народного совета // Русин. 2016. № 4 (46). С. 168–190. DOI: 10.17223/18572685/46/11

51. Суляк С.Г. К вопросу о терминологии Карпатской Руси // Русин. 2019. № 55. С. 272–316. DOI: 10.17223/18572685/55/16

52. Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л.: Гос. изд-во, 1928. 193 с.

53. Ходяков М.В., Чжао Ч. Трудовая миграция китайцев в Россию в годы Первой мировой войны // Новейшая история России. 2017. № 1. С. 7–30. DOI: 10.21638/11701/spbu24.2017.101

54. Хутарев-Гарнишевский В.В. Российская жандармерия на занятых территориях Галиции и Буковины в годы Первой мировой войны // Вестник Московского университета. Сер. 8: История. 2012. № 2. С. 47–58.

REFERENCES

1. Ayrapetov, O.R. (2015) *Uchastie Rossiyskoy imperii v Pervoy mirovoy voyne (1914–1917): 1914. Nachalo* [The Russian Empire in the First World War (1914–1917): 1914. The Beginning]. Moscow: Kuchkovo Pole.

2. Bakhturina, A.Yu. (2004) *Okrainy Rossiyskoy imperii: Gosudarstvennoe upravlenie i natsional'naya politika v gody Pervoy mirovoy voyny (1914–1917 gg.)* [Outskirts of the Russian Empire: Public Administration and National Policy during the First World War (1914–1917)]. Moscow: ROSSPEN.

3. Bakhturina, A.Yu. (2000) *Politika Rossiyskoy imperii v Vostochnoy Galitsii v gody Pervoy mirovoy voyny* [The policy of the Russian Empire in Eastern Galicia during the First World War]. Moscow: AIRO-XX.

4. Bakhturina, A.Yu. (2019) Formation of Civil Administration in Bukovina in the Documents of the Supreme Commander Headquarters and the Foreign Ministry of the Russian Empire in 1914–1915. *Rusin*. 56. pp. 110–125. (In Russian). DOI: 10.17223/18572685/56/7

5. Vaganovsky, S.A. (2014) *Vostochnaya Galitsiya (Galichina) s nachala XX v. po 1918 g.* [Eastern Galicia since the early 20th century until 1918]. Krasnodar: Kuban State University.

6. Witte, S.Yu. (2010) *Vospominaniya. Polnoe izdanie v odnom tome* [Memories. Full edition in one volume]. Moscow: ALFA-KNIGA.

7. Hay-Nyzhnyk, P. (2016) Oleksandr Paltov – derzhavno-politichnyi diyach, zastupnik ministra zakordonnikh sprav Ukraїн'skoї Derzhavi [Oleksandr Paltov – Politician, Deputy Minister for Foreign Affairs of the Ukrainian State]. In: Matyash, I., Krivonos, P., Khomenska, I. (eds) *Diplomatichna ta konsul's'ka sluzhba u vimiri osobistosti* [Diplomatic and Consular Service in the dimension of personality]. Kyiv: GDIP.

8. Hlyzner, V. (2014) Administrative-Territorial Division of Galychina and Bukovyna by Russian Occupation Power in 1914–1918. *Skhid*. 4. pp. 79–83. (In Ukrainian).

9. Golovin, N.N. (2014) *Iz istorii kampanii 1914 goda na russkom fronte* [From the history of the 1914 campaign on the Russian front]. Vol. 2(3). Moscow: Ayris-Press.

10. Zayonchkovsky, A.M. (1938) *Mirovaya voyna. 1914–1918 gg.* [World War. 1914–1918]. Vol. 1. Moscow: Voenizdat.

11. Lavrenova, A. (2016). Sam sebe revizor. Mnogochislennyye nedostatki v deyatel'nosti Transsiba, vskrytye senatorom Ottonom Medemom, byli proignorirovany imperatorom [Self-auditor. Numerous shortcomings in the activities of the Trans-Siberian Railway, revealed by Senator Otton Medem, were ignored by the emperor]. *Rodina*. 10. pp. 101–105.

12. *Lvovskiy vestnik*. (1915) 2nd March.

13. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914a) 27th September.

14. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914b) 28th September.

15. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914c) 2nd October.

16. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914d) 5th October.

17. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914e) 15th October.

18. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914f) 17th October.

19. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914g) 30th October.

20. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914h) 5th November.

21. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914i) 6th November.

22. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914j) 7th November.

23. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914k) 8th November.

24. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914l) 9th November.

25. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914m) 10th November.

26. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914n) 12th November.

27. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914o) 24th November.

28. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1914p) 28th December.

29. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1915a) 4th February.

30. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1915b) 21st February.

31. *Lvovskoe voennoe slovo*. (1915c) 22nd February.

32. Manko, S.A. (2016) *Vostochnaya Galitsiya (Galichina) s nachala XX v. po 1918 g.* [Eastern Galicia since the early 20th century until 1918]. Krasnodar: Kuban State University.

33. Bogdanovich, A.O. et al. (ed.) (1995) *Ministry i narkomy putey soobshcheniya* [Ministers and People's Commissars of Transport]. Moscow: Transport.

34. Puchenkov, A.S. (2013) *Ukraina i Krym v 1918 – nachale 1919 goda: ocherki*

politicheskoy istorii [Ukraine and Crimea in 1918 – early 1919: essays on political history]. St. Petersburg: Nestor-Istoriya.

35. The Russian State Military Historical Archive (RGVIA). *Priказы Verkhovnogo glavnokomanduyushchego* [Orders of the Supreme Commander]. Fund 2003. List 1. File 1643.

36. The Russian State Military Historical Archive (RGVIA). *Priказы Verkhovnogo glavnokomanduyushchego* [Orders of the Supreme Commander]. Fund 2003. List 1. File 1670.

37. The Russian State Military Historical Archive (RGVIA). *Priказы po shtabu* [Headquarters orders]. Fund 2003. List 2. File 916.

38. The Russian State Military Historical Archive (RGVIA). *Materialy o sostoyanii zheleznnykh dorog Galitsii* [Materials on the state of the railways of Galicia]. Fund 2004. List 1. File 24.

39. The Russian State Military Historical Archive (RGVIA). *Perepiska s upravleniyami zheleznnykh dorog ob okhrane i vosstanovlenii zheleznnykh dorog i postroyke novykh zheleznodorozhnykh liniy* [Correspondence with railway administrations on the protection and restoration of railways and the construction of new railway lines]. Fund 2004. List 1. File 58.

40. The Russian State Military Historical Archive (RGVIA). *Perepiska i raporty o neobkhodimosti rasshirennykh zheleznnykh dorog fronta, o nedostatke zheleznodorozhnykh sluzhashchikh, o khode stroitel'stva novykh zheleznnykh dorog i dr.* [Correspondence and reports on the need to expand the railways of the front, on the shortage of railway employees, on the progress of the construction of new railways and other documents]. Fund 2067. List 1. File 546.

41. The Russian State Military Historical Archive (RGVIA). *Doklad: Znachenie i sposoby razrusheniya zh.d. Galitsii* [Report: Significance and methods of destruction of railways Galicia]. Fund 2076. List 1. File 3657.

42. The Russian State Historical Archive (RGIA). *Informatsionnye izveshcheniya ministru* [Information Notices to the Minister]. Fund 229. List 2. File 1615.

43. The Russian State Historical Archive (RGIA). *S perepiskoy po meropriyatiyam, vyzvannym voennymi obstoyatel'stvami* [Correspondence on events caused by military circumstances]. Fund 273. List 6. File 97.

44. The Russian State Historical Archive (RGIA). *Vedomost' o polozhenii rabot po ispravleniyu razrushennykh vo vremya voennykh deystviy zheleznodorozhnykh mostov v Galitsii* [Statement on the status of work to correct destroyed during the operation of railway bridges in Galicia]. Fund 350. List 22. File 207.

45. The Russian State Historical Archive (RGIA). *Zapiski o znachenii zh.dorog vo vremya voennykh deystviy, o sravnenii russkikh zh.d. s germanskimi, ob otдалennosti mest otpravleniya грузов dlya fronta* [Notes on the importance of railways during hostilities, on comparing Russian railways with German ones, on the remoteness of places of departure of goods for the front]. Fund 1576. List 1. File 203.

46. The Russian State Historical Archive (RGIA). *Soobrazheniya po povodu polozheniya ob upravlenii zanyatymi v protsesse voyny oblastyami Avstro-Vengrii* [Considerations regarding the regulation on the management of areas of Austria-Hungary occupied during the war]. Fund 1576. List 1. File 204.

47. Ronzhin, S.A. (2013) Zheleznye dorogi v voennoe vremya (po opytu minuvshykh voyen) [Railways during the wartime (the experience of the last war)]. *Novyy istoricheskiy vestnik – The New Historical Bulletin*. 4(38). pp. 99–124. (In Russian).

48. Starostenkov, N.V. (2001) *Zheleznodorozhnye voyska Rossii* [Railway troops of Russia] Bokk 1. Moscow: Evroservis-SSV.

49. Senin, A.S. (2009) *Zheleznodorozhnyy transport Rossii v epokhu voyn i revolyutsiy (1914–1922 gg.)* [Railway transport of Russia in the era of wars and revolutions (1914–1922)]. Moscow: Transportnaya kniga.

50. Sulyak, S.G. (2016) The Future of Galicia in the Plans of the Russian People's Council. *Rusin*. 4(46). pp. 168–190. (In Russian). DOI: 10.17223/18572685/46/11

51. Sulyak, S.G. (2019). On the Carpathian Rus' Terminology. *Rusin*. 55. pp. 272–316. (In Russian). DOI: 10.17223/18572685/55/16

52. Ushakov, K. (1928) *Podgotovka voennykh soobshcheniy Rossii k mirovoy voyne* [Preparation of Russian military communications for world war]. Moscow; Leningrad: Gos. izd-vo.

53. Khodyakov, M.V. & Chzhao, Ch. (2017). Chinese Labour Migration to Russia during the First World War. *Noveyshaya istoriya Rossii – Modern History of Russia*. 1. pp. 7–30. (In Russian). DOI: 10.21638/11701/spbu24.2017.101

54. Khutarev-Garnishevsky, V.V. (2012) Russian Gendarms on the Occupied Territories of Galicia and Bukovina during the First World War. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Ser. 8: Istoriya*. 2. pp. 47–58. (In Russian).

Богомазов Николай Иванович – кандидат исторических наук, доцент кафедры новейшей истории России Санкт-Петербургского государственного университета (Россия).

Nikolay I. Bogomazov – St. Petersburg State University (Russia).

E-mail: n.bogomazov@spbu.ru