



Иванов А. А. Общественная дискуссия вокруг американских закупок для нужд российских железных дорог в годы Первой мировой войны / А. А. Иванов, Н. И. Богомазов // Научный диалог. — 2023. — Т. 12. — № 1. — С. 330—350. — DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350.

Ivanov, A. A., Bogomazov, N. I. (2023). Public Discussion around American Purchases for Needs of Russian Roads during First World War. *Nauchnyi dialog*, 12 (1): 330-350. DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350

## Общественная дискуссия вокруг американских закупок для нужд российских железных дорог в годы Первой мировой войны

**Иванов Андрей Александрович**  
orcid.org/0000-0001-6438-5200  
доктор исторических наук, профессор  
кафедры новейшей истории России  
Института истории  
andrey.a.ivanov@spbu.ru

**Богомазов Николай Иванович**  
orcid.org/0000-0001-8307-4942  
кандидат исторических наук, доцент  
кафедры новейшей истории России  
Института истории  
n.bogomazov@spbu.ru

Санкт-Петербургский  
государственный университет  
(Санкт-Петербург, Россия)

**Благодарности:**  
Исследование выполнено за счет гранта  
Российского научного фонда  
№ 22-78-10036

## Public Discussion around American Purchases for Needs of Russian Roads during First World War

**Andrey A. Ivanov**  
orcid.org/0000-0001-6438-5200  
Doctor of History, Professor,  
Department of Contemporary History  
of Russia, Institute of History  
andrey.a.ivanov@spbu.ru

**Nikolay I. Bogomazov**  
orcid.org/0000-0001-8307-4942  
PhD in History, Associate Professor,  
Department of Contemporary History  
of Russia, Institute of History  
n.bogomazov@spbu.ru

St. Petersburg State University  
(Saint Petersburg, Russia)

**Acknowledgments:**  
The study is supported  
by Russian Science Foundation,  
project number 22-78-10036



## ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

### **Аннотация:**

Рассматривается проблема зависимости российского железнодорожного транспорта от иностранных поставок в годы Первой мировой войны. Впервые данный вопрос раскрывается через призму общественной дискуссии, которая велась на страницах российской периодической печати по вопросам американских закупок для железных дорог. Особое внимание уделено критике сложившегося положения в сфере железнодорожного транспорта, опасности зависимости российской промышленности от иностранных держав (как враждебных, так нейтральных и союзных) и необходимости импортозамещения. В научный оборот вводятся новые источники (материалы периодической печати, стенограммы заседаний Государственной думы), позволяющие составить более полное представление как о проблемах, сложившихся в сфере железнодорожного транспорта, так и об их восприятии в российском обществе. Отмечается, что несмотря на положительное отношение печати к налаживанию торгово-промышленных отношений с Америкой, многие публицисты и политики отмечали, что замена германских капиталов и промышленных товаров на американские представляло в перспективе для России не меньшую опасность, избежать которую было возможно лишь путем развития национального производства.

### **Ключевые слова:**

Российские железные дороги; железнодорожный транспорт; Первая мировая война; иностранные закупки; американские закупки; США; общественная дискуссия.

## ORIGINAL ARTICLES

### **Abstract:**

The problem of the dependence of Russian railway transport on foreign supplies during the First World War is considered. For the first time, this issue is revealed through the prism of a public discussion, which was conducted on the pages of the Russian periodical press on the issues of American procurement for railways. Particular attention is paid to criticism of the current situation in the field of railway transport, the danger of dependence of the Russian industry on foreign powers (both hostile, neutral and allied) and the need for import substitution. New sources are introduced into scientific circulation (materials of the periodical press, transcripts of meetings of the State Duma), which make it possible to get a more complete picture of both the problems that have developed in the field of railway transport and their perception in Russian society. It is noted that despite the positive attitude of the press to the establishment of commercial and industrial relations with America, many publicists and politicians noted that the replacement of German capital and industrial goods with American ones posed no less danger for Russia in the future, which could only be avoided through the development of national production.

### **Key words:**

Russian Railways; railway transport; World War I; foreign purchases; American purchases; USA; public discussion.



УДК 94(47).083“1914/17”

## Общественная дискуссия вокруг американских закупок для нужд российских железных дорог в годы Первой мировой войны

© Иванов А. А., Богомазов Н. И., 2023

### 1. Введение = Introduction

Первая мировая война, вызвавшая в Российской империи системный кризис, охвативший большинство жизненно важных сфер, стала серьезным испытанием и для отечественной транспортной отрасли. В первую очередь проблемы коснулись имевшего стратегическое значение железнодорожного транспорта, который оказался недостаточно подготовленным к испытаниям военного времени. Как отмечалось в одной из публикаций 1916 года, железные дороги «перевозили войска, оружие, снаряды, продовольствие, шли вперед вместе с нашей армией, эксплуатируя железные дороги в занятых неприятельских областях, и отступали вместе с армией, уводя за собой подвижной состав, рельсы, части мостов, шпалы, чуть не полотно. <...> Но кроме этих забот по обслуживанию армии, наши дороги несли еще и крайне тяжелые обязанности по обслуживанию тыла, осложнившиеся военными обстоятельствами» [Русские железные ..., 1916, с. 116]. Необходимость удовлетворять первоочередные нужды фронта при недостаточной развитости железнодорожной сети неизбежно приводила к ухудшению обслуживания тыла. Поток беженцев внутрь страны, невозможность использовать польские месторождения (Домбровский угольный бассейн), перекрытие поставок через европейские сухопутные границы, Черное и Балтийское моря; эвакуация предприятий, обслуживавших нужды Министерства путей сообщения (МПС), загруженность вагоностроительных предприятий военными заказами, а также зависимость российского транспорта от иностранных закупок, включая ставшие недоступными товары из Германии, привели к серьезному кризису, который современники нередко называли «расстройством транспорта» и даже «разрухой» [Р., 1915, с. 130—131]. Последствия этого кризиса хорошо известны — заметное ухудшение социально-экономического положения страны, ставшее одним из катализаторов революции.

Но было бы неправильным считать, что с проблемами в транспортной сфере в годы Первой мировой войны столкнулась только Россия. Как справедливо отмечал публицист «Нового времени», «транспорт расстроен не только у нас, но и у наших врагов, и у наших друзей и даже в нейтральных

странах. Во время такой войны явление неизбежное и непредотвратимое» [Хохлов, 1916, с. 4]. Но, добавлял он далее, «конечно, в той стране всякого расстройтва меньше, где до войны было больше порядка. У нас транспорт расстроен гораздо больше, чем в Англии, прежде всего потому, что он у нас до войны был налажен неизмеримо хуже, чем в Англии. <...> Вагонов и локомотивов не хватало. А думские законодатели урезывали кредиты на подвижной состав. До войны мы основательно подготовились к расстройству транспорта во время войны» [Там же]. В одном из железнодорожных периодических изданий весной 1916 года отмечалось, что серьезные затруднения с перевозками в связи с военными обстоятельствами «возникли в странах, несравненно более, почти идеально оборудованных в железнодорожном отношении», и что «если такая развитая и богатая сеть, как американская, находящаяся притом совершенно вне прямого воздействия войны, все же под косвенным влиянием последней переживает состояние, близкое к катастрофическому, то от наших дорог теперь едва ли справедливо требовать лучшей, чем в Америке, производительности» [Л. А., 1916, с. 73].

Одной из проблем, сказавшейся на работе российского железнодорожного транспорта в годы войны, стала его зависимость от экспорта, поскольку российские заводы (как частные, так и казенные) не имели возможностей, чтобы полностью удовлетворить резко возросшие потребности путей сообщения в рельсах, локомотивах, вагонах и комплектующих. В конце 1915 года журнал «Промышленность и торговля» отмечал, что невозможность российских металлургических заводов обеспечить потребности транспорта всем необходимым «ни в этом, ни в будущем году» заставляет передавать крупные правительственные заказы за границу, «несмотря на дальнейшее ухудшение в вследствие этих заказов нашего торгового баланса и на риск, с которым связано получение срочных военных материалов морскими кружными путями» [Бухштаб, 1915, с. 773]. Начальник штаба Верховного Главнокомандующего генерал Н. Н. Янушкевич в письме на имя министра путей сообщения С. В. Рухлова от 1 июня 1915 года указывал, что «рассчитывать на возможность получения рельс, скреплений и стрелок с отечественных металлургических заводов нельзя, так как производительность их совершенно исчерпана уже выданными заказами, и потому для получения этих материалов в потребном количестве и в потребные сроки неизбежным является обратиться к заказу их за границей» [РГИА-1, л. 1—2].

В 1916 году МПС информировало Государственную думу, что средний возраст товарных паровозов составляет 23 года, причем 25 % из них построены свыше 30 лет назад, в связи с чем, учитывая предельный срок службы паровоза в 30 лет, «немедленному исключению из службы и замене новыми подлежало бы 5 204 паровоза» из имеющихся в эксплуатации



20 177 машин (на 1 сентября 1915 года) [РГИА-2, л. 3]. При этом, отмечалось далее, «давно уже ощущался острый недостаток паровозов, определявшийся после тщательных подсчетов в 2 400 мощных паровозов» [Там же]. А поскольку средний ежегодный прирост работы казенных железных дорог составлял 7,4 % (за период 1908—1913 годов), то потребность железнодорожной сети в новых паровозах определялась в 1 500 единиц в год [Там же]. Интересно, что еще накануне войны, в апреле 1914 года, расчеты МПС показывали, что российской сети требуется не менее 1 000 паровозов в год (250 пассажирских и 750 товарных). При этом прогнозировалось, что «для потребностей [мирного времени. — *Авт.*] до 1920 года необходимо даже и более, чем по 1 000 паровозов в год» [ЦГИА СПб, л. 35]. Естественно, что с началом военных действий и последовавшим значительным ростом нагрузки на железные дороги потребности только увеличились. Не лучше была ситуация и с вагонами, нехватка которых в 1916 году определялась от 75 до 100 тыс. единиц, а потребность для вновь строящихся железных дорог — 48 тыс. товарных и 2 880 пассажирских вагонов [РГИА-2, л. 3]. С. В. Рухлов отмечал, что «уже с ноября месяца [1914 года] стал ощущаться недостаток подвижного состава» [РГИА-3, л. 4].

Первый заказ за границей был сделан еще 17 октября 1914 года, однако в тот момент это было скорее разовой акцией под конкретную задачу: у американского завода «Baldwin Locomotive Works» было заказано 30 сочлененных локомотивов для узкоколейного участка Северных железных дорог [Heuwood, 2003, p. 82]. Систематические заказы железнодорожного оборудования (как подвижного состава, так и материалов) за границей начались с 1915 года. Весной 1915 года в США были размещены первые заказы на подвижной состав: в апреле было заказано 10 000 большегрузных вагонов (в мае было заказано еще 6 700), в июне были заключены контракты на поставку 400 паровозов [Ibid; Краткий очерк, 1916, с. 63—67]. В июне 1915 года Совет министров выделил кредит на закупку за границей 10 млн пудов рельсов со скреплениями [Богомазов, 2021, с. 508]. В последующем Россия неоднократно заказывала железнодорожные материалы в США и Канаде, в том числе и после Февральской революции — при Временном правительстве [Heuwood, 2003, p. 82—85].

Российское правительство рассматривало возможность разместить заказы в Швеции или Японии, но только американские предприятия оказались способны выполнить заказы целиком. Однако сроки выполнения заказов были достаточно большими (не менее 6 месяцев), а цена — весьма высокой, при этом американцы принимали оплату только золотом [Краткий очерк ..., 1916, с. 63—64]. Возникали трудности и с доставкой заказов из Америки, которые приходилось ввозить в страну через Владивосток. И тем не менее



начиная с конца 1915 года в Россию стали поступать американские локомотивы, вагоны и путевые материалы, сыгравшие важную роль в усилении работы российской железнодорожной сети. Впрочем, как отмечает А. С. Сенин, к осени 1916 года зарубежных поставок стало уже недостаточно для компенсации потерь, вызванных войной [Сенин, 2009а, с. 257—258].

Зависимость российских железных дорог от иностранных закупок спровоцировала общественную дискуссию, в ходе которой были не только названы вскрывшиеся проблемы, но и намечены пути их преодоления в будущем. И хотя данный сюжет был далеко не основным среди тех, что беспокоили российское общество, тем не менее он представляется весьма важным и значимым для лучшего понимания как общественных настроений в годы Первой мировой войны, так и проблем, вставших перед российскими транспортной системой и промышленностью.

## 2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Проблематика военно-технического сотрудничества Российской империи со странами Антанты и — шире — заграничных закупок за рубежом, в том числе и в США, обращала и продолжает обращать на себя внимание российских и зарубежных исследователей. Первые работы на эту тему появились уже по горячим следам [Гайдук, 1918], о военных закупках за рубежом писали эмигрантские, советские и зарубежные историки, продолжается исследование этой темы и в работах современных российских исследователей. Особо здесь необходимо обратить внимание на труды отечественных историков, которые разрабатывали тему военно-технического сотрудничества России со странами Антанты в годы Первой мировой войны [Сидоров, 1973; Павлов, 2008; Поликарпов, 2015; Виноградов, 2019, 2021], а также на коллективную монографию «Порох золото и сталь: Военно-техническое сотрудничество в годы Первой мировой войны» [Порох, 2017]. О различных сторонах взаимоотношений России и США в годы Первой мировой войны писал Р. Ш. Ганелин [Ганелин, 1969], однако в его фундаментальной работе акцент сделан на взаимоотношениях держав в финансовой сфере и интересах американских компаний в сфере железнодорожного строительства в России, в то время как теме закупок для железных дорог внимание уделено лишь отчасти и преимущественно по отношению к периоду нахождения у власти в нашей стране Временного правительства. Тема иностранных транспортных заказов частично затрагивалась в работах, посвященных строительству Мурманской и Северной железных дорог [Голубев, 2011; Гудкова, 2002; Нахтигаль, 2011], а также в исследованиях по истории развития железнодорожного транспорта в России [Старостенков, 2002; Транспорт, 2009]. В этом плане особо необходи-

мо отметить монографию А. С. Сенина, в которой рассматривается целый комплекс вопросов, связанных с функционированием железнодорожного транспорта в эпоху войн и революций [Сенин, 2009b]. Западная историография тоже активно занималась разработкой данной темы [Nielsen, 1984; Rielage, 2022], однако особый интерес представляют публикации британского историка Э. Хейвуда [Heywood, 2003, 2012, 2018].

Однако в этих и других исследованиях, посвященных российским иностранным закупкам за границей, не уделялось должного внимания общественному восприятию и обсуждению данной проблемы. В связи с этим цель данной работы — выявление и анализ реакции российского общества на возникшую в годы Первой мировой войны потребность закупать в США локомотивы, вагоны и комплектующие для железных дорог; восприятия им сложившегося положения в транспортной сфере, риска зависимости от американских поставок и поиска путей выхода из нее. Для достижения поставленной цели были привлечены материалы периодической печати, стенограммы заседаний Государственной думы; мнения и прогнозы, публично высказывавшиеся в печати по указанной проблеме как специалистами-железнодорожниками, так публицистами и политиками.

### **3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion**

#### **3.1. Поставки из США и дискуссия о технологической зависимости России**

«Америка являлась главным поставщиком России предметов оборудования железнодорожного транспорта (паровозы, вагоны, рельсы и т. д.)», — справедливо отмечал советский историк [Сидоров, 1973, с. 280]. Кроме того, на США смотрели как на державу, которая весьма активно развивала свою железнодорожную сеть и демонстрировала большие успехи в технике. «Именно там, — писало одно из российских изданий, — мы можем видеть воочию ..., как должен быть организован в обширной стране транспорт» [Общество ..., 1915, с. 210]. Поэтому неудивительно, что именно американские поставки, игравшие важную роль в обеспечении российского железнодорожного транспорта необходимыми материалами, не только освещались в узкоспециальных изданиях, но становились предметом для обсуждения в многочисленных СМИ, а также в Государственной думе. Выступая в Государственной думе 15 марта 1916 года, министр путей сообщения А. Ф. Трепов в качестве одного из достижений возглавляемого им ведомства указывал следующее: «Сибирская магистраль усиливается как мощными паровозами, так и рельсами, заказанными за границей. Значительное количество товарных вагонов поступление коих хотя и замедлилось неисправностью заводов и обвалом Панамского канала, ныне начало поступать во Владивосток.





Благодаря этому, с апреля месяца можно будет значительно усилить вывоз прибывающих в этот порт грузов» [ГД—4.4, стб. 3438—3439]. В частности, Трепов доводил до сведения страны следующую статистику: «Вагонов и паровозов мы ожидаем в следующем количестве: от отечественных заводов — 20 000 и из Америки — 13 140 грузоподъемности по 2 400 пуд., что составляет в общем до 52 000 вагонов обыкновенной грузоподъемности. Паровозов мы ожидаем 900 штук» [Там же, стб. 3439].

Российская периодическая печать, высоко оценивая значение американских поставок, размещала на своих страницах материалы, в которых рассказывалось о типах американских локомотивов [В., 1916; Опыты ..., 1916], о технических параметрах и результатах испытаний в российских условиях прибывших из США паровозов «Декапод» (Decapod) [Рекорд ..., 1916; Увеличение ..., 1916; Опыты ..., 1916; Американский ..., 1916] и т. п. Некоторые издания выражали надежду, что Америка, как обладательница больших капиталов, могла бы сыграть значительную роль в том числе и в развитии российского железнодорожного дела после войны [Важная ..., 1916]. Однако, помимо этого, в прессе нередко появлялись материалы, в которых указывалась и негативная сторона образовавшейся зависимости. Как отмечал один из публицистов, США — это «*tertius gaudens* (третий радующийся. — *А. И., Н. Б.*), собирающий обильные жатвы с обеих враждующих сторон» [Л. А., 1916, с. 73]. Положение, при котором Россия была вынуждена решать вопрос зависимости от европейской продукции за счет американской, едва ли могло радовать, хотя в отношении державы, оказывавшей помощь (хоть и очень дорогостоящую) и, в конце концов, ставшей союзницей России, публично высказывать критику и претензии практически никто не решался. Хотя в том, что Америка использует затруднения России для того, чтобы захватить ее рынок, сомнений быть не могло. Как отмечал в 1915 году высокопоставленный чиновник Министерства торговли США Э. Пратт, Россия — это «рынок, заслуживающий особенного и серьезного внимания со стороны каждого промышленника и экспортера <...> это громадный рынок, открытый американцам <...> Россия — страна с огромными естественными богатствами, страна во многих отношениях еще не развитая. Железные дороги, порты, разные общественные предприятия — все это России необходимо, все это должно только строиться» [Д-р Пратт, 1916, с. 11]. Американский импорт в Россию (в целом) вырос в годы мировой войны более чем на 1 000 % по сравнению с довоенным и в 51 раз стал превышать российский экспорт в эту заокеанскую страну [Селезнев, 1957, с. 24—25]. В январе 1917 года американские предприниматели, за спиной которых стоял железнодорожный магнат У. Гарриман, возбудили перед МПС вопрос о предоставлении им концессии на строительство в России трех железнодорож-





ных линий — Московско-Донецкой, Перевальной (Тифлис—Владикавказ) и Симбирской. Интересовало американские деловые круги и налаживание железнодорожного сообщения Петрограда с Уралом. Американцами активно скупались акции российских железных дорог [Там же, с. 30]. С одной стороны, Россия была заинтересована в привлечении американских денег и технологий, но с другой — перед ней снова появлялась угроза попасть в опасную зависимость от иностранной державы.

Повторять допущенные до войны ошибки в деле обеспечения железнодорожного транспорта всем необходимым, разумеется, мало кому хотелось. Ведь эта проблема осознавалась уже до войны, и, как отмечал в «Новом времени» известный инженер-железнодорожник Н. А. Демчинский еще в 1902 году, «дешевый английский рельс или немецкий паровоз — все это последствия нашего экономического рабства» [Демчинский, 1902, с. 2]. Война, вскрыв эту проблему со всей очевидностью, заставила общество искать пути ее решения. В 1915—1916 годах в прессе появился ряд публикаций, направленных на преодоление зависимости от иностранцев и развитие собственного производства. «В том, что Россия отстала в развитии своей рельсовой сети от своих западных соседей, — двух мнений нет», — отмечалось в статье «Известий Собрания инженеров путей сообщения» [Руд-в, 1915, с. 4]. «...Все заводы России, занимающиеся изготовлением осей, бандажей и колес, — отмечал видный российский железнодорожник Л. Ф. Шухтан — могут доставить ежегодно этих предметов не более как на 30 000 вагонов и, следовательно, чтобы строить 60 000 вагонов в год, надо выписывать недостающие предметы из-за границы, а так как это весьма нежелательно, то надлежит увеличить производство осей, колес и бандажей в России...» [Шухтан, 1915, с. 441—442].

Первоначально речь шла о необходимости борьбы с германским влиянием и «засильем». Отмечалось, что особенная зависимость российского рынка от немецких поставок существовала в металлургической отрасли, на которую приходилась  $\frac{1}{4}$  всего ввоза из-за границы, причем «главная часть падает на немецкие машины; в составе их добрая часть покрывается железнодорожными изделиями и связанными с ними» [Н. А., 1916, с. 6]. При этом признавалось, что такая зависимость во многом сложилась по причине «высокого качества германских изделий, аккуратности выполнения заказов, дешевизны, изящества и пр.» [Там же]. «Мы порвали с Германией, — отмечало созданное в 1915 году Общество сближения между Россией и Америкой, — и должны сбросить с себя наложенные ею путы» [Общество ..., 1916, с. 210]. Так, например, в «Журнале МПС» был опубликован пересказ обширного доклада французского химика и инженера А. Ле Шателье, предлагавшего меры противодействия германскому влиянию на французскую промышленность



[Роль ..., 1915]. Но со временем стали появляться материалы, в которых в корректной форме выражалась озабоченность все возрастающим влиянием США на железнодорожную отрасль России и необходимостью преодолеть иностранную зависимость в целом. Депутат Государственной думы, инженер-путеец и предприниматель В. Я. Демченко (прогрессивный националист), выступая в 1916 году с парламентской трибуны, недоумевал: «Ведь, когда в настоящее время нам понадобились рельсы, то мы вынуждены их выписывать в значительном количестве из-за границы, уплачивая вместо 1 р. 20 к. около 4 р., 4 р. 50 к. Неужели нельзя было за эти полтора года принять меры к тому, чтобы увеличить работу заводов, изготовляющих рельсы. <...> Господа, пока наше Министерство торговли и промышленности предполагает собирать различные совещания, в это время акции американских предприятий поднялись за счет нашего золота не менее, чем в десять раз» [ГД—4.4, стб. 1807—1808]. Депутат-меньшевик М. И. Скобелев возмущался, что находящиеся во власти рачители отечественной промышленности не спешат воспользоваться благоприятным временем, когда «от германских товаров их отгораживает вал из человеческих трупов, а в Англию и Америку приходится ездить чуть ли не через северный полюс или кругом света» [Там же, стб. 2013]. А депутат Д. И. Герценвиц (земец-октябрист), сам железнодорожник и товарищ (заместитель) председателя думской комиссии о путях сообщения, критиковал МПС за медлительность и неповоротливость в деле обеспечения железнодорожного транспорта необходимым количеством вагонов, что в итоге привело к заказам в Америке, «где раньше вообще ничего не заказывалось» [Там же, стб. 3454]. В одном из специализированных журналов отмечалось, что далеко не все заказы МПС, сделанные в США, жизненно необходимы российскому транспорту. В частности, указывалось, что закупка американских металлических вагонов стоимостью по 3 650 руб. за штуку не встречает сочувствия, что вагоны эти в России «не привились и дороги» и что с гораздо большей пользой для дела и казны можно было бы заказать за океаном лишь необходимые узлы и комплектующие для сборки подходящих нам и более дешевых вагонов в самой России [Увеличение парка ..., 1915, с. 51—52]. Обращалось внимание и на то, что американские заводы перегружены заказами и «на почве громадного спроса развились спекуляция и грюндерство» [Русские заказы ..., 1916, с. 185—186].

### **3.2. Дискуссия о необходимости расширения отечественного производства**

Общественный резонанс имела статья горного инженера И. Клочкова, посвященная необходимости постройки в России казенного рельсового завода, который должен был снизить зависимость российского железнодорожного транспорта от иностранных поставок. Обращая внимание на то, что



российские заводы при правильной постановке дела могли бы «при желании и непрерывности рельсового производства выпускать очень хорошие рельсы и свободно конкурировать с иностранными, хорошо специализировавшимися рельсопрокатными заводами» [Клочков, 1915а, с. 59], Клочков выражал сожаление и обеспокоенность, что из-за отсутствия специализированного казенного производства страна вынуждена тратить значительные средства на покупку дорогостоящего иностранного оборудования. Доказывая с цифрами в руках, что значение железных дорог неизбежно будет возрастать с каждым последующим годом, автор статьи указывал на связанный с этим процессом рост потребностей МПС в железнодорожном оборудовании. Между тем, замечал Клочков, российская «промышленная косность» не позволяла угнаться за этими потребностями и идти «в ногу с рынком», так как вместо того, чтобы развиваться, она ограничивалась лишь «подновлением». А при такой постановке дела «все наши заводы даже при самой большой интенсивности не могли принимать и половины не только частных, но и правительственных заказов на предметы первой необходимости», что вынуждало власти «вопреки принципу поощрения отечественной промышленности», отдавать большую часть заказов за границу [Там же, с. 63]. «Кроме заказов, исходивших от морского, военного и других министерств, и министерству путей сообщения пришлось заказать за границей на несколько миллионов рублей рельсов, стрелок и крестовин» [Там же]. С 1910 по 1913 год экспорт машин и изделий из металла возрос с 72 до 113 млн руб., то есть более, чем в 1,5 раза [Там же, с. 66].

Главную причину такого неудовлетворительного положения дел И. Клочков видел в том, что в России не было создано государственных заводов, которые бы специализировались исключительно на заказах для железнодорожного транспорта. Вынужденные заниматься выполнением заказов, поступавших от самых разных ведомств (военного, морского, горного и др.), российские заводы еще до начала войны с Германией затягивали выполнение железнодорожных заказов «первостепенной важности» на 1,5—2 года. В результате эту нишу стали занимать филиальные отделения немецких заводов. «Эти отделения, — писал Клочков, — брали заказы на исполнение внутри России, а на самом деле заказы исполнялись за границей, предметы лишь доставлялись на место и собирались представителями этих филиальных отделений. Перед самой войной русский металлургический рынок, в особенности машиностроительный отдел, находился в большой зависимости от иностранцев и был наводнен немецкими изделиями» [Там же, с. 64]. Более того, автор, прибегая к данным статистики, наглядно показывал, что даже выплавка в России металла, необходимого для железнодорожного строительства, не поспевала за потребностями, что также



привело к необходимости больших закупок за рубежом не только недостающего металла (стали, чугуна, железа), но даже каменного угля и кокса. Ссылаясь на данные Департамента таможенных сборов, автор указывал на такое ненормальное положение дел, как практически полное отсутствие вывоза из страны, богатой собственными ресурсами, и постоянно возрасставший ввоз в нее «громadного количества металлов в обработанном и необработанном виде и значительного количества сырых металлургических материалов» [Там же, с. 66]. Данные официальной статистики также свидетельствовали, что за предвоенный год ввоз иностранных металлических изделий и машин возрос на 25 % по сравнению с 1912 годом, а рост российской металлургической промышленности составил лишь 2—3 %. «Эти цифры, — резюмировал Ключков, — ...являются прямо угрожающими» [Там же, с. 67]. Вывод из статьи был следующий: война наглядно показала, насколько опасной является зависимость от иностранных поставок для стратегических отраслей, включая транспортную, а потому необходимо расширять и специализировать собственное металлургическое производство, вводить планирование и рационально использовать имеющиеся в стране природные богатства. Во второй части статьи Ключков подробно описывал способы организации этого производства, указывал на наиболее рациональные способы добычи необходимых для него ресурсов и возможности обеспечения рациональной логистики [Ключков, 1915б].

Эта публикация, вышедшая в ведомственном журнале МПС, едва ли была бы замечена широкой общественностью, если бы на нее не обратил внимания известный русский публицист, колумнист «Нового времени» М. О. Меньшиков. Назвав материал Ключкова «статьей на скромную, но страшно жизненную тему», Меньшиков призывал обратить на нее самое пристальное внимание. Предвидя реакцию российских читателей, далеких от знакомства с положением дел в российской промышленности и транспортной сфере, публицист-нововременец писал: «Как, — воскликнут они, — неужели казна, как собственник гигантской сети железных дорог, до сих пор не имеет своего рельсового завода? Неужели допустимо, чтобы громадное хозяйство Министерства путей сообщения находилось в полной зависимости от частных заводов относительно такой необходимой для дорог вещи, как рельсы? Ведь это все равно, как если бы военное ведомство не умело само выделывать ружейных стволов и обрекло себя на зависимость от частной промышленности! Ведь это равносильно тому, как если бы Министерство просвещения само не умело составить учебников для школ, а Министерство финансов само не умело начеканить дома денег!» [Меньшиков, 1916б, с. 13]. Соглашаясь с такой оценкой сложившейся ситуации, Меньшиков вместе с тем замечал: «Да, вы правы, это со-



вершено равносильно и тому, и этому, но ведь “то” и “это”, то есть случаи зависимости наших *государственных* функций от каприза и произвола *частных* поставщиков настолько часты, что составляют уже не случайность, а явление, прочно установившиеся, которому удивляться пора бы перестать» [Там же]. При этом публицист обращал внимание, что за год до войны валовый доход российских железных дорог достиг 1 178 млн руб., из которых более половины выручки (827 млн руб.) пришлось на казенные железные дороги, что свидетельствовало о неуклонном росте коммерческого и промышленного движения. Но вырученные средства потекли не столько на развитие собственного производства, сколько на заграничные заказы. «В смысле удовлетворения культурной нужды мы опять очутились как будто в эпоху Петра Великого, — сетовал Меньшиков. — Пришлось большую часть государственных заказов направить за границу, хорошо осознавая, что это тяжкая измена развитию национального труда» [Там же]. А когда грянула война, «мы больно почувствовали, что это за проклятие — идти даже в мирную зависимость к иностранцам». «Мы не только не заваливаем мир своими фабрикатами, как Англия и Германия (а могли бы при дешевизне сырого материала и рабочих рук), но *сами ввозим* ежегодно громадное количество металла в обработанном и необработанном виде и значительное количество даже сырых металлургических материалов. Вот, где истинное наше поражение, которого многие *стараятся* не замечать, хотя оно было верным предтечей и военных нашествий» [Там же].

Характеризуя XX век как век «железный», а мировую войну — как апогей этого века, Меньшиков напоминал читателям, что одной из причин поражения России в войне с Японией было «железное голодание» [Меньшиков, 1916а, с. 4]. «Что век наш действительно железный, — писал публицист, — это доказывается уже тем, что сама земля оделась железной тканью рельсовых путей. По ним катятся железные поезда, как по поверхности морей железные пароходы. Острием железа я пишу эти строки, и ураганом железных осколков одно племя стирает с лица земли другое. При трагическом возобладании железа во всем складе культурного труда и быта, скажите, можем ли мы устоять при наших 0,16 потребления железа против установленной на Западе нормы? <...> Мы — бедный народ и можем кое-как жить под соломенной крышей и пахать деревянной бороной. Но когда речь заходит о смертном бое между народами, о гигантских орудиях, тракторах, бронированных автомобилях, дредноутах, ружьях и пулеметах, и когда это нельзя привести иначе, как по железным дорогам и на железных платформах, — вот тогда сразу вырастает тяжкое значение жить теперь не иначе, как в железном веке, и жить в нем не одной шестою, а целой единицей потребления...» [Меньшиков, 1916б, с. 13].



Но в том, что это произойдет, и произойдет относительно быстро, Меньшиков сильно сомневался. «Прочтя внимательно статью инженера Ключкова с таблицами и цифровыми выкладками, вы не раз убеждаетесь в одном грустном явлении русской жизни. <...> В конце концов, ни указания здравого смысла, ни ученые подтверждения не способны сдвинуть дело с мертвой точки. Хотя необходимость казенного завода проповедуется в казенном журнале Министерства путей [сообщения], тем не менее, ждите, когда это почтенное министерство раскачается, да и раскачается ли, — Бог весть...» [Меньшиков, 1916а, с. 4]. Напоминая, что до начала войны с Германией российские власти имели все возможности для налаживания «национального труда» и перевода его на «культурные рельсы», Меньшиков констатировал, что это благоприятное время было упущено и при наших «талантливых финансистах» И. А. Вышнеградском и С. Ю. Витте «казна окончательно завязла в зависимости от иностранного и внутреннего капиталов». Именно тогда-то, утверждал публицист, «и надвинулось на нас иностранное вообще, а в частности немецкое промышленное засилье» [Там же].

Впрочем, критические отзывы в российской печати звучали не только по адресу министров финансов. Упреки были обращены и в сторону глав МПС. Так, например, после отставки с поста министра путей сообщения С. В. Рухлова, занимавшего этот пост с 1909 по 1915 год, «Известия Собрания инженеров путей сообщения», отмечая его заслуги и личные качества, вместе с тем замечали: «В отношении подготовки нашего железнодорожного механизма к удовлетворению тех потребностей, которые неизбежно должны были возникнуть при войне, к сожалению, было сделано при С. В. Рухлове очень мало» [Министр ..., 1916, с. 19]. Сменивший в 1915 году Рухлова А. Ф. Трепов признавал, что рассчитывать на быстрое исправление ситуации и увеличение транспортных средств ответственными силами нельзя и вопрос «коренного усиления» отечественной железнодорожной сети придется отложить на послевоенное время [А. Ф. Трепов, 1915, с. 1]. Однако проблеме иностранных закупок министр специального внимания не уделил. После крушения монархии царских министров стали критиковать значительно смелее. Инженер-путеец и бывший депутат II Государственной думы (кадет), ставший летом 1917 года министром путей сообщения Временного правительства, П. П. Юренев, так отзывался о периоде руководства МПС Рухловым: «С 1908 года наши железные дороги, отданные в руки Рухлова, преследовали исключительно цели мелкой фискальной политики <...> Это, конечно, не могло не расшатать их организма» [Беседа—2, 1917, с. 3]. Но, критикуя своих предшественников, возглавлявших МПС при «старом режиме», Юренев не собирался (да и не мог) сокращать зависимость «обновленной» России от Америки. В интер-



вью петроградским журналистам министр заявил: «Много толков вызывает та помощь, которую собирается нам в деле транспорта оказать наша союзница — Америка. Я не стану отрицать ..., что помощь эта для нас чувствительна. Мы уже в текущем году получим из Америки 350 паровозов и 8 тысяч вагонов. <...> Кроме того, Министерством путей сообщения командирована в Америку специальная миссия, во главе которой стоит инженер [Ю. В.] Ломоносов<sup>1</sup>. Этой миссии поручено заказать в Америке около тысячи паровозов и соответствующее количество вагонов. Правда, заказ этот может быть исполнен приблизительно в течение двух лет. Но все же, надо отдать справедливость нашей союзнице, желающей помочь России в трудном деле поднятия ее транспортных сил» [Беседа—1, 1915, с. 1]. Однако быстро развивавшиеся революционные события не позволили этим планам осуществиться: двух лет у правительства «новой России» не было. Уже через несколько месяцев к власти пришли большевики, которым пришлось решать проблему зависимости России от иностранных закупок иными методами и средствами.

#### 4. Заключение = Conclusions

Общественная дискуссия, развернувшаяся в годы Первой мировой войны вокруг проблемы иностранных закупок, необходимых для российских железных дорог, вскрыла серьезные проблемы в такой стратегически важной отрасли, как транспорт. От правильного развития и функционирования железнодорожной сети зависело очень многое — от бесперебойной работы промышленных предприятий до поставок армии и тылу всего необходимого. Между тем война со всей очевидностью показала, что зависимость российского железнодорожного транспорта от поставок техники, рельсов, комплектующих и даже топлива из-за границы может обернуться серьезными проблемами, чреватými «транспортной разрухой». То, что правительству удалось найти замену ставшим недоступными европейским поставкам в Америке, приветствовалось значительной частью общества. Однако вместе с тем наиболее дальновидные его представители отмечали, что замена германских капиталов и промышленных товаров на американские представляла в перспективе не меньшую опасность для России, избежать которую было возможно лишь путем развития национального производства, или, как сказали бы сегодня, импортозамещения. В активизации финансовых и торгово-промышленных отношений с США часть российского общества, включая квалифицированных специалистов, видела не только полезное и взаимовыгодное укрепление связей между двумя стра-

---

1 О миссии Ю. В. Ломоносова см.: [Хейвуд, 2013].





нами, но и попытки американского капитала заработать на этих заказах огромные средства, захватить российский рынок и поставить отечественный железнодорожный транспорт в крепкую зависимость от заокеанской продукции. В связи с этим обращалось внимание на необходимость в послевоенное время уделить особое внимание созданию государственных заводов, специализирующихся на заказах для железнодорожного транспорта, увеличение числа металлургических производств, планирование и рациональное использование имевшихся в стране природных богатств.

### Источники

1. *А. Ф. Трепов* о задачах путейского ведомства // *День* : газета. — 1915. — № 303. — 3 ноября. — С. 1.
2. *Американский «максимализм»* // *Новое время* : газета. — 1916. — № 14616. — 12 (25) ноября. — С. 11.
3. *Беседа-1* — *Беседа* с министром путей сообщения П. П. Юреневым // *Петроградская газета* : газета. — 1917. — № 187. — 27 августа. — С. 1.
4. *Беседа-2* — *Беседа* с министром путей сообщения П. П. Юреневым // *Русский инвалид* : газета. — 1917. — № 172. — 26 июля. — С. 3.
5. *Бухштаб В.* Вопрос о современном положении железной промышленности на XL съезде горнопромышленников юга России / *В. Бухштаб* // *Промышленность и торговля*. — 1915. — № 35 (202). — С. 773—774.
6. *В. Локомотивы для траншей* // *Русский инвалид* : газета. — 1916. — № 216. — 13 августа. — С. 3—4.
7. *Важная* очередная задача // *Новое время* : газета. — 1916. — № 14452. — 1 (14) июня. — С. 5.
8. *ГД-4.4.* — *Государственная дума.* Стенографические отчеты. Созыв IV. Сессия IV. — Санкт-Петербург : Государственная типография, 1916. — 3501 стб.
9. *Демчинский Н. А.* Нужды сельского хозяйства / *Н. А. Демчинский* // *Новое время* : газета. — 1902. — № 9569. — 24 октября (6 ноября). — С. 2.
10. *Д-р Пратт* о торговле с Россией // *Вестник Русско-американской торговой палаты*. — 1916. — № 1. — С. 11.
11. *Клочков И.* О необходимости постройки казенного рельсопрокатного завода / *И. Клочков* // *Журнал Министерства путей сообщения*. — 1915а. — № 7. — С. 59—70.
12. *Клочков И.* О необходимости постройки казенного рельсопрокатного завода / *И. Клочков* // *Журнал Министерства путей сообщения*. — 1915б. — № 8. — С. 28—41.
13. *Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую Отечественную войну.* — Петроград, 1916. — Ч. 2. — С. 63—67.
14. *Л. А.* О железнодорожных затруднениях // *Известия Собрания инженеров путей сообщения*. — 1916. — № 5. — С. 73—74.
15. *Меньшиков М.* Железный век / *М. О. Меньшиков* // *Новое время* : газета. — 1916а. — № 14309. — 9 (22) января. — С. 13.
16. *Меньшиков М.* Железный век / *М. О. Меньшиков* // *Новое время* : газета. — 1916б. — № 14312. — 12 (25) января. — С. 4.
17. *Министр* путей сообщения *С. В. Рухлов* (1909—1915 гг.). (Продолжение) // *Известия Собрания инженеров путей сообщения*. — 1916. — № 2. — С. 18—22.



18. *Н. А.* О докладе Комиссии собрания выборных московского купеческого сословия по германскому и австрийскому засильям // Железнодорожное дело. — 1916. — № 1. — С. 6—7.
19. *Общество* сближения между Россией и Америкой // Промышленность и торговля. — 1915. — № 3 (171). — С. 210—211.
20. *Опыты* с локомотивом «Декапод» // Новое время : газета. — 1916. — № 14575. — 2 (15) октября. — С. 3.
21. *Р.* Разруха железнодорожного хозяйства // Промышленность и торговля. — 1915. — № 3 (171). — С. 130—131.
22. РГИА-1 — *Российский* государственный исторический архив. Ф. 273. Оп. 6. Д. 101.
23. РГИА-2 — *Российский* государственный исторический архив. Ф. 1278. Оп. 7. Д. 914.
24. РГИА-3 — *Российский* государственный исторический архив. Ф. 1576. Оп. 1. Д. 203.
25. *Рекорд* грузоподъемности поезда // Новое время : газета. — 1916. — № 14531. — 19 августа (1 сентября). — С. 4.
26. *Роль* науки в борьбе с иностранным засильем в промышленности // Журнал Министерства путей сообщения. — 1915. — № 6. — С. 138—148.
27. *Руд-в Ник.* К вопросу о направлении политики железнодорожного строительства // Известия Собрания инженеров путей сообщения. — 1915. — № 1. — С. 4—8.
28. *Русские* железные дороги в 1915 г. // Журнал Министерства путей сообщения. — 1916. — № 1. — С. 116—119.
29. *Русские* заказы в Америке // Вестник Русско-американской торговой палаты. — 1916. — № 7. — С. 185—188.
30. *Увеличение* грузоподъемности товарного поезда // День : газета. — 1916. — № 271 (1431). — 2 октября. — С. 1.
31. *Увеличение* парка товарных вагонов // Журнал Министерства путей сообщения. — 1915. — № 3. — С. 51—52.
32. *Хохлов М.* Фантазия и действительность / М. Хохлов // Новое время : газета. — 1916. — № 14403. — 13 (26) апреля. — С. 4.
33. ЦГИА СПб — *Центральный* государственный исторический архив Санкт-Петербурга. Ф. 2101. Оп. 1. Д. 27.
34. *Шухтан Л.* Долгосрочный заказ вагонов / Л. Ф. Шухтан // Известия Собрания инженеров путей сообщения. — 1915. — № 21. — С. 441—442.

### Литература

1. *Богомазов Н. И.* «Я прошу о срочном заказе за границей» : запрос начальника штаба Верховного главнокомандующего генерала Н. Н. Янушкевича о закупках для нужд фронтовых железных дорог (июнь 1915 г.) / Н. И. Богомазов // Новейшая история России. — 2021. — Т. 11. — № 2. — С. 506—517. — DOI: <https://doi.org/10.21638/11701/srbu24.2021.213>.
2. *Виноградов П. В.* Деятельность харбинских паровозосборочных мастерских по обеспечению перевозок военно-технических грузов в годы Первой мировой войны / П. В. Виноградов // Клио. — 2019. — № 1 (145). — С. 112—119.
3. *Виноградов П. В.* Значение владивостокского порта в стратегических грузоперевозках в годы Первой мировой войны (на примере обработки железнодорожных грузов) / П. В. Виноградов // История Гражданской войны на Дальнем Востоке и история русской эмиграции : Материалы Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 100-летию окончания Гражданской войны и интервенции на Дальнем Вос-



токе / отв. ред. Д. В. Буяров, Д. В. Кузнецов. — Благовещенск : Благовещенский гос. педагогический ун-т, 2021. — С. 42—47. — ISBN 978-5-8331-0428-6.

4. *Гайдук М. И.* «Утюг». Материалы и факты о заготовительной деятельности русских военных комиссий в Америке / М. И. Гайдук. — Нью-Йорк : [б. и.], 1918. — 144 с.

5. *Ганелин Р. Ш.* Россия и США. 1914—1917 гг. Очерки истории русско-американских отношений / Р. Ш. Ганелин. — Ленинград : Наука, 1969. — 417 с.

6. *Голубев А. А.* Мурманская железная дорога : история строительства (1894—1917 гг.) / А. А. Голубев. — Санкт-Петербург : Петербургский Гос. ун-т путей сообщения, 2011. — 250 с. — ISBN 978-5-7641-0276-4.

7. *Гудкова О. В.* Строительство Северной железной дороги и ее роль в развитии северного региона (1858—1917 гг.) / О. В. Гудкова. — Вологда : Древности Севера, 2002. — 187 с. — ISBN 5-93061-007-X.

8. *Нахтигаль Р.* Мурманская железная дорога, 1915—1919 года : военная необходимость и экономические соображения / Р. Нахтигаль. — Санкт-Петербург : Нестор-История, 2011. — 318 с. — ISBN 978-5-98187-882-4.

9. *Павлов А. Ю.* Скованные одной целью. Стратегическое взаимодействие России и ее союзников в годы Первой мировой войны (1914—1917 гг.) / А. Ю. Павлов. — Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-Петербургского гос. ун-та, 2008. — 186 с. — ISBN 978-5-288-04708-4.

10. *Поликарпов В. В.* Русская военно-промышленная политика. 1914—1917. Государственные задачи и частные интересы / В. В. Поликарпов. — Москва : Издательство «Центрполиграф», 2015. — 383 с. — ISBN 978-5-227-06136-2.

11. *Порох, золото и сталь : военно-техническое сотрудничество в годы Первой мировой войны* / науч. редактор А. Ю. Павлов. — Санкт-Петербург : Изд-во РХГА, 2017. — 528 с. — ISBN 978-5-88812-889-3.

12. *Селезнев Г. К.* Тень доллара над Россией. Из истории американо-русских отношений / Г. К. Селезнев. — Москва : Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1957. — 203 с.

13. *Сенин А. С.* Железнодорожное хозяйство России в годы Первой мировой войны : К вопросу о «расстройстве транспорта» / А. С. Сенин // Труды по россиеведению. — 2009. — Выпуск 1. — С. 237—269.

14. *Сенин А. С.* Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914—1922 гг.) / А. С. Сенин. — Москва : Транспортная книга, 2009. — 316 с.

15. *Сидоров А. Л.* Экономическое положение России в годы Первой мировой войны / А. Л. Сидоров. — Москва : Наука, 1973. — 655 с.

16. *Старостенков Н. В.* Железнодорожный транспорт и обороноспособность Российской империи. (Вторая половина XIX в. — 1914 г.) / Н. В. Старостенков. — Москва : ООО Русь-Стиль-XXI век, 2002. — 493 с. — ISBN 5-348-00017-5.

17. *Транспорт России.* Исторические очерки / под общ. ред. Т. Л. Пашковой. — Москва : Пан пресс, 2009. — 325 с. — ISBN 978-5-9680-0151-1.

18. *Хейвуд Э.* Инженер революционной России. Юрий Владимирович Ломоносов (1876—1952) и железные дороги / Э. Хейвуд. — Москва : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2013. — 443 с. — ISBN 978-5-89035-691-8.

19. *Heywood A. J.* Imperial Russia's Railways at War, 1914—17: Challenges, Results, Costs, and Legacy / A. J. Heywood // Russia's Home Front in War and Revolution, 1914—22, Book 3: National Disintegration and Reintegration / eds. C. Read, P. Waldron, A. Lindenmeyr. — Bloomington : Slavica Publishers, 2018. — Pp. 65—92. — ISBN 9780893579272.



20. Heywood A. J. Russia's Foreign Supply Policy in World War I : Imports of Railway Equipment / A. J. Heywood // *Journal of European Economic History*. — 2003. — Vol. 31. — Iss. 3. — Pp. 77—108.

21. Heywood A. J. War, Civil War and Restoration of Russia's Industrial Infrastructure, 1914—25 : The Fate of the Railway Locomotive Stock / A. J. Heywood // *Revolutionary Russia*. — 2012. — Vol. 25. — Iss. 1. — Pp. 31—59.

22. Nielsen K. Russian Foreign Purchasing in the Great War : A Test Case / K. Nielsen // *The Slavonic and East European Review*. — 1984. — Vol. 60. — № 4. — Pp. 572—590.

23. Rielage D. C. Russian Supply Efforts in America during the First World War / D. C. Rielage. — London : McFarland, 2002. — 164 p.

### Material resources

*A brief outline of the activities of Russian railways in the Second World War*, 2. (1916). Petrograd. 63—67. (In Russ.).

A. F. Trepov on the tasks of the travel agency. (1915). *Day: newspaper*, 303. November 3. P. 1. (In Russ.).

American “maximalism”. (1916). *Novoe vremya: gazeta*, 14616/12 (25) November. P. 11. (In Russ.).

Bukhshtab, V. (1915). The question of the current situation of the iron industry at the XL Congress of miners of the South of Russia. *Industry and trade*, 35 (202): 773—774. (In Russ.).

Conversation—1. — *Conversation with the Minister of Railways P. P. Yurenev*. (1917). *Petrogradskaya gazeta: gazeta*, 187. August 27. P. 1. (In Russ.).

Conversation—2. — *Conversation with the Minister of Railways P. P. Yurenev*. (1917). *Russian invalid: newspaper*, 172. July 26. P. 3. (In Russ.).

Demchinsky, N. A. (1902). Needs of agriculture. *Novoe vremya: gazeta*, 9569. October 24 (November 6). P. 210. (In Russ.).

Dr. Pratt on trade with Russia. (1916). *Bulletin of the Russian-American Chamber of Commerce*, 1: P. 11. (In Russ.).

Experiments with the locomotive “Decapod”. (1916). *Novoe vremya: gazeta*, 14575. 2 (15) October. P. 3. (In Russ.).

GD—4.4. — *The State Duma. Verbatim reports. Convocation IV. Session IV*. (1916). St. Petersburg: State Printing House. 3501 stb. (In Russ.).

Important next task. (1916). *Novoe vremya: gazeta*, 14452. 1 (14) June. P. 5. (In Russ.).

Increase in the fleet of freight cars. (1915). *Journal of the Ministry of Railways*, 3. 51—52. (In Russ.).

Increasing the load capacity of a freight train. (1916). *Day: newspaper*, 271 (1431). 2 October. P. 1. (In Russ.).

Khokhlov, M. (1916). Fantasy and reality. *Novoe vremya: gazeta*, 14403. 13 (26) April. P. 4. (In Russ.).

Klochkov, I. (1915a). On the need to build a state-owned rail rolling plant. *Journal of the Ministry of Railways*, 7: 59—70. (In Russ.).

Klochkov, I. (1915b). On the need to build a state-owned rail rolling plant. *Journal of the Ministry of Railways*, 8: 28—41. (In Russ.).

L. A. About railway difficulties. (1916). *Bulletin of the Meeting of Railway Engineers*, 5: 73—74. (In Russ.).

Menshikov, M. (1916a). The Iron Age. *Novoe vremya*, 14309. 9 (22) January. P. 13. (In Russ.).

Menshikov, M. (1916b). The Iron Age. *Novoe vremya*, 14312. 12 (25) January. P. 4. (In Russ.).



- Minister of Railways S. V. Rukhlov (1909—1915). (Continued). (1916). *Proceedings of the Meeting of Railway Engineers*, 2: 18—22. (In Russ.).
- N. A. (1916). On the report of the Commission of the Assembly of Elected Representatives of the Moscow merchant class on German and Austrian dominance. *Railway business*, 1: 6—7. (In Russ.).
- Ore-in Nick. (1915). On the issue of the direction of railway construction policy. *News of the Meeting of Railway Engineers*, 1: 4—8. (In Russ.).
- R. The ruin of the railway economy. (1915). *Industry and trade*, 3 (171): 130—131. (In Russ.).
- RGIA—1. — *Russian State Historical Archive. F. 273. Op. 6. D. 101.* (In Russ.).
- RGIA—2. — *Russian State Historical Archive. F. 1278. Op. 7. d. 914.* (In Russ.).
- RGIA—3. — *Russian State Historical Archive. F. 1576. Op. 1. d. 203.* (In Russ.).
- Russian orders in America. (1916). *Bulletin of the Russian-American Chamber of Commerce*, 7: 185—188. (In Russ.).
- Russian railways in 1915. (1916). *Journal of the Ministry of Railways*, 1: 116—119. (In Russ.).
- Shukhtan, L. (1915). Long-term order of wagons. *Bulletin of the Meeting of Railway Engineers*, 21: 441—442. (In Russ.).
- Society of rapprochement between Russia and America. *Industry and trade*, 3 (171): 210—211. (In Russ.).
- The role of science in the fight against foreign domination in industry. (1915). *Journal of the Ministry of Railways*, 6: 138—148. (In Russ.).
- Train load capacity record. (1916). *Novoye vremya: gazeta*, 14531. August 19 (September 1). P. 4. (In Russ.).
- TsGIA SPb. — *Central State Historical Archive of St. Petersburg. F. 2101. Op. 1. D. 27.* (In Russ.).
- V. Locomotives for trenches. (1916). *Russian invalid: gazeta*, 216. August 13. 3—4. (In Russ.).

## References

- Bogomazov, N. I. (2021). “I am asking for an urgent order abroad”: the request of the Chief of Staff of the Supreme Commander-in-Chief General N. N. Yanushkevich on purchases for the needs of front-line railways (June 1915). *Modern History of Russia*, 11 (2): 506—517. DOI: <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2021.213>. (In Russ.).
- Gaiduk, M. I. (1918). “Iron”. *Materials and facts about the procurement activities of Russian military commissions in America*. New York: [b. i.]. 144 p. (In Russ.).
- Ganelin, R. S. (1969). *Russia and the USA. 1914—1917. Essays on the history of Russian-American relations*. Leningrad: Nauka. 417 p. (In Russ.).
- Golubev, A. A. (2011). *Murmansk Railway: the history of construction (1894—1917)*. St. Petersburg: St. Petersburg State University of Railways. 250 p. ISBN 978-5-7641-0276-4. (In Russ.).
- Gudkova, O. V. (2002). *Construction of the Northern Railway and its role in the development of the Northern region (1858—1917)*. Vologda: Antiquities of the North. 187 p. ISBN 5-93061-007-X. (In Russ.).
- Gunpowder, gold and steel: military-technical cooperation during the First World War.* (2017). St. Petersburg: Publishing House of the Russian Academy of Sciences. 528 p. ISBN 978-5-88812-889-3. (In Russ.).
- Heywood, A. J. (2003). Russia’s Foreign Supply Policy in World War I: Imports of Railway Equipment. *Journal of European Economic History*, 31 (3): 77—108.
- Heywood, A. J. (2012). War, Civil War and Restoration of Russia’s Industrial Infrastructure, 1914—25: The Fate of the Railway Locomotive Stock. *Revolutionary Russia*, 25 (1): 31—59.



- Heywood, A. J. (2013). *Engineer of revolutionary Russia. Yuri Vladimirovich Lomonosov (1876—1952) and the railways*. Moscow: Educational and Methodological Center for Education in Railway Transport. 443 p. ISBN 978-5-89035-691-8. (In Russ.).
- Heywood, A. J. (2018). Imperial Russia's Railways at War, 1914—17: Challenges, Results, Costs, and Legacy. In: Read, C., Waldron, P., Lindenmeyr, A. (eds.). (2018). *Russia's Home Front in War and Revolution, 1914-22, Book 3: National Disintegration and Reintegration*. Bloomington: Slavica Publishers. 65—92. ISBN 9780893579272.
- Nakhtigal, R. (2011). *Murmansk Railway, 1915—1919: military necessity and economic considerations*. St. Petersburg: Nestor-History. 318 p. ISBN 978-5-98187-882-4. (In Russ.).
- Nielsen, K. (1984). Russian Foreign Purchasing in the Great War: A Test Case. *The Slavonic and East European Review*, 60 (4): 572—590.
- Pavlov, A. Yu. (2008). *Bound by one goal. Strategic interaction of Russia and its allies during the First World War (1914—1917)*. Saint Petersburg: Publishing House of the Saint Petersburg State University. 186 p. ISBN 978-5-288-04708-4. (In Russ.).
- Polikarpov, V. V. (2015). *Russian military-industrial policy. 1914—1917. State tasks and private interests*. Moscow: Publishing house “Tsentrpoligrif”. 383 p. ISBN 978-5-227-06136-2. (In Russ.).
- Rielage, D. C. (2002). *Russian Supply Efforts in America during the First World War*. London: McFarland. 164 p.
- Seleznev, G. K. (1957). *The shadow of the dollar over Russia. From the history of American-Russian relations*. Moscow: Military Publishing House of the Ministry of Defense of the USSR. 203 p. (In Russ.).
- Senin, A. S. (2009). *Railway transport of Russia in the era of wars and revolutions (1914—1922)*. Moscow: Transport Book. 316 p. (In Russ.).
- Senin, A. S. (2009). The railway economy of Russia during the First World War: To the question of the “disorder of transport”. *Proceedings on Russian studies*, 1: 237—269. (In Russ.).
- Sidorov, A. L. (1973). *The economic situation of Russia during the First World War*. Moscow: Nauka. 655 p. (In Russ.).
- Starostenkov, N. V. (2002). *Railway transport and defense capability of the Russian Empire. (The second half of the XIX century — 1914)*. Moscow: Rus-Style-XXI Century LLC. 493 p. ISBN 5-348-00017-5. (In Russ.).
- Transport of Russia. Historical essays*. (2009). Moscow: Pan Press. 325 p. ISBN 978-5-9680-0151-1. (In Russ.).
- Vinogradov, P. V. (2019). Activity of Harbin locomotive assembly workshops to ensure the transportation of military-technical goods during the First World War. *Klio*, 1 (145): 112—119. (In Russ.).
- Vinogradov, P. V. (2021). The significance of the Vladivostok port in strategic cargo transportation during the First World War (on the example of railway cargo handling). In: *History of the Civil War in the Far East and the history of Russian emigration*. Blagoveshchensk: Blagoveshchensk State Pedagogical University. 42—47. ISBN 978-5-8331-0428-6. (In Russ.).

Статья поступила в редакцию 27.11.2022,  
одобрена после рецензирования 29.12.2022,  
подготовлена к публикации 31.01.2023.