

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА. ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ КОНЕЦ XIX — НАЧАЛО XX в.



Юрий Николаевич ЦИПКИН,
доктор исторических наук, профессор

Общеизвестно, что транспорт, в частности железнодорожный, с его оперативностью, всепогодностью, способностью к переброске больших масс людей и грузов являлся и является важным рычагом реализации геополитических интересов любого государства. Становление и развитие железнодорожной системы Дальнего Востока России конца XIX — начала XX в. находилось под воздействием военно-стратегического, хозяйственного, географического и других императивов. Неценима роль железнодорожного транспорта в создании единого экономического и военно-стратегического пространства России, тем более, что особенность российской цивилизации — огромные пространства, которые необходимо было преодолеть для выхода к слабообжитому Тихоокеанскому побережью¹.

Первые предложения о сооружении железной дороги к Тихому океану исходили от генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева-Амурского, других государственных деятелей, видных промышленников и купцов. Однако сооружение ее тормозилось не только из-за докапиталистических отношений в стране, неповоротливости столичной бюрократии, но и сложных природно-географических условий Сибири и Дальнего Востока. Важность строительства магистрали диктовали также потеря нашей страной так называемой Русской Америки, усиление экспансии США, ряда стран Западной Европы, выход на мировую арену новой мощной державы — Японии, особенно после

«революции Мэйдзи». Планы экономического проникновения иностранцев на Дальний Восток России нашли своё выражение в проектах Коллинза, Моррисона, Горна, Слейка, Лойка де Лобеля и др.²

В феврале 1891 г. Комитет министров принял решение о сооружении Сибирской железной дороги из Челябинска и Владивостока навстречу друг другу. 1 ноября 1897 г. Уссурийская железная дорога от Владивостока до Хабаровска длиной 769 км была сдана в окончательную эксплуатацию³. Это способствовало переселенческому движению в Приморскую область. Поскольку с 90-х годов XIX в. среди переселенцев стали преобладать безземельные и малоземельные крестьяне, неспособные оплатить дорожные расходы, в 1893 г. был установлен новый, пониженный переселенческий тариф, равный 1/3 стоимости переезда в вагонах 4-го класса. Кроме того, выдавались путевые пособия и оказывалась врачебно-продовольственная помощь⁴.

В 1895—1900 гг. была построена Забайкальская железная дорога от Мысовой до Сретенска длиной 1105 км. В 1897—1903 гг. по территории Маньчжурии провели Китайско-Восточную железную дорогу (КВЖД) общей длиной 2941,6 км, регулярное движение по которой открылось 1 июля 1903 г.⁵ В КВЖД также входила Южно-Маньчжурская железная дорога (ЮМЖД), шедшая к портам Дальний и Порт-Артур на Ляодунском полуострове. В 1905 г. вступила в строй Кругобайкальская железная дорога со значительным количеством тоннелей. С её окончанием был создан сплошной железнодорожный путь до Тихого океана, но около трех тысяч километров его проходило по территории Китая.

«Китайское спрямление», по мнению В.С. Ламина, диктовалось тремя обстоятельствами: необходимостью обеспечить в кратчайший срок связь с Россией единственного хорошо оборудованного российского Владивостокского порта; потребностью усилить военно-стратегические позиции России на Тихом океане и соединением Транссиба с ЮМЖД обеспечить выход России к океанским коммуникациям в незамерзающих китайских портах Дальний и Порт-Артур⁶. С окончанием строительства КВЖД перевозка морем переселенцев прекратилась, железнодорожный транспорт значительно сокращал время и стоимость проезда. Правда, в годы русско-японской войны прирост населения происходил в основном за счёт оседавших на Дальнем Востоке запасных «нижних чинов». Всего с 1882 по 1905 г. в Амурскую и Приморскую области переселились более 166 тыс. чел. В 1907 г. приток переселенцев резко возрос, что было связано с началом проведения в 1906 г. столыпинской аграрной реформы и соответствующими мероприятиями правительства. При этом преследовались не только социально-политические, экономические, но и военно-стратегические цели⁷.

Однако создание огромной Транссибирской железнодорожной магистрали выявило ряд политических и экономических ошибок. Пришлось избавляться от иллюзий, что Транссиб станет генеральной артерией евразийского транзита, Суэцкий канал утратит своё значение, а сооружение Панамского канала не будет иметь смысла. Владельцы судоходных компаний не собирались свёртывать судостроение и ликвидировать торговый флот ради российских доходов от евразийского транзита по Транссибу⁸.

Обнаружились и отрицательные результаты проведения железной дороги по территории Китая. В период восстания ихэтуаней в 1900 г. убытки, понесённые Россией на КВЖД, составили 72 млн. руб. Для охраны дороги в начале 1901 г. на базе Охранной стражи был создан Заамурский пограничный округ. Это также потребовало дополнительных затрат.

Вытеснение Японии с Ляодунского полуострова и строительство КВЖД резко обострили противоречия между Россией и Страной восходящего солнца, их борьбу за выгодные военно-стратегические позиции на восточном побережье Азии, рынки сбыта, источники сырья и т. д. В период русско-японской войны

1904—1905 гг. японское командование направило в район КВЖД несколько диверсионных отрядов. Накануне Мукденского сражения на дорогу были направлены 150 японских диверсионных групп. Всё это заставило командование российскими войсками дополнительно выделить для охраны магистрали 30 тыс. чел. с артиллерией⁹.

На ходе войны с Японией сказались нестроенность ряда линий, наличие одной колеи, слабое развитие станционного хозяйства и т. д. К 15 ноября 1905 г. на Дальний Восток из Центра были отправлены почти 1,3 млн. чел., 350 тыс. лошадей, более 2,2 тыс. орудий, 37 тыс. повозок с грузами. После войны войска и грузы переправлялись в различные районы страны. Обратные перевозки шли быстрее, поскольку построенные разъезды в годы войны позволили увеличить пропускную способность с 7—10 пар поездов до 16 пар в сутки. В период войны в Сибирь было переброшено 25 % паровозного парка страны. Однако заказы отечественным заводам на производство паровозов не выросли. В то же время в США были размещены заказы на более чем 2800 паровозов. С их получением паровозный парк России вырос до 16 тыс. машин (с учётом потерь и износа)¹⁰.

После поражения России в войне Япония получила Южно-Маньчжурскую дорогу от ст. Куанченцзы (Чанчунь) до Порт-Артура с подвижным составом и угольными шахтами. Россия лишилась также порта Дальний. С этого времени началось соревнование российских и японских железных дорог. До русско-японской войны тарифы на перевозки по КВЖД составлялись для активизации транспортной инфраструктуры Южного Китая и закрепления России в этом регионе. После войны и перехода ЮМЖД в руки Японии ситуация изменилась. С 1908 г. тарифная политика КВЖД строилась так, чтобы направить зерновые грузы на Уссурийскую железную дорогу и Владивосток. Тем не менее Россия уже тогда начала постепенно уступать Японии в экспортных операциях¹¹.

После Портсмутского мира глава правительства С.Ю. Витте подвергся резкой критике за свой проект проведения дороги по территории Китая. Экономическому развитию и обороне региона был нанесён значительный ущерб. КВЖД не обеспечила военно-стратегических интересов России¹².

Нельзя утверждать, что российские политические деятели и проектировщики не рассматривали других вариантов строительства железных дорог до создания КВЖД. В 1857 г. Н.Н. Муравьев поручил капитану Д.И. Романову произвести изыскания и составить проект строительства железной дороги от Софийска на Амуре до залива Де-Кастри на берегу Татарского пролива. В 1899 г. инженер Н.А. Волошинов предложил вести дорогу по трассе, которая в основном соответствовала современной БАМ. Однако экстремальные геологические условия не позволили в тот период провести железную дорогу на значительном удалении от китайской границы¹³.

В 1908 г. началось строительство Амурской железной дороги от ст. Куэнга Забайкальской железной дороги до Хабаровска длиной 1993 км. С пуском 5 октября 1916 г. моста через Амур у Хабаровска строительство Транссибирской магистрали было завершено¹⁴. Создание Транссиба усилило поток переселенцев в регион. Всего в 1906—1917 гг. на Дальний Восток прибыли (не считая обратных переселенцев) почти 260 тыс. чел., из них 64,6 % — в Приморскую область. Вырос приток населения в города, на золотые прииски, строительство железных дорог¹⁵.

В ходе Амурской экспедиции 1909—1910 гг., которая проходила под руководством известного этнографа и будущего Приамурского генерал-губернатора Н.Л. Гондатти, возникли предложения соединить Амурскую железную дорогу с Якутией и Николаевском-на-Амуре¹⁶. Таким образом, проектанты стремились к созданию дальневосточной железнодорожной транспортной системы не

только в широтном, но и меридианальном направлении, что сыграло бы положительную роль в развитии региона¹⁷.

В 1916 г. инженеры-проектанты А.А. Борисов и В.М. Воблый предложили проект Транссибирской железной дороги в северных широтах с выходом к Охотскому морю. Этот проект мог стать альтернативой Северному морскому пути и рассматривался вплоть до 1929 г., пока не был заменён проектом создания БАМа¹⁸.

С началом первой мировой войны вновь встал вопрос о пропускной способности железных дорог. Это было связано с многими факторами, в том числе и с тем, что Владивостокский порт и Транссиб стали важными путями, по которым военные грузы союзников России могли беспрепятственно поступать в страну, тогда как Балтийское, Чёрное моря были блокированы военными флотами Четверного союза (блок Германии, Австро-Венгрии, Турции и Болгарии в период 1-й мировой войны). Значительную сложность представляли поставки в Мурманск и Архангельск. Главной же функцией дальневосточного тыла России в годы войны можно считать транзит вооружений, снаряжения и других материалов, которые поставляли в нашу страну США, Канада и Япония.

Уже в 1914 г. КВЖД сумела увеличить перевозку военных грузов до 150 тыс. т, что превысило уровень перевозок 1913 г. более чем в два раза¹⁹. Поставки союзников в 1914 г. во Владивосток составили более 360 тыс. т, в 1915 г. — около 1 млн. т. К концу октября 1916 г. запасы складов порта составляли около 200 тыс. т²⁰.

Для перевозки грузов российское правительство заказало в 1915 г. в США и Канаде мощные паровозы типа «декапод» (паровоз с 10 осями, среди которых 5 были ведущими) серии «Е» и большегрузные 4-осные вагоны. И ранее на железных дорогах России работали паровозы иностранного производства, на которых пришлось оборудовать тёплые будки для локомотивных бригад²¹. Но производство новых отечественных паровозов не обеспечило потребностей перевозок в ходе войны. В США были размещены заказы на 350 паровозов, в Канаде — на 50. В октябре 1915 г. первые паровозы серии «Е» с хорошими тяговыми характеристиками отправились во Владивосток. К концу 1916 г. в США было изготовлено ещё 300 паровозов с некоторыми конструктивными изменениями. Эти паровозы стали обозначаться «Е^а». В начале 1917 г. в США изготовили 75 паровозов. После апреля 1917 г., т. е. вступления США в войну, Россия запросила ещё 500 паровозов с поставкой их до 1 июля 1918 г. На 1 июля 1917 г. из 775 заказанных паровозов было поставлено всего 398, и все они работали на железных дорогах западнее Урала. Лишь позже паровозы этой серии стали переводиться на железные дороги Сибири и Дальнего Востока. С 1915 по 1918 г. в Россию из США (и частично из Канады) был отправлен 941 паровоз. Но из последнего заказа получили только 100 машин²².

Однако американские поставки не спасли положения. В феврале-марте 1917 г. в строю осталось 10215 исправных паровозов из 20239 в 1916 г. Транспорт был на грани развала. Общий же мобилизационный план предусматривал наличие почти 23 тыс. паровозов (с учётом пассажирских)²³.

Что касается вагонов, то первый заказ на их производство составлял 8,1 тыс. крытых, 5 тыс. полувагонов и 60 платформ. Местом сборки паровозов стали железнодорожные мастерские в Харбине, вагонов — мастерские во Владивостоке, позже — Никольске-Уссурийском. К сентябрю 1916 г. было собрано 13,1 тыс. вагонов и вывоз грузов вырос на 62 % по сравнению с 1915 г.²⁴

Возраставшие поставки союзников и ограниченные возможности железных дорог привели к перебоям с подачей вагонов и скопленю грузов во Владивостокском порту. К началу 1917 г. суточная пропускная способность Транссиба составляла не более 100 вагонов в сутки. К концу февраля 1917 г. запасы

грузов в порту насчитывали 566 тыс. т. При нехватке крытых помещений они лежали под открытым небом на пространстве около 30 вёрст. Реально отправляли 127 вагонов в сутки при потребности более 1 тыс.²⁵

В 1917 г. в Россию прибыла специальная железнодорожная миссия США во главе с военным инженером Дж. Стивенсом. С тем, чтобы обследовать Владивостокский порт, железные дороги, контролировать поставки американского оборудования и дать рекомендации по улучшению работы транспорта. Предполагалось «разбить» Транссиб от Челябинска до Владивостока на участки эксплуатации по 450—600 вёрст, снабдить их подвижным составом, оборудовать депо диспетчерской службой и аппаратурой связи. В ноябре 1917 г. из Сиэтла прибыл «Корпус русской железнодорожной службы», состоявший из 290 офицеров, 48 переводчиков, а также машинистов — выходцев из России. Корпус возглавлял полковник Эмерсон. Поскольку в стране произошла большевицкая революция, корпус отбыл в Японию и вновь прибыл в Россию с началом интервенции²⁶.

Октябрьская революция в России резко изменила транспортную политику страны и ситуацию на транспорте. В ноябре 1917 г. советское правительство предложило установить совместное русско-китайское управление КВЖД, не возражая против досрочного выкупа дороги Китаем и признания суверенитета последнего над так называемой полосой отчуждения в 30 вёрст. Однако китайская сторона заняла антисоветскую позицию. В декабре 1917 г. китайские власти по просьбе управляющего КВЖД генерала Д.Л. Хорвата разогнали Харбинский совет. На КВЖД стали формироваться белоказачьи отряды есаула Г.М. Семёнова (ОМО) и атамана И.П. Калмыкова (ОКО). Были прекращены поставки союзников во Владивостокский порт.

11 января 1918 г. китайцы по требованию союзных консулов закрыли границу с Россией в Приморье и Забайкалье и прекратили отправку грузов, в том числе хлеба, со станций КВЖД, обрекая советский Дальний Восток на голод. Кроме того, срыв маньчжурского хлебного транзита через Владивостокский порт мог привести к большим экономическим потерям для региона. В феврале 1918 г. на ЮМЖД, которая управлялась японцами, администрация КВЖД передала более 5600 вагонов, из них 2700 вагонов с хлебными грузами. В то же время на Уссурийскую железную дорогу не было передано ни одного вагона²⁷. В апреле 1918 г. во время первой попытки иностранной интервенции на российском Дальнем Востоке Д.Л. Хорват вообще прервал железнодорожное сообщение с Приморьем. Таким образом, продовольственная и тесно связанная с ней транспортная политика иностранных держав и администрации КВЖД превратилась в инструмент политического шантажа Советской России.

В этих условиях советская сторона организовала поставки грузов из Китая в Приамурье по р. Сунгари. В мае 1918 г. т. е. почти сразу после вскрытия рек, Благовещенский Совет подписал с китайской стороной договор о свободном плавании торговых судов двух стран в пределах Амурской области. В то же время хождение по реке судов третьих стран запрещалось²⁸.

В ноябре 1917 г. японский генштаб подготовил план отправки войск на российский Дальний Восток, который предусматривал посылку частей также на КВЖД. В марте 1918 г. план «оккупации ряда стратегических пунктов на российской территории к востоку от озера Байкал и в полосе КВЖД», а также Уссурийской и Амурской железных дорог был уточнён²⁹.

В январе 1918 г. Япония и Китай подписали военное соглашение, согласно которому Токио поставлял в Китай оружие. Китай же брал обязательство взять под свой контроль КВЖД³⁰. Шла подготовка к захвату российских железных дорог.

Как известно, 4—5 апреля 1920 г. Великобритания и Япония предприняли первую попытку интервенции на российском Дальнем Востоке и высадили

свои части во Владивостоке. В ответ на опасность интервенции по указанию В.И. Ленина была создана Чрезвычайная комиссия ВСНХ по разгрузке Владивостокского порта и Уссурийской железной дороги. Председателем комиссии назначили члена ВЦИК З.Ф. Кулинича. К весне 1918 г. в порту скопилось 820 тыс. т грузов. Несмотря на противодействие управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата, удалось отправить в центр страны 123 тыс. т грузов³¹.

До конца августа — середины сентября 1918 г. большевики контролировали Амурскую и Забайкальскую железные дороги. Центром антисоветской деятельности на Дальнем Востоке стала КВЖД. В марте 1918 г. в Харбин бежала основная часть Временного правительства автономной Сибири (ВПАС) во главе с правым эсером П.Я. Дербером. Здесь сибирских автономистов приютил управляющий КВЖД Д.Л. Хорват, выделив этому правительству два пассажирских вагона. В апреле 1918 г. под видом нового Правления общества КВЖД было сформировано ещё одно антибольшевистское правительство. Его возглавил Д.Л. Хорват, а военное ведомство общества — адмирал А.В. Колчак. Хорват и Дербер понимали, что без поддержки интервентов им не добиться успеха, поскольку широкой социальной базы в России у них не было.

В апреле 1918 г. ВПАС заявило, что в случае прихода к власти в Сибири оно будет просить правительство США взять на себя управление Сибирскими и китайскими (КВЖД) железными дорогами на военное время, предоставить денежный заём, намеревалось оно также пригласить союзные державы вместе с США послать войска для защиты этих дорог и других важных пунктов региона. ВПАС просило США гарантировать автономию Сибири и республиканский образ правления, со своей стороны обещало работать в согласии с американской администрацией³². Таким образом, эсеровское правительство открыто заявило о проамериканской ориентации во внешней политике. Приглашая иностранные войска, ВПАС ставило под удар геополитические интересы России на Дальнем Востоке и Тихом океане.

Военные расходы белогвардейцев, совершавших налёты на советскую территорию из Маньчжурии, оплачивали Русско-азиатский банк в Харбине, Япония, Англия, Франция и США. Но глава военного ведомства Колчак не смог обуздать самоуправство и мародёрство белых «полевых командиров» Семёнова, Калмыкова, Маковкина и др. В это время Семёнов предложил идею милитаризации КВЖД. Однако против выступили Хорват и Колчак и новоявленный министр путей сообщения Устругов, поскольку военное управление не позволило бы содержать технический персонал и организовывать коммерческие перевозки, в которых так нуждалась дорога. Колчак осознавал, что за Семёновым стоят японцы, заинтересованные в захвате КВЖД и всего российского Дальнего Востока, но был бессилён привести атамана в повиновение. А.В. Колчак в начале июля 1918 г. уехал в Японию. Он вернулся в Россию, чтобы 18 ноября 1918 г. в результате военного переворота в Омске стать Верховным правителем России³³.

Сначала мятеж чехословацкого корпуса во Владивостоке в конце июня 1918 г., затем крупномасштабная интервенция в начале августа позволили антибольшевистским силам временно свергнуть советскую власть и взять под контроль железные дороги Сибири и Дальнего Востока³⁴. С установлением белогвардейской диктатуры левые силы организовали подпольную и партизанскую борьбу. Среди партизан и подпольщиков было много железнодорожников³⁵.

Летом 1919 г. резко активизировалась забастовочная и партизанская борьба. Бастовали рабочие и служащие КВЖД и Уссурийской железной дороги, которых поддержали портовики Владивостока. В июле-августе 1919 г. дороги были объявлены на военном положении, а поезда временно водили американцы и японцы. Однако они слабо знали план и профиль пути, из-за чего

были нередки крушения поездов. Забастовка привела к срыву воинских и коммерческих перевозок белогвардейцев и интервентов. Они прекрасно понимали, чем может грозить колчаковскому режиму прекращение движения по железным дорогам. Кроме того, магистрали подвергались ударам партизан. Весной 1919 г. японское командование представило Колчаку доклад, в котором констатировалось, что Амурскую железную дорогу охраняли три японских дивизии и тем не менее ежедневно происходило до 18 нападений партизан на дорогу³⁶. В конце августа 1919 г. партизаны Амурской области провели операцию «Капитальный ремонт Амурки», в ходе которой на протяжении 1500 км. от ст. Ерофей Павлович до Ольгохты были взорваны десятки мостов, разобраны рельсы. Дорога надолго была выведена из строя³⁷.

Снизить накал партизанского движения и прекратить забастовку белогвардейцам удалось только с помощью жестоких карательных мер. В подавлении забастовки на КВЖД принял участие и походный атаман всех казачьих войск, генерал-инспектор белой кавалерии, атаман Уральского казачьего войска А.И. Дутов, который прибыл на Дальний Восток по заданию Колчака для примирения атаманов Г.М. Семёнова и И.П. Калмыкова с Верховным правителем. По мнению Омска, Д.Л. Хорват не справился с партизанским и забастовочным движением. Он был снят с поста колчаковского наместника на Дальнем Востоке и переведён на должность главноначальствующего КВЖД. Вместо него на новую должность главного начальника Приамурского края и командующим Приамурским военным округом был назначен генерал С.Н. Розанов, который «прославился» своими жестокими карательными акциями в Енисейской губернии.

С самого начала гражданской войны в России иностранные державы стремились захватить российские железные дороги, чтобы овладеть стратегическими позициями и проникнуть на внутренние рынки страны. Вначале они попытались установить полный контроль над Транссибом, о чем в январе 1919 г. было подписано соглашение. Формально контроль осуществлял Межсоюзный железнодорожный комитет (МЖК), созданный 14 марта 1919 г. во главе с министром путей сообщения в колчаковском правительстве Л.А. Уструговым. В МЖК вошли представители США, Англии, Франции, Японии, Китая и Италии. Реальное же руководство взяли на себя Совет по воинским перевозкам во главе с японцами и технический совет (Дж. Стивенс), а также Закупочный комитет (возглавил Спенглер). Члены МЖК приняли на себя обязательства по кредитованию российских железных дорог на сумму 20 млн. зол. дол. (более 500 млн. руб. по харбинскому золотому курсу) для закупки материалов и оборудования за границей. В это число входили доставка и сборка 608 паровозов и 10 тыс. вагонов. Однако реально в распоряжение технического совета поступило 1,5 млн. зол. дол.³⁸ В случае успеха Колчака технический совет планировал распространить контроль МЖК на Урал и европейскую часть России. Омское же правительство пыталось ограничить требования американцев Сибирью и Дальним Востоком. С поражением белых армий проект отпал сам собой³⁹.

С ликвидацией советской власти на Дальнем Востоке союзники возобновили поставки во Владивосток. К началу сентября запасы Владивостокского порта составляли почти 164 тыс. т. Для быстрой отправки грузов на Уральский фронт во Владивосток были назначены уполномоченный омского МИДа, а также уполномоченный МПС⁴⁰.

Американцы, несмотря на обещания усилить пропускную способность дальневосточных российских железных дорог, не сделали этого. Из США поступило только 50 паровозов, которые были отправлены в мае 1919 г.⁴¹ В то же время на Амурской железной дороге к имеющимся 119 паровозам необходимы были ещё 163. Не хватало пассажирских вагонов⁴², сборка которых про-

должалась. С начала 1918 г. до мая 1921 г. во Владивостоке было собрано 6 тыс. вагонов⁴³. Но и этого было мало.

Активно хозяйничали на железной дороге и японцы. Особенно преуспели они в захвате пассажирских вагонов. В силу соглашения между союзниками на долю американцев выпал район охраны железной дороги от Владивостока до Никольска-Уссурийского, включая сучанскую ветку, а также от Спасска до ст. Уссури и от Верхнеудинска до Байкала. А.В. Колчак был против американского контроля над железной дорогой в Прибайкалье, особенно над кругобайкальскими тоннелями, которые считались «дальневосточными Фермопилами». Китайцы контролировали КВЖД и участок между Уссури и Губерово. Японцы заняли огромное расстояние от Губерово до Читы через Хабаровск и Благовещенск, а также от Никольска-Уссурийского до Спасска. Они всячески противодействовали американцам. Российские железные дороги стали объектом соперничества между Японией и США.

Иностранное командование не платило колчаковскому правительству за воинские перевозки по российским железным дорогам. В ходу были расписки начальников воинских эшелонов.

Весьма бесцеремонно вели себя на железных дорогах Сибири чехословаки. Только на ст. Иннокентьевской под Иркутском они держали 300 порожних вагонов для перевозки награбленного в Сибири имущества⁴⁴. По свидетельству командующего белым Восточным фронтом генерала К.В. Сахарова, чехословаки захватили 25 тыс. порожних вагонов для перевозки награбленного добра⁴⁵. Управляющий колчаковским Военным министерством барон А.Будберг писал, что нищенский график движения поездов сильно страдал от того, что хозяевами дороги являлись не русские, а многочисленные опекуны⁴⁶.

Господство интервентов приносило значительный вред российским железным дорогам в Сибири и на Дальнем Востоке. Выступая 28 ноября 1918 г. на заседании колчаковского государственного экономического совещания, министр путей сообщения Л.А. Устругов (4 ноября 1918 г. он сменил управляющего МПС Временного сибирского правительства Г.М. Степаненко) сообщил, что в ведении властей в этот период было 3159 паровозов, причём в тылу — 2442. В прифронтной же полосе паровозов катастрофически не хватало. Устругов пытался наладить железнодорожное сообщение, прекратить хищения железнодорожного имущества, обеспечить магистрали современной техникой, но из-за общего состояния экономики и господства интервентов всё это осталось благими пожеланиями⁴⁷.

К лету 1919 г. состояние вагонного парка на железных дорогах Сибири и Дальнего Востока было удручающим. Только 50 % грузовых вагонов было в эксплуатации, остальные использовались под жильё или ремонтировались. В связи с нехваткой подвижного состава вывоз российского сырья за границу осуществлялся по Лене, Оби, Енисею, Амуру⁴⁸. Для нормализации движения японцы использовали свои железнодорожные части. С ЮМЖД на Транссиб был переброшен особый японский железнодорожный отряд, который восстановил ряд участков, разрушенных партизанами на Забайкальской и Амурской железных дорогах, отремонтировал летом 1919 г. 108 вагонов и 44 паровоза⁴⁹.

Американцы организовали курсирование специального поезда Красного Креста для борьбы с эпидемиями на железных дорогах Сибири и Дальнего Востока. Поезд состоял из 8 спецвагонов на 255 больных и раненых⁵⁰. Японцы предоставляли гуманитарную помощь железнодорожникам, открыли на станциях Амурской и Уссурийской железных дорог бесплатные больницы для русских граждан. Однако интервенты и белогвардейцы убивали всех, кто сочувствовал большевикам. По Забайкальской железной дороге ходили карательные поезда «Истребитель», «Мститель», по Амурской — «Беспощадный», «Каратель», по Уссурийской — «Калмыковец».

США и Япония стремились вытеснить Россию из Маньчжурии и на случай неблагоприятного развития событий обескровить восточный участок Транссиба. Летом 1919 г. американский инженер Пюрингтон, русский инженер Ленц и полковник Боткин предложили колчаковскому правительству проект проведения изыскательских работ для строительства железной дороги от российского порта Посьет, находящегося южнее Владивостока, до китайского города Хунчунь. Линия длиной в 62 вёрсты давала маньчжурским грузам выход в незамерзающий русский порт, а также Северную Корею. Дорога могла стать началом магистрали, которая бы прошла параллельно КВЖД с выходом к Транссибу через Монголию западнее Байкала. Аналогичное предложение сделал некто Коган во Владивостоке, но он был прояпонским деятелем⁵¹. С постройкой нового порта можно было лишить Владивостокский порт маньчжурского хлебного реэкспорта. В 1911 г. через порт вывозилось 91,4 % североманьчжурских грузов⁵². Японцы, недовольные стремлением американцев получить концессию на строительство дороги Посьет-Хунчунь, заявили протест, и официальный Омск тут же уведомил об отказе концессии для США.

Желая захватить железные дороги, японцы использовали атамана Семёнова. Если Япония стремилась создать на российском Дальнем Востоке свой протекторат и перекрыть России выходы к Тихому океану, то атаманы Семёнов и Калмыков хотели сформировать сепаратное государственное образование, где они были бы, по их представлению, полными владыками. Поначалу дальневосточные казахи атаманы при поддержке Японии не признали Колчака. Но и после формального подчинения Верховному правителю Семёнов продолжал бесчинствовать на железных дорогах. Семёновцы арестовывали представителей администрации Д.Л. Хорвата, расхищали и продавали товары, железнодорожные материалы. Всё это сопровождалось пьяными дебошами и угрозами расстрелов. Семёнов приезжал в Харбин в сопровождении двух бронепоездов и устраивал неопишуемые оргии⁵³. Он стремился установить свой контроль над КВЖД, что давало бы ему возможность перевозок и продажи награбленного имущества иностранным фирмам, поставок за валюту вагонов китайским купцам для вывоза хлебных грузов по ЮМЖД через порт Дайрен (Дальний)⁵⁴.

Угрожая прервать движение по КВЖД, Семёнов требовал один поезд в сутки на Чанчунь, т. е. на ЮМЖД, для экспорта захваченных грузов, объясняя это необходимостью получения валюты из-за отсутствия финансирования его отряда Омским правительством. Он даже заручился поддержкой Розанова, но с условием, что внеочередная погрузка будет равна 100 % стоимости груза. В ответ на жалобы Д.Л. Хорвата Омский минфин просил главу КВЖД уступить Семёнову и дать ему хотя бы 5 поездов⁵⁵. Сам же Семёнов утверждал, что его «подставили». В телеграмме Хорвату и в Омск он заявил, что от его имени действуют авантюристы-коммерсанты, которые продают вагоны, угнанные из Забайкалья на КВЖД⁵⁶.

Организованный Семёновым хаос на железных дорогах бил и по колчаковскому Омску, и по американцам. В июле 1919 г. техническая комиссия Межсоюзного железнодорожного комитета из-за семёновских бесчинств отозвала всех своих сотрудников с участка Маньчжурия — Верхнеудинск. В октябре 1919 г. Семёнов задержал эшелон с американским оружием. Два батальона 27-го американского полка под командованием полковника Морроу взяли под охрану железную дорогу около Байкала. Между семёновцами и американцами разгорелась «маленькая война». Обе стороны открывали огонь из пушек, пулемётов, применяли бронепоезда. И только вмешательство японцев спасло ситуацию⁵⁷.

В сентябре и октябре 1919 г. семеновские казаки пытались захватить ряд станций на КВЖД, но были блокированы китайскими частями. Своевремен-

ный отход семеновцев не дал вспыхнуть вооруженному конфликту. Ввод своих войск на КВЖД атаман объяснял «унижением русских» со стороны китайцев, когда последние стали требовать от Русской охранной стражи освободить казармы, а также тем, что Д.Л. Хорват «плохо борется с коммунизмом и не обеспечивает на дороге порядок»⁵⁸.

Осень 1919 г. ознаменовалась поражениями белых армий в Сибири. Началось повальное бегство белых и интервентов на восток. О кошмаре отступления написано много. Тем не менее картины этой трагедии весьма показательны.

Вс.Н. Иванов писал, что сам генерал А. Нокс был вынужден дать взятку железнодорожникам ст. Омск в 50 тыс. руб. и несколько бочонков рому, чтобы получить вагон и двигаться на восток по нечётному (т. е. встречному пути). Генерал В.А. Кислицын вспоминал о замёрзших паровозах, теплушках с несчастными беженцами, голоде, тифе и самоубийствах⁵⁹. Не хватало топлива для паровозов. Тогда стали выламывать шпалы, иногда из-под самого поезда⁶⁰.

Эвакуации мешали чехословаки и поляки из национальных частей. Чехословаки загоняли русские эшелоны с ранеными, больными и беженцами в тупики, отцепляли паровозы, грабили русских. Люди в этих эшелонах были обречены на смерть от голода и холода. Таких эшелонов — «кладбищ на колёсах» насчитывалось 120⁶¹. Чехи отбрали паровоз даже у командующего Восточным фронтом генерала В.О. Каппеля. Основной массе белых русских войск и беженцев пришлось двигаться по дорогам вдоль железнодорожной магистрали.

В конце декабря 1919 г. в районе Иркутска вспыхнуло антиколчаковское восстание, 5 января 1920 г. власть перешла к правосоциалистическому Политцентру. Его программа предусматривала ликвидацию белого режима, создание «однородно-социалистической власти», переговоры с советским правительством с целью прекращения гражданской войны, вывод иностранных войск из Сибири и создание буферного государства.

Руководители Политцентра будучи настроены антибольшевистски в то же время понимали, что без согласования с большевиками они будут бессильны создать буферное государство. Было решено послать делегацию навстречу наступающим частям 5-й Красной армии. 19 января 1920 г. делегация Политцентра, в которую входил и председатель Иркутского комитета РКП (б) А.М. Краснощёков, подписала в Томске с Реввоенсоветом 5-й армии и Сибревкомом соглашение о создании восточно-сибирской государственности в виде государства-буфера. Задача этого буферного образования состояла в очищении от иностранных войск Кругобайкальской и Амурской железных дорог, передаче советской власти золотого запаса и адмирала Колчака. Границы такого государства виделись эсерам от Тихого океана до р. Оки — притока Ангары у ст. Зима к западу от Иркутска. На переговорах с Политцентром сибирские большевики вполне обоснованно поставили вопрос о том, что западная граница будущего буфера должна проходить восточнее, т. е. от Верхнеудинска (ныне Улан-Удэ), или даже от Читы. Командование 5-й Красной армии стремилось занять стратегические позиции для противостояния интервентам: территорию к югу от Байкала до Монголии, чтобы создать укрепленный район, взять под контроль 60 кругобайкальских тоннелей, Черемховский каменноугольный бассейн, который снабжал топливом железные дороги⁶².

В качестве условия безопасного проезда во Владивосток чехословаки по решению командующего союзными войсками в Сибири французского генерала М. Жанена 15 января 1920 г. выдали Политцентру адмирала Колчака. Они понимали, что взрыв хотя бы одного тоннеля привёл бы к остановке железной дороги и гибели их среди снегов Сибири. Для проезда на восток они не только уступили Политцентру, но и разоружали семеновцев, которые контролировали часть тоннелей на Кругобайкальской железной дороге.

Стремительное развитие событий привело к падению Политцентра и приходу к власти большевиков. В связи с обострением военной ситуации вокруг Иркутска 7 февраля 1920 г. Колчак был расстрелян. 31 января 1920 г. в Приморье также поднялось восстание против колчаковской администрации, и к власти пришло Временное правительство Приморской областной земской управы во главе с эсером А.С. Медведевым. В своё время он закончил Санкт-Петербургский институт инженеров железнодорожного транспорта и работал на различных должностях на КВЖД и Уссурийской железной дороге⁶³.

В результате забастовки на КВЖД, которая прошла под руководством профсоюзов и левых политических партий 13—16 марта 1920 г., Д.Л. Хорват ушёл в отставку. Власть в полосе отчуждения взяли китайцы, а управляющим дорогой стал антисоветски настроенный инженер Остроумов.

6 апреля 1920 г. в целях предотвращения войны Советской России с Японией была создана Дальневосточная республика (ДВР). Однако 4—6 апреля японцы организовали в Приморье кровавую провокацию, в ходе которой погибли около 7 тыс. мирных российских граждан, партизан и воинов революционных сил области. Интервенты стремились не только уничтожить патриотические силы, но и захватить Уссурийскую железную дорогу. В ряде мест партизаны и воины революционных сил Приморья оказали упорное сопротивление японцам. На ст. Хабаровск-I матросы Амурской флотилии во главе с машинистом Кочневым сутки сопротивлялись интервентам. Обороняя вокзал, погиб взвод моряков во главе с Н. Хорошевым. Чтобы не допустить прорыва японцев на левый берег Амура, были взорваны 12-я и 13-я фермы железнодорожного моста. Мост полностью был восстановлен только в 1925 г.⁶⁴

29 апреля 1920 г. Приморское правительство и японское командование подписало договор, согласно которому нахождение русских войск в 30-вёрстной полосе Уссурийской железной дороги запрещалось. Фактически японцы навязали этот договор Приморскому земскому правительству. Позже участок дороги Хабаровск — Иман (ныне Дальнереченск) был передан русским властям. Японцы схватили и передали белогвардейцам руководителей революционных войск Приморья С.Г. Лазо, В.М. Сибирцева и А.Н. Луцкова. Последние, согласно самой распространённой версии, были сожжены в топке паровоза «декапод».

В результате резких протестов японцы вынуждены были вернуть Уссурийскую железную дорогу приморским властям. В это время на ней действовало только 100 паровозов. Парк грузовых вагонов составлял около 3-х тыс. единиц. Правда, в никольск-уссурийских железнодорожных мастерских продолжалась сборка американских вагонов (по 8 в день)⁶⁵.

К концу 1920 г. Народно-революционная армия Дальневосточной республики (НРА ДВР) и партизаны разгромили белогвардейцев в Забайкалье. Остатки Белой армии двинулись в эшелонах по КВЖД в Приморье. Под давлением Харбинского консульского корпуса Управление КВЖД перебросило 2 тыс. порожних вагонов на западный участок дороги⁶⁶. Важную роль в продвижении белых войск по КВЖД сыграли японская военная миссия, МЖК и китайские власти. Иностранные державы сохранили Белую армию как инструмент своей политики против ДВР. Противостоять же такому потоку белых у властей Приморья не было сил. По КВЖД двигалось 76 эшелонов с 23—26 тыс. чел. (с учётом больных, раненых и членов семей солдат и офицеров)⁶⁷. Уникальность ситуации состояла в том, что, казалось бы, покинувшая пределы России Белая армия вновь вошла в пределы своей страны, но в другой области. И это не в последнюю очередь определялось так называемым «китайским спрямлением» КВЖД.

26 мая 1921 г. белогвардейцы с помощью японцев совершили в Приморье переворот и поставили у власти временное Приамурское правительство (далее — ВПП) во главе с предпринимателями братьями С. и Н. Меркуловыми.

Уссурийскую железную дорогу возглавил их сторонник инженер А. Кациенко. 30 ноября 1921 г. Белая армия выступила на Хабаровск. Командующий белоповстанческими частями генерал В.М. Молчанов направил впереди наступающих белых войск по тылам Народно-революционной армии ДВР отряд полковника Д.Ф. Карлова (Илькова), чтобы поднять казаков на восстание против ДВР, а также выйти к железнодорожным тоннелям у Облучья и взорвать их, перерезав коммуникации большевиков⁶⁸. Однако казаки не восстали, а отряд получил отпор от береговой группы НРА под командованием Бороздина.

Эвакуация грузов из Хабаровска на запад осуществлялась командованием НРА по ледовой переправе, по которой мог идти только паровоз с тремя вагонами. Да и сама ледовая переправа сооружена была слишком поздно. 22 декабря 1921 г. белоповстанцы взяли Хабаровск, а к новому 1922 г. даже продвинулись до ст. Ин в 110 км западнее Хабаровска, но были отбиты НРА и откатились к ст. Волочаевка, где создали укрепрайон. И хотя 28 января 1922 г. белые полностью восстановили движение поездов между Хабаровском и Владивостоком, оно происходило в сложных условиях из-за действий партизан. К тому же не хватало паровозных бригад, так как многие железнодорожники ушли к партизанам или вступили в НРА. Не лучше было положение и на железных дорогах самой Дальневосточной республики. Из-за разрухи поезд из Читы до Хабаровска (до его взятия белыми) шёл 21 день⁶⁹.

Легендарная Волочаевская операция НРА в значительной степени разворачивалась у железнодорожной станции Волочаевка. Наступавшие части НРА не смогли 10 февраля 1922 г. из-за действий белых бронепоездов взять ни станцию, ни сопку Июнь-Корань. И только когда был отремонтирован мост на реке Поперечной в 6 км от Волочаевки, действия бронепоездов НРА №№ 8 и 9, а также обходной колонны В.А. Гюльцгофа и партизан в тылу белых смогли переломить ход боя⁷⁰.

Экономические трудности и близость поражения вызвали в Приморье волну «узаконенных» грабежей. Готовилась продажа Уссурийской железной дороги Японии. Для выплаты зарплаты железнодорожникам распродавали имущество дороги⁷¹. Это вызвало возмущение ряда инженеров, которые заявили А. Кациенко резкий протест⁷². Монархист князь Кропоткин предложил ВПП взять через подставных лиц заём у США в 30 млн. иен, но с условием интернационализации Уссурийской железной дороги. Данный шаг вызвал бы новое обострение отношений между РСФСР и ДВР, с одной стороны, МЖК и иностранными державами — с другой⁷³.

На Вашингтонской конференции делегация Временного Приамурского правительства и российская белоэмиграция надеялись, что конференция закрепит за ней КВЖД, тем более, что к этому времени в Маньчжурии сформировалась значительная российская диаспора. Оптимизм в отношении планов оставления КВЖД за российской эмиграцией базировался и на заявлении госсекретаря США Юза, который заявил, что в Советской России нет признанного западными державами правительства⁷⁴. Эмиграция призывала западные державы признать меркуловский режим и стремилась создать из КВЖД финансовый источник для Белого движения. Однако Япония и США отказались обсуждать вопросы задолженности союзного командования Уссурийской железной дороге и Владивостокскому порту, статуса КВЖД и даже пытались осуществить план её интернационализации, ущемить российские интересы в Китае и на Тихом океане. Не признавалась и ДВР.

Летом 1922 г. была сделана попытка реанимировать идею железной дороги Хунчунь-Посыет, чтобы «удушить» часть Уссурийской железной дороги от ст. Пограничной до Владивостока и Владивостокского морского порта, которые жили в значительной мере за счёт маньчжурского зернового реэкспорта⁷⁵. Реэкспортом зерна из Владивостока занимались 28 иностранных компа-

ний. В 1921 г. маньчжурский реэкспорт составил около 390 тыс. т⁷⁶. Только за июль 1922 г. погрузка на КВЖД составила почти 4600 вагонов, из них 2377 ушли на Владивосток⁷⁷.

В этих условиях строительство и эксплуатация дороги Хунчунь—Посыет и Мучная—Турий Рог в 110 вёрст дали бы, по мнению проектантов, ежегодный вывоз через Посыет около 330 тыс. т бобовых и жмыха, которые пока шли по ЮМЖД на Дайрен (Дальний). С этим предложением в Министерство транспорта ДВР обратилось Дальневосточное акционерное общество подъездных путей, которое исходило из того, что к лету 1922 г. Уссурийская железная дорога и Владивосток с его портом могли войти в зону боевых действий между НРА и белогвардейцами и подвергнуться разрушению⁷⁸.

Вместе с тем стало известно, что некоторые приморские коммерсанты, заручившись поддержкой штаба японских войск, обратились к Земскому собору Приморья с тем же предложением. Освобождение Приморья от интервентов и белогвардейцев в октябре 1922 г. положило конец подобным идеям. Известно, однако, что правительство ДВР делало запрос Министерству транспорта об этом проекте и его последствиях⁷⁹.

Гражданская война нанесла огромный ущерб железным дорогам Дальнего Востока России. Были разрушены здания депо, станций, вокзалов, верхнее строение путей, а также 74 капитальных моста через Амур, Зею, Бурею, Уссури и другие реки⁸⁰. На Уссурийской железной дороге к концу гражданской войны осталось 34 паровоза (27 типа «О^в» и «О^н», 7 типа «Т»), из них лишь 19 исправных. Из «больных» восстановлению подлежали только три. В сутки дорога пропускала не более трех пар поездов, не хватало топлива. Сильно износились рельсы, было уничтожено 50 % знаков, здания сожжены, и вместо них использовались вагоны⁸¹.

Окончательно утвердившись, советская власть приступила к восстановлению железных дорог. И в наше время железные дороги являются главными экономическими и военными артериями России, в том числе в деле сохранения геополитических интересов нашей страны на Тихом океане.

В условиях значительного износа основных производственных фондов, губительного роста тарифов на перевозки делаются попытки реализовать амбициозные проекты создания прямого железнодорожного сообщения с Сахалином, строительства Транскорейской магистрали, чтобы реанимировать идею Евразийского коридора транзита. Был создан проект «Туманган», который связал бы железной дорогой Северо-Восток Китая с Японским морем и нанёс в этом случае ущерб национальным интересам России, родив огромное количество пограничных проблем⁸².

Вот почему железнодорожная политика являлась и является частью геополитической стратегии России, особенно на её Дальнем Востоке, который удалён от центра на тысячи километров. Важно помнить не только об опыте обеспечения геополитических интересов страны в конце XIX — начале XX в., но и об ошибках и заблуждениях на этом пути.

¹ Ламин В.С. О влиянии некоторых императивов на формирование транспортной системы России // Россия и Китай на дальневосточных рубежах: Сб. материалов междунар. науч. конф. Благовещенск, 2000. Т. 1. С. 188—202.

² Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX — 1917 г.). М., 1989. С. 62—69.

³ Дальневосточная магистраль России. Хабаровск, 1997. С. 9—38.

⁴ Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII — XX в.). Хабаровск, 1976. С. 96—97, 120.

⁵ Дальневосточная магистраль России. С. 39—42.

⁶ Ламин В.С. О влиянии некоторых императивов... С. 188—202.

⁷ Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток... С. 93, 98, 117, 147, 144—145, 151, 190.

⁸ Ламин В.С. О влиянии некоторых императивов... С. 200—202.

- ⁹ Алепо А.В. История пограничной охраны России: Крат. курс. Хабаровск, 2000. С. 55—56.
- ¹⁰ Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX в.: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986. С. 116—117, 123.
- ¹¹ Ковальчук М.А. Соревнование японских и российских железных дорог в Маньчжурии в начале XX в. // Дальний Восток России — Северо-Восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества: Материалы междунар. науч. конф. Хабаровск, 1998. С. 48—50.
- ¹² Зуев В.Ф. Железнодорожная политика России в Приамурском крае в конце XIX в. // Эволюция и революция: опыт и уроки мировой и российской истории: Материалы междунар. науч. конф. Хабаровск, 1997; Леонтьев Р.Г. Об этапах строительства Транссиба // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Т. 1. С. 205—206.
- ¹³ Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока... С. 62, 66—67.
- ¹⁴ Дальневосточная магистраль России. С. 46—57.
- ¹⁵ Кабузан В.М. Как заселялся Дальний Восток... С. 193.
- ¹⁶ Зуев В.Ф. История проекта строительства Амуро-Николаевской железной дороги // Дальний Восток России — Северо-Восток Китая: опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества; Дубинина Н.И. Роль Амурской экспедиции (1909—1910) в изучении Дальнего Востока России // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Т. 1. С. 347, 349.
- ¹⁷ Ламин В., Ткаченко В. Вспять от океана // Дальний Восток. 1997. № 11—12.
- ¹⁸ Алексеев А.И., Морозов Б.Н. Освоение русского Дальнего Востока... С. 192—193.
- ¹⁹ Ковальчук М.А. Роль транспорта в укреплении военно-стратегического положения России на её дальневосточных рубежах (1917 — июнь 1941 гг.) // Вопросы истории Дальнего Востока: Межвуз. сб. науч. ст. Вып. 2 (7). Хабаровск, 2000. С. 158—159.
- ²⁰ Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл России в годы первой мировой войны. Хабаровск, 1999. С. 93—94.
- ²¹ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845—1955 гг.). М., 1995. С. 19, 24—28, 77, 121, 145.
- ²² Там же. С. 192—197. В годы Великой Отечественной войны США поставляли в нашу страну по ленд-лизу также паровозы типа «декапод», но уже модифицированной серии Е^А. Такой паровоз установлен на перроне вокзала Владивостока как памятник героическому труду дальневосточных железнодорожников в годы войны.
- ²³ Бескровный Л.Г. Армия и флот России... С. 124.
- ²⁴ Ковальчук М.А. Владивостокские временные мастерские (1915—1921 гг.): из истории трудового содружества // Взаимоотношения народов России, Сибири и стран Востока: история и современность: Доклады Второй междунар. науч.-практ. конф. Кн. 2. М.; Иркутск; Тэгу, 1997. С. 222—226; Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл... С. 94.
- ²⁵ Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл... С. 95, 96, 98—100.
- ²⁶ Попова Е.И. Миссия Стивенса и провал железнодорожной политики США в России и Китае в 1917—1922 гг. // Исторические записки МГПИ. М., 1957. Т. 60. С. 37—51.
- ²⁷ Голос Приморья. 1918. 26 марта.
- ²⁸ Залесская О.В. Роль Амурского речного флота в развитии российско-китайских связей: 1917 — 1924 гг. // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Т. 1. С. 529.
- ²⁹ Подготовка и начало интервенции на Дальнем Востоке России: Документы и материалы (октябрь 1917 — октябрь 1918 г.). Владивосток, 1997. С. 86—87, 111 — 115.
- ³⁰ Там же. С. 120 — 123.
- ³¹ Крушанов А.И. Победа Советской власти на Дальнем Востоке и Забайкалье (1917 — апрель 1918). Владивосток, 1983. С. 221—222.
- ³² Борьба за власть Советов в Приморье (1917—1922 гг.): Сб. док. Владивосток, 1955. С. 107—108; Подготовка и начало интервенции... С. 221—225.
- ³³ Допрос Колчака: Протоколы заседаний Чрезвычайной следственной комиссии по делу Колчака (Стеногр. отчёт) // Арестант пятой камеры. М., 1990. С. 352—354, 358, 360—363, 365—366.
- ³⁴ В боях с интервентами и белогвардейцами погибли многие железнодорожники, поддерживавшие Советскую власть. В ноябре 1918 г. от рук белогвардейцев пали комиссар Амурской железной дороги М.Н. Чесноков и Председатель профсоюзов дороги В.И. Шимановский. Позже в их честь были названы станции Шимановская (бывшая Гондатти) и Михайло-Чесноковская (вторая станция г. Свободного). Были убиты бывший председатель Амурской Советской республики Ф.Н. Мухин и крупный советский работник А.К. Чумак, которые были в своё время паровозными машинистами.
- ³⁵ Дальневосточная магистраль России. С. 66.
- ³⁶ Смирнов И.Н. От колчаковщины к Советам. Приложение: Журнал объединённого заседания мирной делегации Политического центра с Реввоенсоветом 5 армии и Сибревкомом от 19 января 1920 г. // Сиб. огни. 1927. № 5. С. 142.
- ³⁷ Героические годы борьбы и побед. М., 1968. С. 153.
- ³⁸ Дмитриев Н.И. Межсоюзный железнодорожный комитет и его роль в восстановлении Сибирской магистрали в 1919 г. // Гражданская война на Дальнем Востоке России: итоги и уроки. Тез. докл. и сообщ. междунар. науч. конф. Владивосток, 1992. С. 47.
- ³⁹ Светачев М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке (1918—1922 гг.). Новосибирск, 1983. С. 128—129, 131.
- ⁴⁰ Правительственный вестник: Омск, 1918. 30 нояб.
- ⁴¹ Раков В.А. Локомотивы... С. 195—197. На 1 января 1923 г. на железных дорогах страны работали 604 паровоза серии «Е», из них 277 — в Сибири.

- ⁴² Правительственный вестник: Омск, 1918. 1 дек.
- ⁴³ Ковальчук М.А. Владивостокские временные мастерские (1915—1921 гг.)... С. 222—226.
- ⁴⁴ Дальний Восток. Владивосток, 1920. 13 янв.; Будберг А. Дневник. Колчаковская эпопея // Дневник белогвардейца. Новосибирск. 1990. С. 269—270, 271, 279.
- ⁴⁵ Сахаров К.В. Чешские легионы в Сибири. Рига, 1930. С. 47, 74—75.
- ⁴⁶ Будберг А. Дневник: Колчаковская эпопея // Дневник белогвардейца. Новосибирск, 1990. С. 271.
- ⁴⁷ Дмитриев Н.И. Министры-путейцы // Белая армия. Белое дело. 2002. № 10. С. 91, 96—97.
- ⁴⁸ Русская армия. Омск, 1919. 21 авг., 4 сент.
- ⁴⁹ Там же. 24 сент.
- ⁵⁰ Там же. 6, 10, 17 сент.
- ⁵¹ Светачев М.И. Империалистическая интервенция в Сибири и на Дальнем Востоке. С. 131—132; Ковальчук М.А. Роль транспорта в укреплении военно-стратегического положения России на её дальневосточных рубежах... С. 160.
- ⁵² Ципкин Ю.Н., Ковальчук М.А. Экономическая политика белого Временного Приамурского правительства (1921—1922 гг.) // Белая армия. Белое дело. 1999. № 6. С. 44—45; Ковальчук М.А. Соревнование японских и российских железных дорог в Маньчжурии в начале XX в. С. 48—50.
- ⁵³ Будберг А. Дневник: Колчаковская эпопея... С. 227.
- ⁵⁴ ГАХК. Ф. 1039. Оп. 1. Д. 3. Л. 11, 12.
- ⁵⁵ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 372. Оп. 1, Д. 1210. Л. 6, 8, 9.
- ⁵⁶ ГАХК. Ф. 1039. Оп. 1. Д. 3. Л. 13, 14, 18, 19.
- ⁵⁷ РГАСПИ. Ф. 372. Оп. 1. Д. 1210, Л. 54; Maddox R.F. The unknown War in Russia. Wilson's Siberian Intervention. San Rafael, 1977. PP. 109—110; Колчак и интервенция на Дальнем Востоке. С. 67—68.
- ⁵⁸ ГАХК. Ф. 1039. Оп. 1. Д. 3. Л. 63—65, 86, 129.
- ⁵⁹ Кислицын В.А. В огне гражданской войны: Мемуары. Харбин, 1936 С. 59—62; Иванов Вс. Н. Исход // Дальний Восток. 1994. № 12. С. 51—52.
- ⁶⁰ Дальний Восток. Владивосток, 1920. 13. янв.
- ⁶¹ Гальфтер Н.А. Верховный правитель России адмирал Александр Васильевич Колчак. Мельбурн, 1988. С. 72—75.
- ⁶² Журнал объединённого заседания мирной делегации Политцентра с Реввоенсоветом 5 армии и Сибревкомом от 19 января 1920 г. // Сиб. огни. 1927. № 5. С. 140—147.
- ⁶³ Дальневосточная магистраль России. С. 67.
- ⁶⁴ Чернышова В.И. Хабаровск. Хабаровск, 1958. С. 45—55; Дальневосточная магистраль России. С. 67.
- ⁶⁵ Уссурийский гудок. 1920. 15 нояб.
- ⁶⁶ Парфёнов П.С. Борьба за Дальний Восток. 1920—1922. Л., 1928. С. 267, 269—270.
- ⁶⁷ Ципкин Ю.Н. Белое движение на Дальнем Востоке (1920—1922 гг.). Хабаровск, 1996. С. 33—34, 88.
- ⁶⁸ РГАСПИ. Ф. 372. Оп. 1. Д. 1180. Л. 147.
- ⁶⁹ Русская армия. 1922. 14 янв.; Ципкин Ю.Н. Хабаровск в годы гражданской войны (февраль 1920 — февраль 1921 гг.) // Из истории гражданской войны на Дальнем Востоке (1918—1922 гг.): Сб. науч. статей. Вып. 2. Хабаровск, 2000. С. 148, 152, 153, 154, 159, 161.
- ⁷⁰ Лёвкин Г. Волочаевка без легенд. Хабаровск, 1999. С. 58, 64, 66, 74, 80, 82, 88.
- ⁷¹ ГАХК. Ф. 1024. Оп. 1. Д. 1. Л. 6. Д. 2. Л. 39.
- ⁷² Там же. Ф. П-44. Оп. 1. Д. 147. Л. 24, 101, 106; Ф. 1024. Оп. 1. Д. 1. Л. 11.
- ⁷³ Там же. Ф. 1024. Оп. 1. Д. 1. Л. 8.
- ⁷⁴ Протоколы заграничных групп конституционно-демократической партии. М., 1997. Т. 5. С. 349—352, 524.
- ⁷⁵ Ципкин Ю.Н., Ковальчук М.А. Экономическая политика... С. 44—45.
- ⁷⁶ Русское Приморье. 1922. № 2. С. 15; Русская армия. 1922. 17 февр.
- ⁷⁷ ГАХК. Ф. 19. Оп. 1. Д. 17. Л. 44.
- ⁷⁸ Там же.
- ⁷⁹ Там же. Л. 44—45.
- ⁸⁰ Ковальчук М.А. Транспорт Дальнего Востока и гражданская война: масштабы разрушения и этапы восстановления // Гражданская война на Дальнем Востоке России: итоги и уроки. С. 167.
- ⁸¹ ГАХК. Ф. 19. Оп. 1. Д. 34. Л. 223.
- ⁸² Забровская Л.В. Проект «Туманган»: планы и проблемы // Россия и АТР. Владивосток, 1995. № 4.

SUMMARY. Doctor of Historical Sciences Yuri Tsyarkin in his article «The Far Eastern Railways in the Geopolitical Aspect» shows the formation and development of railway system in the Far East of Russia at the late of the 19th — the early 20th century, the important role of the railway transport in creating the economic and military-strategic space in Russia. Speaking about the experience of securing geopolitics interests of the country in that period, the author calls not to forget about various mistakes and errors on this way.