

Проблемы организации грузоперевозок по железным дорогам Дальнего Востока в годы Первой мировой войны

Павел Валентинович Виноградов,

кандидат исторических наук, начальник кафедры естественно-научных и специальных дисциплин Дальневосточной пожарно-спасательной академии — филиала Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России, Владивосток.

E-mail: supwin26@mail.ru

Максим Витальевич Шерстюк,

кандидат исторических наук, доцент кафедры истории Российского государственного аграрного университета — МСХА имени К.А. Тимирязева, Москва.

E-mail: maxim99@mail.ru

В статье рассматриваются проблемы функционирования железных дорог Дальнего Востока в годы Первой мировой войны, которая продемонстрировала исключительно важную роль железнодорожных коммуникаций как в обеспечении военных действий, так и в стабильности переведённой на военные рельсы экономики. Отмечается, что на Дальнем Востоке порт Владивосток стал ключевым в принятии военных грузов, поставляемых союзниками в Россию в рамках военно-технического сотрудничества. В связи с этим особую важность приобрёл вопрос своевременного вывоза грузов в европейскую часть страны. Именно по железным дорогам перевозилось стратегическое сырьё, оружие и производственное оборудование для российской армии и промышленности из-за границы. В годы войны для оперативной транспортировки грузов принимались различные меры, направленные на увеличение пропускной способности железной дороги. Авторы приходят к выводу, что в рассматриваемый период кроме естественной нагрузки, диктуемой условиями военного времени, на железные дороги Дальнего Востока были возложены специфические и не свойственные для них функции, связанные с военно-техническим сотрудничеством с союзниками, — они стали главными

транспортными артериями на востоке России и единственными путями транспортировки поступающего от стран Антанты и нейтральных государств оружия и стратегического имущества для армии и промышленности.

Ключевые слова: Дальний Восток России, железные дороги, Китайско-Восточная железная дорога, Владивосток, военно-техническое сотрудничество, подвижной состав, перевозка грузов.

Challenges in Rail Freight Transportation in the Russian Far East during the First World War.

Pavel Vinogradov, Far Eastern Fire and Rescue Academy — Branch of Saint-Petersburg University of State Fire Service of EMERCOM of Russia, Vladivostok, Russia. E-mail: supwin26@mail.ru.

Maxim Sherstyuk, Russian State Agrarian University-Moscow Timiryazev Agricultural Academy, Moscow, Russia. E-mail: maxim99@mail.ru.

The paper examines the issues of the functioning and activity of the railways of the Far East during the First World War. The war demonstrated the extremely important role of railway communications both in ensuring military operations and in the stability of the economy transferred to military rails. In the Far East, Vladivostok became a key port in receiving military cargoes supplied by the allies to Russia as part of military-technical cooperation. In this regard, the issue of timely export of goods to the European part of the country became particularly important. The railways transported strategic raw materials, weapons and production equipment for the Russian army and industry from abroad. During the war, various measures were taken to increase the capacity of the railway for the rapid transportation of goods. The authors conclude that during the war, in addition to the natural load dictated by wartime conditions, the railways of the Far East took on specific and unusual functions related to military-technical cooperation with the allies. The railways became the main transport arteries in the east of Russia and the only routes for transporting weapons and strategic equipment for the army and industry coming from the Entente countries and neutral states.

Keywords: Russian Far East, railways, Chinese Eastern Railway, Vladivostok, military-technical cooperation, rolling stock, cargo transportation.

История Первой мировой войны является обширным полем для исторических исследований. В последние десятилетия интерес к изучению различных событий, явлений и процессов, происходивших в нашей стране в 1914—1918 гг., только

усиливается. В то же время в исследовании истории Российского государства в годы Великой войны присутствуют ещё недостаточно разработанные сюжеты, в том числе отражающие и региональную историю страны данного периода. Одной из таких тем, ещё не нашедших полноценного освещения, является состояние и деятельность железных дорог Дальнего Востока, на которые легла важнейшая общегосударственная задача по транспортировке военных и стратегических грузов, поступающих во Владивосток от союзников по Антанте и нейтральных государств для оборонной промышленности и вооружённых сил России.

В отечественной историографии фрагментарный материал по данному вопросу содержится в обобщающих работах, посвящённых либо раскрытию развития железных дорог и путей сообщений страны, либо истории Первой мировой войны, а также в отдельных исследованиях, изучающих специфические стороны деятельности одной из главных железнодорожных артерий региона — Китайско-Восточной железной дороги [1—16]. В связи с этим анализ деятельности железных дорог Дальневосточного региона России в годы Первой мировой войны является актуальным и перспективным направлением исторических исследований.

В своей статье мы сфокусируем внимание на одной из сторон обеспечения работы железнодорожных коммуникаций региона, а именно на организации вывозки грузов с Дальнего Востока.

Начавшаяся Первая мировая война предъявила серьёзные требования к экономике Российской империи в целом и транспортной системе страны в частности. Железные дороги страны стали главными путями, по которым осуществлялась транспортировка необходимых фронту и промышленности стратегических грузов и товаров. Значимой была роль железных дорог в перевозке грузов, поступающих в рамках военно-технического сотрудничества с союзниками. В течение войны заграничные поставки оружия, боеприпасов, различного промышленного оборудования и сырья играли важную роль в оснащении русской армии и снабжении отечественной промышленности. А если учесть, что главные потоки зарубежных грузов пришлись на периферийные порты Архангельск и Владивосток, то важность отлаженной работы железных дорог возростала вдвойне.

На Дальнем Востоке железнодорожные пути сообщений — Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) и входящая в её состав Уссурийская железная дорога (УСЖД), а также Амурская железная дорога (АмЖД) — стали главными транспортными артериями, осуществляющими грузоперевозки в регионе.

Во время Первой мировой войны Владивосток оказался главным портом по приёнке грузов, шедших в рамках военнотехнического сотрудничества, в первую очередь из Японии и США. С прекращением зимой, в первые годы войны, регулярной навигации в Белом море и закрытием Архангельска на долю Владивостока приходилось такое количество грузов, которое он по своему устройству переработать не мог. Если в 1914 г. в порт прибыло 544 судна, доставивших 360 370 т грузов, то в 1915 г. — уже 736 судов с грузом в 999 209 т. В ноябре 1916 г. в порту только грузов военного назначения находилось в количестве 294 848 т [РНБ. ОР. Ф. 445. Д. 40. Л. 5]. Во Владивосток направлялась самая широкая номенклатура как сугубо военных, так и гражданских грузов от государств Антанты и нейтральных стран. Непосредственно в порту и городе накапливались значительные залежи различного материального имущества. Хлеб, хлопок, медикаменты, оружие, промышленные товары не вмещались в склады и хранились под открытым небом [9, с. 29]. Поэтому с начала войны предпринимались различные экстренные меры по развитию портовой инфраструктуры Владивостока.

Вывоз иностранных грузов из Владивостока стал одной из главнейших забот региональных властей. Эта задача легла в первую очередь на Китайско-Восточную железную дорогу и потребовала значительной интенсификации работы всех служб железной дороги, изменения привычного, мирного способа её функционирования [6, с. 95].

Трудность в транспортировке возростала в связи с передвижением на запад воинских эшелонов и встречным движением беженцев, военнопленных и т.д. При этом сразу же обнажились недостатки в технической оснащённости дальневосточных железных дорог и в организации перевозок в военное время. Если с первым комплексом проблем администрация КВЖД ещё могла справиться собственными силами, то для решения вторых требовалась координация действий на уровне страны в целом.

Для улучшения движения по железным дорогам региона в срочном порядке были предприняты меры по их технической модернизации. На Уссурийской железной дороге между Владивостоком и Никольском-Уссурийским было ускорено строительство туннеля на Кипарисовском перевале. Весной 1916 г. было открыто двухпутное движение поездов между станциями Угольная, Раздольная и Барановский. На отдельных участках железной дороги происходило смягчение профиля пути. На главном пути КВЖД продолжилась начатая в 1912 г. замена рельсов лёгкого типа на тяжёлые, позволяющие увеличить нагрузку на железнодорожные составы и их скорость. Было запущено сообщение по второму пути между станциями Владивосток и Пограничная. Осуществлялась достройка восточного участка Амурской железной дороги, который во временную эксплуатацию был передан в 1915 г. Завершение работ связывалось с открытием моста через Амур, затянувшимся из-за начала войны [15, с. 247].

Реализовывались меры по развитию Владивостокского железнодорожного узла. Для скорейшего вывоза грузов между станциями Владивосток и Первая речка были срочно возведены три виадука. На территориях Торгового порта и причальных линий КВЖД на Эгершельде были предприняты меры по улучшению подъездных железнодорожных путей к пристаням, а также удлинены железнодорожные тупики [РГИА. Ф. 323. Оп. 8. Д. 513. Л. 1].

В условиях обнажившегося с началом войны дефицита подвижного состава на железных дорогах региона были осуществлены мероприятия по его рациональной эксплуатации. Товарные вагоны с 1915 г. стали применяться исключительно для транспортировки срочных, воинских и транзитных грузов. Прекратилась перевозка в подобных вагонах не только частных грузов, но и экспортных хлебных грузов в чётном порожнем направлении до Владивостока. В целях концентрации крытых товарных вагонов на стратегических перевозках для транспортировки второстепенных грузов стали использоваться угольные полувагоны и железнодорожные платформы. Они начали активно применяться для перевозки таких грузов, как хлопок, колючая проволока, металлы и рельсы. Благодаря наращиванию деревянных бортов в них грузились сначала бурты с хлопком, а уже на них — металлы, рельсы либо иное имущество [РГИА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 3. Л. 17].

Следует отметить, что средства на проведение необходимых преобразований железные дороги региона изыскивали за счёт собственных финансовых и материальных ресурсов, которые затем компенсировались центральными властями. Естественно, что в военное время в связи с резким увеличением нагрузки на государственный бюджет финансовые ассигнования стали сокращаться и задерживаться. Это отразилось на выполнении ряда работ по модернизации железнодорожных коммуникаций. На КВЖД было прекращено выделение денежных средств на прокладку вторых путей между станциями Маньчжурия и Харбин, а выделение финансовых ассигнований на Уссурийское отделение свелось к нулю [4, с. 115].

Уже первый опыт транспортировки грузов по КВЖД и УСЖД показал необходимость координации деятельности различных дорог страны и их развития для увеличения объёмов перевозки грузов. Поэтому в годы войны для улучшения перевозок грузов по КВЖД были модернизированы участки Транссибирской магистрали. Масштабные меры по модернизации были реализованы на Томской железной дороге. Были уложены рельсы типа IIIa, в результате чего полезный вес железнодорожных составов был увеличен до 68,3 тыс. пудов (1118 т). Строились новые запасные пути и разъезды. На Омской, Самаро-Златоустовской и Пермской дорогах увеличивалось количество подъездных, дополнительных путей и разъездов, создавались новые сортировочные станции, возводились новые складские помещения. Эти меры позволили усилить пропускную способность на дорогах Сибири и КВЖД. В итоге скорость движения товарных поездов от Владивостока до Петрограда увеличилась с 9 до 16 вёрст в час, а время в пути сократилось с 35 до 19,7 суток [14, с. 348]. Пропускная способность Транссибирской магистрали увеличилась до 842 вагонов в день вместо 708 вагонов в начале войны [8, с. 130].

Совершенствовалась и организация движения по линии КВЖД и Транссибирской магистрали. Простой составов был уменьшен до минимума, поезда стали отправлять раньше расписания, не допуская скопления на станциях более двух составов по одному направлению. Железнодорожные составы двигались с максимальной скоростью, а воинские эшелоны имели преимущество в движении

перед остальными. Для оперативного регулирования движения на транзитные станции направлялись специальные станционные агенты с целью устранения задержек и простоев железнодорожных составов. На однопутных участках железных дорог Сибири в практику вошло движение поездов только в одном направлении в течение определённого периода времени. Стали формироваться так называемые маршрутные, или транзитные, составы, состоящие из вагонов с одинаковым грузом и направляемые на одну строго определённую станцию.

Из Владивостока по железнодорожной магистрали в первую очередь вывозились грузы, имеющие военное и оборонное назначение, остальные шли в порядке очередности по УСЖД до Хабаровска, откуда, с введением в строй Амурской железной дороги, их отправляли дальше на дороги Сибири. За 1914—1916 гг. грузооборот КВЖД усилился на 97%, а входящей в её состав Уссурийской железной дороги — на 54,4% [5, с. 70].

Несмотря на принятие мер по улучшению перевозок по КВЖД и УСЖД во Владивостоке и на крупных железнодорожных станциях в течение войны скапливались большие объёмы грузов, доставленных из-за границы. Подобная ситуация привела к тому, что с июня 1916 г. во Владивосток было ограничено направление коммерческих грузов и стали поступать только воинские и стратегические. К октябрю 1916 г. в городе находилось 14 млн пудов воинских грузов, и должно было поступить к маю 1917 г. ещё 12 млн пудов [РГИА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 3. Л. 175].

Главной причиной накопления грузов стала острая нехватка подвижного состава для транспортировки грузов на железных дорогах страны. Дальневосточные дороги в этом отношении находились в самом незавидном положении. Потребность железнодорожного транспорта в вагонах и паровозах не удовлетворялась в полной мере отечественным производством. В начале войны на российских предприятиях был размещён заказ на 390 паровозов и 8350 вагонов, а в 1915 г. — ещё на 282 паровоза и 15 968 вагонов. Однако очень скоро выяснилось, что железнодорожные предприятия не могут оперативно выполнить этот заказ из-за перевода промышленности на выпуск продукции военного назначения [15, с. 252].

Со всей очевидностью этот недостаток проявился в перевозках грузов по линии КВЖД. Хронический дефицит вагонов стал главным фактором, тормозившим своевременную перевозку грузов, и приводил к их накоплению в регионе. Нормы подачи вагонов для транспортировки товаров из Владивостокского железнодорожного узла практически никогда не выполнялись. Поэтому ежесуточная норма вагонов для вывозки грузов из Владивостока колебалась в течение войны от 150 до 350 штук. Но дефицит вагонов приводил к тому, что могло предоставляться гораздо меньшее их количество, сокращавшееся иногда и до 26 штук в сутки [РГИА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 3. Л. 174, 279].

Не менее важная причина отсутствия достаточного количества вагонов заключалась и в том, что подвижной состав проходил участки разных железных дорог (Амурской, Забайкальской, Омской, Томской и т.д.), имевших самостоятельный учёт. В результате между железными дорогами страны образовывалась вагонная задолженность. Например, Забайкальская железная дорога к началу 1917 г. должна была вернуть во Владивосток 7485 вагонов [РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 887. Л. 326]. В свою очередь, накопление задолженности дорог перед КВЖД было частью общей тенденции оттока подвижного состава в западные части страны, для нужд фронта.

В 1915 г. вагонная задолженность перед дорогами европейской части страны, Сибири и Дальнего Востока достигала 40 тыс. штук [1, с. 101]. Обслуживание железными дорогами самой страны стало очень трудным вследствие сильного сокращения находящегося в распоряжении Министерства путей сообщений паровозного и вагонного парка. Распространёнными стали случаи, когда значительное количество подвижного состава, попадавшего из внутренних районов страны на сеть театра военных действий, не возвращалось своевременно и не могло быть использовано для других нужд [3, с. 360].

К лету 1916 г. министерство передало в распоряжение фронта 1300 паровозов (13% от общего количества), в связи с чем поездов для оживления движения по Сибирской магистрали попросту не хватало [13, с. 415]. В результате сформировать необходимый для своевременного вывоза грузов подвижной парк КВЖД не удавалось на протяжении всей войны.

Другим фактором, влиявшим на количественный состав вагонного парка, являлась необходимость его использования для перевозки продовольственных и иных товаров в интересах населения края. Для снабжения русского населения, проживающего вдоль линии КВЖД, необходимо было ежедневно 30 крытых вагонов, а с учётом их оборота в течение 10 суток требовалось 300 вагонов. Перевозка грузов по УСЖД на Хабаровск ежедневно требовала 50 вагонов. С учётом их оборота между Хабаровском и Владивостоком в течение 8 дней необходимо было 400 вагонов. Для перевозки китайских рабочих в интересах Министерства путей сообщений необходимо было ежедневно не менее 36 вагонов, а при их обороте в течение 6 суток требовалось 310 вагонов [РГИА. Ф. 290. Оп. 1. Д. 3. Л. 20 об.].

Уровень перевозок грузов по КВЖД являлся немаловажным для союзников условием, влияющим на размеры зарубежных поставок в Россию. При планировании объёмов, направляемых в Россию в 1916 г. грузов, «отправной точкой в расчётах было то, что низкая пропускная способность Транссибирской магистрали (не более 160 вагонов в сутки) не позволяла рассчитывать на вывоз из Владивостока вглубь страны в наступившую летнюю кампанию более чем 700 тыс. т грузов» [13, с. 403].

Однако, несмотря на дефицит подвижного состава, дальневосточные железнодорожные коммуникации являлись главной транспортной артерией, перевозившей разнообразное стратегическое имущество, поступавшее во Владивосток из-за рубежа от союзников по Антанте и нейтральных государств. Ежемесячно по КВЖД и УСЖД в европейскую часть страны отправлялось 164 тыс. т различных грузов [6, с. 98]. Следует также учесть, что дорогой обрабатывались и коммерческие грузы, а также товары, необходимые для жизнедеятельности Дальневосточного региона. Кроме того, по КВЖД перевозились товары и из европейской части страны, экспортируемые через Владивосток за границу. Общий объём перевезённых только по КВЖД грузов можно почерпнуть из табл. 1.

Как видно из её данных, максимальный уровень грузопотоков наблюдался в 1916 и 1917 гг., что неудивительно, так как на 1916 г. пришёлся пик грузооборота Владивостокского

Таблица 1

Объём грузов, перевезённых по КВЖД (1914—1918)

Годы	Категории грузов в млн пудов				
	Мест- ные грузы	Вывоз- ные грузы	Ввоз- ные грузы	Гран- зит- ные грузы	Всего
1914	13,85	30,86	16,48	5,13	66,31
1915	19,30	47,44	19,10	24,82	110,67
1916	24,89	38,72	19,24	44,52	127,36
1917	24,67	59,94	20,31	18,46	123,39
1918	19,65	44,28	13,18	0,65	77,76
Итог по годам	102,36	221,24	88,31	93,58	505,49

Источник: [11, с. 34].

порта и в городе и его окрестностях находилось большое количество импортных грузов.

Также интенсификации вывозки стратегического и военного имущества по железным дорогам в 1916 г. способствовало налаживание во Владивостоке сборки 13 160 закупленных в Северной Америке вагонов. Собранные американские вагоны, после соответствующей проверки и обкатки, сразу же использовались для транспортировки грузов в Сибирь и Европейскую Россию. Прибывающие из Америки и собираемые в мастерских вагоны были более вместительными по сравнению с другими, эксплуатируемыми на отечественных железных дорогах, и пользовались повышенным спросом. Командир военного порта П.В. Римский-Корсаков писал по этому поводу: «Товарные американские вагоны двойной вместимости по сравнению с нашими, а потому каждый такой вагон засчитывается за два. Пока мастерские работали, во Владивостоке был, так сказать, внутренний источник, пополнявший недостаток прибывающих с запада вагонов» [РНБ. ОР. Ф. 450. Д. 40. Л. 12]. Собранные в них вагоны были главным источником, который восполнял острый недостаток подвижного состава, далеко не полностью возвращавшегося с запада. Это позволило увеличить

в 1916 г., по сравнению с 1915 г., объём вывоза грузов из Владивостока по железной дороге на 62% [6, с. 94].

В итоге в годы войны кроме естественной нагрузки, диктуемой условиями военного времени, на железные дороги Дальнего Востока были возложены специфические обязанности, вызванные включением Дальневосточного региона в систему военно-технического сотрудничества с союзниками, — они стали главными транспортными артериями, которые не только участвовали в перевозке традиционных для региона и страны грузов, но и были единственными путями транспортировки поступающего от союзников и нейтральных государств оружия и стратегического имущества для армии и промышленности.

Таким образом, в период Первой мировой войны предпринимались меры по увеличению грузопотока на дальневосточных железных дорогах: улучшение движения поездов на КВЖД, рационализация использования подвижного состава дороги. По Уссурийской и Амурской железным дорогам стали осуществляться так называемые комбинированные перевозки до крупных транспортных узлов — Хабаровска и Сретенска, откуда затем грузы перевозились речным транспортом по рекам Амур и Шилка. Однако технические возможности железнодорожных коммуникаций Дальнего Востока не позволяли им осуществлять перевозку грузов в необходимом сверхинтенсивном режиме. И главным препятствием здесь являлся, как было показано выше, дефицит подвижного состава. Однако в одиночку решить данную проблему администрация железных дорог региона была неспособна, реализовывая лишь меры по её смягчению.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Васильев Н.В. Транспорт России в войне 1914—1918 гг. М.: Воениздат, 1939. 257 с.
2. Вишняков О.В. История создания и деятельности охранной стражи КВЖД и Заамурского округа ОКПС. 1897—1918. Хабаровск: Хабаровский пограничный ин-т ФСБ России, 2011. 204 с.
3. Головин Н.Н. Россия в Первой мировой войне. М.: Вече, 2006. 528 с.
4. Григоренко В.Г. Транссиб в сфере международного транзита. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2005. 293 с.

5. Дальний Восток России в период революции 1917 года и Гражданской войны / отв. ред. Б.И. Мухачёв. Владивосток: Дальнаука, 2003. 630 с.
6. Иконникова Т.Я. Дальневосточный тыл России в годы Первой мировой войны. Хабаровск: Изд-во Хабаровского ун-та, 1999. 366 с.
7. Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. — июнь 1941 г.). Кн. 1. Технические и социально-правовые аспекты развития транспорта региона. Хабаровск: Изд-во ХГТУ, 1997. 167 с.
8. Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. Ч. 2. Петроград: Тип. Н.И. Евстафьева, 1916. 132 с.
9. Крушанов А.И. Победа Советской власти на Дальнем Востоке и в Забайкалье. Владивосток: Дальневосточное книжное изд-во, 1983. 231 с.
10. Лисицын А.А. Дальневосточная железная дорога в период её становления (1891—1917 гг.). Хабаровск: Пресс-премьера, 2017. 254 с.
11. Любимов Н. Экономические проблемы Дальнего Востока (Восточная Китайская железная дорога). М.: Центральное управление ВСНХ СССР, 1925. 50 с.
12. Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896—1923 гг. Харбин: Типографии Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. 690 с.
13. Порох, золото и сталь. Военно-техническое сотрудничество в годы Первой мировой войны / науч. ред. А.Ю. Павлов. СПб.: Изд-во РХГА, 2017. 532 с.
14. Россия в годы Первой мировой войны: экономическое положение, социальные процессы, политический кризис / отв. ред. Ю.А. Петров. М.: РОССПЭН, 2014. 982 с.
15. Сенин А.С. Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны: к вопросу о «расстройстве транспорта» // Труды по Русси-еведению. 2009. Вып. 1. С. 237—269.
16. Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М.; Л.: Госиздат, 1928. 193 с.
17. РГИА (Рос. гос. ист. арх.).
18. РГИА ДВ (Рос. гос. ист. арх. Дальнего Востока).
19. РНБ. ОР. (Рос. национальная библиотека, отдел рукописей).

REFERENCES

1. Vasil'ev N.G. *Transport Rossii v voyne 1914—1918 gg.* [Russian Transport during the War of 1914—1918]. Moscow, Voenizdat Publ., 1939, 257 p. (In Russ.)
2. Vishnyakov O.V. *Istoriya sozdaniya i deyatel'nosti okhrannoy strazhi KVZhD i Zamuorskogo okruga OKPS. 1897—1918* [The History of the Creation and Activities of the Security Guard of the CER and the Zamuorsky District of Combined Border Guard Forces OKPS. 1897—1918]. Khabarovsk, Khabarovskiy pogranchnyy in-t FSB Rossii Publ., 2011, 204 p. (In Russ.)
3. Golovin N.N. *Rossiya v Pervoy mirovoy voyne* [Russia during the First World War]. Moscow, Veche Publ., 2006, 528 p. (In Russ.)

4. Grigorenko V.G. *Transsib v sfere mezhdunarodnogo tranzita* [Transsiberian in International Transit]. Khabarovsk, Izd-vo DVGUPS Publ., 2005, 293 p. (In Russ.)
5. *Dal'niy Vostok Rossii v period revolyutsii 1917 goda i Grazhdanskoj vojny* [The Russian Far East during the Revolution of 1917 and the Civil War]. Executive ed. B.I. Mukhachev. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2003, 630 p. (In Russ.)
6. Ikonnikova T.Ya. *Dal'nevostochnyy tyl Rossii v gody Pervoy mirovoy vojny* [The Far Eastern Rear of Russia during the First World War]. Khabarovsk, Izd-vo Khabarovskogo un-ta Publ., 1999, 366 p. (In Russ.)
7. Koval'chuk M.A. *Istoriya transporta Dal'nego Vostoka Rossii (vtoraya polovina XIX v. — iyun' 1941 g.). Kn. 1. Tekhnicheskie i sotsial'no-pravovye aspekty razvitiya transporta regiona* [The History of Transport of the Far East of Russia (the Second Half of the 19th Century — June 1941). Book 1. Technical and Socio-Legal Aspects of the Transport Development in the Region]. Khabarovsk, Izd-vo KhGTU Publ., 1997, 167 p. (In Russ.)
8. *Kratkiy ocherk deyatel'nosti russkikh zheleznikh dorog vo vtoruyu otechestvennyuyu voynu. Ch. 2* [A Brief Sketch of the Activities of Russian Railways during the Second World War. Part 2]. Petrograd, Tip. N.I. Evstaf'eva Publ., 1916, 132 p. (In Russ.)
9. Krushanov A.I. *Pobeda Sovetskoj vlasti na Dal'nem Vostoke i v Zabaykal'e* [The Victory of Soviet Power in the Far East and Transbaikalia]. Vladivostok, Dal'nevostochnoe knizhnoe izd-vo Publ., 1983, 231 p. (In Russ.)
10. Lisitsyn A.A. *Dal'nevostochnaya zheleznaya doroga v period ee stanovleniya (1891—1917 gg.)* [The Far Eastern Railway during Its Formation (1891—1917)]. Khabarovsk, Press-prem'era Publ., 2017, 254 p. (In Russ.)
11. Lyubimov N. *Ekonomicheskie problemy Dal'nego Vostoka (Vostochnaya Kitayskaya zheleznaya doroga)* [Economic Problems of the Far East (Chinese Eastern Railway)]. Moscow, Tsentral'noe upravlenie VSNKh SSSR Publ., 1925, 50 p. (In Russ.)
12. Nilus E.Kh. *Istoricheskiy obzor Kitayskoj Vostochnoy zheleznoy dorogi. 1896—1923 gg.* [Historical Overview of the Chinese Eastern Railway. 1896—1923]. Kharbin, Tipografii Kit. Vost. zhel. dor. i T-va «Ozo» Publ., 1923, 690 p. (In Russ.)
13. *Porokh, zoloto i stal'. Voенно-tekhnicheskoe sotrudnichestvo v gody Pervoy mirovoy vojny* [Gunpowder, Gold, and Steel. Military-Technical Cooperation during the First World War]. Scientific ed. A.Yu. Pavlov. Saint Petersburg, Izd-vo RKhGA Publ., 2017, 532 p. (In Russ.)
14. *Rossiya v gody Pervoy mirovoy vojny: ekonomicheskoe polozhenie, sotsial'nye protsessy, politicheskij krizis* [Russia during the First World War: Economic Situation, Social Processes, Political Crisis]. Executive ed. Yu.A. Petrov. Moscow, ROSSPEN Publ., 2014, 982 p. (In Russ.)
15. Senin A.S. *Zheleznodorozhnoe khozyaystvo Rossii v gody Pervoy mirovoy vojny: k voprosu o «rasstroystve transporta»* [Railway Economy of Russia during the First World War: On the Issue of “Disorganisation of Transport”]. *Trudy po Rossievedeniyu*, 2009, iss. 1, pp. 237—269. (In Russ.)
16. Ushakov K. *Podgotovka voennykh soobshcheniy Rossii k mirovoy vojne* [Preparation of Russian Military Communications for World War]. Moscow, Leningrad, Gosizdat Publ., 1928, 193 p. (In Russ.)