

УДК 94(574)+94(470.55/58)

ББК 63.3 (235.7)+63.3(235.557)

**Формирование и деятельность акционерного общества
Троицкой железной дороги на территории Северного
Казахстана и Южного Урала**

Т.И. Андреева

Алтайский государственный педагогический университет (Барнаул, Россия)

**The Formation and Activities of the Troitsk Railway Joint
Stock Company in the Territory of North Kazakhstan
and Southern Urals**

T.I. Andreeva

Altai State Pedagogical University (Barnaul, Russia)

Статья посвящена рассмотрению одного из малоизученных вопросов истории частного железнодорожного строительства в Азиатской России начала XX в. Сооружение частных железных дорог Южного Урала и Северного Казахстана рассматривается через призму предпринимательства на основе формирования и функционирования акционерного общества Троицкой железной дороги. Особое внимание уделено экономическому обоснованию формирования проекта Троицкой линии (Троицк – Полетаево и Троицк – Кустанай) в условиях развития переселенческого движения и хозяйственного освоения территории. Дается характеристика предпринимательской деятельности представителей крупнейших российских частных коммерческих банков в процессе организации капиталов общества Троицкой железной дороги и в ходе ведения строительных работ на исследуемой территории. Период ведения строительных работ и подготовка основного участка линии Троицк – Кустанай были сопряжены со значительными трудностями в условиях начавшейся Первой мировой войны. Это обстоятельство негативно сказалось на организации поставок для оборудования путевого хозяйства, подвижного состава на линиях Троицкой железной дороги. Автор приходит к выводу, что, несмотря на сложности военного времени, акционерное общество частной Троицкой железной дороги в основном завершило строительные работы, оборудовало линии, приступило к эксплуатации и планировало создание железнодорожной сети на территории Южного Урала и Северного Казахстана.

Ключевые слова: Азиатская Россия, Сибирь, Урал, Казахстан, железнодорожный транспорт, капитал, акция, облигация.

The article is devoted to one of the least studied issues in the history of private railway construction in Asian Russia of the early twentieth century. The construction of private railways of the southern Urals and Northern Kazakhstan is viewed through the prism of entrepreneurship on the basis of formation and functioning of the Troitsk Railway joint stock company. Special attention is paid to the economic feasibility of the formation of the project Troitsk Line (Troitsk – Poletayevo and the Troitsk – Kustanai) in the conditions of development of migration movement and economic development of the territory. The characteristic is given to the entrepreneurial activities of representatives of the largest Russian private commercial banks in the process of organization of the capital of the Troitsk Railway Company and in the course of construction works on the territory of the southern Urals and northern Kazakhstan. The period of construction and preparation of the basic plot line Troitsk – Kustanai was associated with significant difficulties in the beginning of the First World War. This circumstance had a negative impact on the organization of deliveries of equipment for track facilities, rolling stock on the lines of the railway. The author comes to the conclusion that despite the difficulties of wartime, the Troitsk Railroad joint-stock company completed construction work, equipped the lines, began operating and planned the establishment of the railway network in the territory of the southern Urals and Northern Kazakhstan.

Key words: Asian Russia, Siberia, the Urals, Kazakhstan, railway transport, capital, stock, bond.

Железные дороги России до сегодняшнего дня остаются важнейшими составляющими экономической и геополитической системы страны. История их создания многогранна и поучительна в научном и общественном плане. Транспорт всегда имел и сохраняет сегодня огромное значение для жизни общества, является центральной, постоянно развивающейся инфраструктурой. Дороги традиционно способствовали экономической и политико-стратегической модернизации страны, являлись фактором международного престижа. В российской экономике начала XX в. огромную роль играло государство. Становление и развитие железнодорожного транспорта в Азиатской России происходило по инициативе государства. Возведение на казенные средства Транссибирской, Среднеазиатской и Оренбург-Ташкентской магистралей стало одним из самых успешных проектов в отечественной истории и показало огромный потенциал страны, взявшей курс на модернизацию экономики.

Российский деловой мир, особенно петербургский, активно включился в процесс железнодорожного освоения Сибири и Туркестана, получая при этом не только колоссальные прибыли, но и оказывая финансовую, технико-технологическую и организационную поддержку этому новому для России виду транспорта. При всем многообразии форм деятельности столичных предпринимателей — учредительстве, акционировании, поставке оборудования, организации строительства — большую роль играли их личная предприимчивость и инициатива, которые сопровождалась получением прибыли. Последнее обстоятельство, имеющее особую значимость и сегодня, требует специального рассмотрения проблемы соотношения частных, общественных и государственных интересов.

Сюжет динамичного развития капиталистических отношений в Азиатской России в ходе строительства и после начала эксплуатации магистралей Сибири и Туркестана является непрямым упоминанием в исторических исследованиях, но специальных обобщающих работ по истории частного железнодорожного строительства в Северном Казахстане и на территории Южного Урала нет. Частично вопросы истории Троицкой линии, как и других частных железных дорог Азиатской России, затронуты в сборниках статей по экономической истории, специальных исследованиях отечественных и зарубежных авторов [1–7]. Мы полагаем, что выбор темы статьи в современных условиях весьма актуален как в теоретическом, так и в практическом значении. Цель нашего исследования — выявить общие и особенные характеристики развития частного железнодорожного предпринимательства в Азиатской России на примере деятельности акционерного общества Троицкой железной дороги. Особое значение для проведения исследования имели специальные исторические инструментари

познания: историко-генетический, историко-сравнительный, историко-типологический и статистический методы.

В конце XIX — начале XX в. железнодорожное строительство в Российской империи выходит за пределы центральной европейской части страны и направляется к окраинам: в Сибирь, на Дальний Восток, в Туркестан. Российское правительство всячески поощряло строительство железных дорог и взяло на себя контрольные и охранительные функции, продолжая создание не только стратегических, но и экономически необходимых железнодорожных линий. Широкий размах железнодорожного строительства и высокая капиталоемкость стальных магистралей требовали привлечения частного капитала. Это создавало объективные условия для совершенствования материально-организационных отношений между правительством и частными предпринимателями. 10 июня 1905 г. был принят закон «О мерах к привлечению частных капиталов к делу железнодорожного строительства в России», согласно которому вновь возникавшим акционерным компаниям предоставлялись льготы в виде финансовой поддержки со стороны государства. Вновь организуемые железнодорожные общества получали правительственные гарантии облигационных капиталов. Акционерам устанавливались 3 % годовых доходов на акции во время строительства. Срок эксплуатации, после которого правительство имело право на выкуп дороги, удлинялся до 25 лет. Ограничивались права казны на получение прибылей во вновь организуемых железнодорожных обществах. Для них определялись льготные тарифы, давалось освобождение от расходов на содержание инспекции и дорожной полиции.

В течение 1908–1913 гг. в Российской империи возникли 23 железнодорожных общества с гарантированными облигационными капиталами. В этот период сформировалась концепция экономико-географической структуры железнодорожного транспорта по производственно-экономическому принципу, основным правилом которой являлось удовлетворение ее нужд развивавшегося капиталистического хозяйства страны. В Сибири, Казахстане и Средней Азии в этот период начинается деятельность частных акционерных обществ Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской, Кулундинской, Семиреченской, Бухарской, Ферганской, Южно-Сибирской и Троицкой железных дорог нормальной колеи общего пользования с установившимися нормами государственного регулирования частного железнодорожного строительства.

Вопрос о соединении города Троицка Оренбургской губернии с рельсовой сетью империи возник в 1899 г. в связи с предполагаемой дорогой Челябинск — Царицын. Однако, несмотря на неоднократные обсуждения в правительственных учреждениях, активные действия Троицкого городского

общественного управления, заявления золотопромышленников Кочкарской системы о направлении этой дороги через Кочкарские промыслы, практического разрешения этой проблемы не было. К 1909 г. пристальное внимание на проекты этой линии обратили крупные предприниматели, имевшие опыт в сфере железнодорожного предпринимательства: действительный статский советник А.И. Путилов, статский советник М.А. Соловейчик, инженер путей сообщения Н.Х. Денисов. Они выдвинули ходатайство о концессии на постройку железной дороги от Троицка через станцию Полетаево Самаро-Златоустовской железной дороги до Челябинска [8]. Наиболее весомым аргументом этого проекта был факт наличия казенной Самаро-Златоустовской железнодорожной линии, которая являлась пионерным железнодорожным сооружением в этом регионе государства. Так же, как от станций Транссиба, Среднеазиатской и Оренбург-Ташкентской магистралей строились частные железнодорожные линии, так и на территории юго-восточного Урала отправной точкой предполагаемого частного проекта была станция государственной Самаро-Златоустовской линии — Полетаево.

Протяженность дороги определялась в 128 верст (далее в.), в том числе от Троицка до Полетаево — 103,7 в. и от Полетаево до Челябинска, в виде второго пути к существовавшей Самаро-Златоустовской дороге, 23,9 в. Была и вторая группа предпринимателей (А.Ф. Витберг, А.Г. Михайловский), которая действовала по соглашению с южноуральскими золотопромышленниками. Эта группа предлагала дорогу от Троицка на север до станции Есаульская Пермской железной дороги с заходом в район Кочкарских золотых промыслов общим протяжением в 161 в. Победу одержала более опытная и финансово- состоятельная группа А.И. Путилова, М.А. Соловейчика, Н.Х. Денисова. Был принят проект Троицк – Полетаево, Полетаево – Челябинск [9, с. 88–92]. 13 апреля 1910 г. был утвержден Устав акционерного общества Троицкой железной дороги для сооружения и эксплуатации линии, которую предполагалось построить и сдать в эксплуатацию со всеми принадлежностями для правильного движения в срок не позднее двух лет со дня начала работ. Время владения линией для акционеров определялось в 81 год, что соответствовало общепринятой практике частного железнодорожного предпринимательства в Российской империи в начале XX в. Расценочная ведомость регламентировала стоимость сооружения, куда включалась цена постройки, подвижной состав на две пары товарных, одну пару пассажирских и одну пару товарно-пассажирских поездов в сутки. Оборотный капитал определялся в сумме 5,5 млн руб. Основной капитал общества образовывался посредством выпуска акций на сумму 800 тыс. руб. и гарантированных правитель-

ством облигаций на сумму не свыше 5 632 тыс. руб. [10, л. 37, 38, 42].

К работам приступили 1 сентября 1910 г. Главным инженером линии Троицк – Полетаево был назначен инженер путей сообщения А.С. Голембиовский. Инженерный корпус был представлен такими специалистами путейского дела, как С.В. Верховской, Ю.С. Рудковский, Л.М. Клеменц, Л.И. Сукманский, И.И. Янковский, А.Ф. Гизе. Укладка пути закончилась 23 октября 1911 г., началось рабочее и временное коммерческое движение для перевозки частных грузов. Открытие линии Троицк – Полетаево состоялось 1 октября 1912 г. [11, с. 1]. Отступление в один месяц от сроков, предусмотренных Уставом, произошло из-за неготовности станции Полетаево казенной Самаро-Златоустовской железной дороги принимать поезда Троицкой линии, что не причислялось к недоделкам акционерного общества Троицкой железной дороги. Таким образом, первый опыт Троицкого общества был вполне удачен, что стимулировало правление расширить район железнодорожного освоения на территории юго-восточного Урала и Северного Казахстана.

Во время строительства линии от Троицка до Полетаево, в марте 1911 г., правление акционерного общества Троицкой железной дороги после проведения изыскательских мероприятий обратилось в Министерство финансов с ходатайством о разрешении продлить Троицкую линию от города Троицк Оренбургской губернии до города Кустанай Тургайской области протяжением в 167 в. [12, л. 181]. Этот проект был более масштабным, чем строительство участка Полетаево – Челябинск протяжением в 24 в. в качестве второго пути. 14 июня 1911 г. на заседании Комиссии о новых железных дорогах при обсуждении проекта продления Троицкой линии до Кустаная председатель правления Троицкого акционерного общества Ф.А. Липский настаивал на соотношении акционерного и облигационного, гарантированного правительством, капиталов 1 : 12. Стоимость сооружения линии той же протяженности тогда вместе с подвижным составом и оборотным капиталом определялась в 8 913 617 руб. Строительный капитал, предназначенный на расходы по сооружению линии и на оборотный капитал, уплату процентов на строительный капитал за время постройки, оплату облигаций гербовым сбором, расходы по изготовлению акций и облигаций, общество Троицкой дороги предполагало образовать посредством выпуска дополнительных к выпущенным для Полетаево-Троицкой линии акций на сумму 400 тыс. руб. и гарантированных правительством облигаций на сумму 9 100 тыс. руб., а также путем возможности использовать остаток основного капитала общества, образовавшегося вследствие отмены сооружения участка Полетаево – Челябинск в сумме 600 тыс. руб. Акционерное общество Троицкой железной дороги с момента начала сво-

ей предпринимательской деятельности на территории Южного Урала уже реализовало акций на 800 тыс. руб. и облигаций на 5 632 тыс. руб., поэтому основной капитал, увеличенный проектом линии Троицк – Кустанай, выражался в следующих пределах: акционерный капитал — (800 тыс. руб. + 400 тыс. руб.) — 1 200 тыс. руб., облигационный капитал — (5 632 тыс. руб. + 9 100 тыс. руб.) — 14 732 тыс. руб. Общая сумма основного капитала составляла 15 932 тыс. руб. Доказывая необходимость сооружения и перспективы доходности будущей дороги, руководители Троицкого общества пользовались результатами экономических исследований для определения валового дохода в сумме 1 110 093 руб., расхода по эксплуатации — 611 790 руб. Таким образом, чистый доход определялся в сумме 498 303 руб. [13, л. 3–6]. Для пионерной линии на территории Верхнеуральского, Троицкого и Орского уездов Оренбургской губернии и Кустанайского и Тургайского уездов Тургайской губернии, части Петропавловского уезда Акмолинской области общей площадью 101 000 кв. в. и населением свыше 362 тыс. чел. это денежное выражение деятельности акционерного общества для начального периода эксплуатации могло быть вполне удовлетворительным результатом.

В итоге обсуждения Комиссия о новых железных дорогах единогласно решила предоставить право сооружения и эксплуатации линии от Троицка до Кустаная на общих основаниях Устава от 13 апреля 1910 г. обществу Троицкой железной дороги. При этом, поскольку проект Троицк – Кустанай определялся как «столь доходная рельсовая линия», настойчиво предполагалась развивавшаяся на других дорогах Российской империи практика прогрессивного участия казны в прибылях Троицкого акционерного общества с соответствующим изменением и способом исчисления выкупной суммы. Открывая перспективы для развития частного железнодорожного предпринимательства, правительство действовало по внедрявшимся и укреплявшимся правилам государственно-монополистического капитализма и создавало возможности для роста доли участия казны в чистой прибыли предприятия в соответствии с изменением и способом исчисления выкупной суммы [9, с. 191].

В высших железнодорожно-бюрократических сферах столицы была проведена соответствующая подготовительная работа, и 20 июня 1911 г. по первому дополнению к Уставу акционерного общества Троицкой железной дороги утверждалось освобождение от сооружения участка от станции Полетаево до станции Челябинск протяженностью в 24 в., а 23 июня 1912 г. в Устав общества Троицкой железной дороги включается второе дополнение о разрешении укладки полотна от Троицка до Кустаная протяженностью в 167 в. Строительная стоимость линии с подвижным составом, оборотным капиталом, расходами на проведение изыскательских работ составляла 8 914 тыс. руб. Соотношение акци-

онерного и облигационного капиталов определялось согласно устоявшейся практике российского железнодорожного предпринимательства начала XX в. как 1 : 9 [14, с. 5, 56] вместо предполагаемых в начале обсуждения проекта 1 : 12.

Интерес акционерного общества Троицкой железной дороги к району Кустаная был обусловлен возможностью расширения сферы обслуживания транспортными услугами динамично развивавшегося региона Южного Урала и Северного Казахстана. Возникший на волне переселенческого движения Кустанай был местом водворения крестьян-новоприходцев из Самарской, Орловской, Черниговской, Харьковской и других губерний Европейской России. Вначале поселение было названо Новониколаевское, а к 1893 г. оно получило статус уездного города и в 1895 г. переименовано в Кустанай (Кос-Танай). Этот уездный североказахстанский город быстро развивался как торговый и промышленный центр, к которому тяготели русские, украинские переселенческие поселки и казахские аулы. Накануне Первой мировой войны в городе действовали кожевенные, салотопенные предприятия, паровая, водяная и ветряная мельницы, гончарные, кирпичные мастерские, пивоварни и маслобойни. Большую роль в жизни Кустаная играла ярмарочная торговля. Главными товарами были скот, зерно, шерсть, кожи, мануфактура, чай, сахар, соль, посуда, стекло, меха, металлические изделия и так называемые азиатские товары: бухарские и ташкентские ковры, шелковые халаты, рис, сушеные фрукты. Быстро росли обороты хлебной торговли. Используя сравнительно низкие цены на зерно, купцы Стахеевы, Яковлевы, Шахрины, Степановы скупали в Кустанае зерно для перепродажи на Урале [15, с. 5–8]. По этой причине предполагаемая железнодорожная линия Троицк – Кустанай отвечала предпринимательским интересам местного купечества, все более активно развивавшего хлебную торговлю.

К строительным работам по сооружению линии Троицк – Кустанай приступили 1 мая 1913 г. под наблюдением инспектора Министерства путей сообщения И.И. Янковского и представителя от государственного контроля А.Ф. Гизе. Инженерный корпус был представлен инженерами-путейцами, имевшими значительный опыт железнодорожного строительства как на казенных, так и на частных линиях. Главным инженером вначале был назначен А. К. Ледер, затем С.В. Верховской. На дороге также работали инженеры Л. М. Клеменц, С.П. Бреев, С.А. Рыбин, В.В. Федоров и техники И.В. Васильев, Я.И. Сукманский [16, с. 1]. Для организаций поставок и работ было образовано местное строительное управление, которое называлось «Кустанайское отделение по постройке новых линий общества Троицкой железной дороги». Правление акционерного общества Троицкой железной дороги, согласно устоявшейся практике организации частного же-

лезнодорожного строительства Российской империи, располагалось в столице. Поскольку железнодорожные олигархи, например А.И. Путилов и М.А. Соловейчик, учредители частного акционерного общества Троицкой железной дороги, были совладельцами и руководителями крупных банков — Русско-Азиатского и Азовско-Донского, крупных промышленных, транспортных предприятий России, то им, конечно, управлять делами компаний было возможно только по месту расположения центральных правительственных учреждений и ведущих российских коммерческих банков — источников, посредников и инструментов финансирования частных железных дорог.

При организации строительных работ и подготовке линии к эксплуатации особой сложностью было водоснабжение в степной местности. Накануне постройки общество Троицкой железной дороги обратилось в Геологический комитет с запросом о водоснабжении линии, так как озера, из которых предполагалось использовать воду, принадлежат к распространенному в Кустанайском уезде типу блюдцеобразных впадин, питающихся исключительно атмосферными осадками и временами пересыхающих. Геолог Тихонович после гидрологических исследований установил, что водоснабжение на линии представляет затруднение, но в Кустанае и поселках по Тоболу, Ую, Тогузаку есть колодцы с обильным водоснабжением из подземных горизонтов.

Работы велись быстрыми темпами, уже 8 ноября 1913 г. строительное управление официально сообщило, что открыто временное железнодорожное движение между станциями Джаркуль и Озерная линии Троицк — Кустанай [17]. Дальнейшее производство строительных работ затруднялось снежной зимой 1913–1914 гг. и последовавшим бурным таянием снега, а затем дождливым летом 1915 г.

Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война резко осложнила условия ведения строительства. Ухудшились поставки металлического устройства полотна, стройматериалов, шпалы укладывались без креозотовой пропитки, сократилось количество путевых зданий. Мобилизации на фронт изменили состав и качество рабочей силы на строительстве линии. Но, несмотря на эти тяжелейшие обстоятельства, дорога строилась. Основными станциями Троицкой железной дороги были определены: Троицк, Каерак, Тогузак, Джаркуль, Озерная и Кустанай, а также площадки для пяти разъездов первой очереди (Золотая Сопка, Верблюжий, Пешковский, Успенский, Рязанцевский) и восемь площадок второй очереди. Длина наибольшего перегона между станциями составляла 38,2 в., наибольшая длина между станцией и разъездом — 19,7 в., наибольшая длина между остановочными пунктами — 11 в. [16, с. 4]. Укладка и балластировка пути были закончены в декабре 1913 г., и на всем протяжении дороги началось рабочее и временное коммерческое движение

для перевозки воинских, продовольственных и частных грузов. С января по 1 апреля 1914 г. было перевезено по участкам дороги Троицк — Кустанай около 6 тыс. чел. переселенцев, такой же объем перевозок намечался и на ближайшие месяцы [18].

На основании Устава акционерного общества Троицкой железной дороги окончание сооружения линии предусматривалось к 1 мая 1916 г. В действительности же все работы были закончены к октябрю 1915 г., а открытие на дороге «правильного движения» состоялось 1 января 1916 г. Комиссия работала под председательством представителя от Управления железных дорог Российской империи М.Н. Гордеенко. В состав комиссии входили: инспектор по строительству Троицкой железной дороги И.И. Янковский, представитель военного ведомства, заведующий передвижением войск Казанского гарнизона подполковник В.А. Пороховников, представитель от государственного контроля А.Ф. Гизе. В работе комиссии участвовали главный инженер дороги Троицк — Кустанай С.В. Верховской, управляющий Троицкой дорогой инженер-технолог В.П. Устинов и в качестве представителя правления общества Троицкой дороги директор правления А.Э. Сальманович [16, с. 3]. В сферу влияния линии Троицк — Кустанай вошло около 101 тыс. кв. в. с населением свыше 362 тыс. чел., занимавшихся главным образом сельским хозяйством.

Несмотря на трудности военного времени, акционерным обществом Троицкой железной дороги планировалось строительство новых линий: Троицк — Орск, Карталы — Миасс, Кочкарская ветвь, Троицк — Бузулук с ветвями, Стерлитамак — Абдулино, Кустанай — Кокчетав, Орск — Актюбинск общим протяжением 2 558 в. [19, с. 408], призванных изменить социально-экономический облик огромных территорий Южного Урала и Северного Казахстана.

Таким образом, первый опыт частного железнодорожного строительства на территории Северного Казахстана и Южного Урала складывался в русле общих социально-экономических перемен, происходивших в Российской империи в конце XIX — начале XX в. Сложились объективные предпосылки для ведения частного железнодорожного предпринимательства, которое становилось возможным в результате масштабного транспортного прорыва, осуществленного по инициативе и на средства государства. Строительный капитал акционерного общества Троицкой железной дороги создавался путем выпуска акций и гарантированных правительством облигаций. По мере укрепления позиций акционерного общества на территории Южного Урала и северного Казахстана расширяется территория распространения влияния частных предпринимателей в рамках частно-государственного партнерства, что выразилось в проектировании и возведении новых железнодорожных путей.

Библиографический список

1. Андреева Т.И. Строительство Троицкой железной дороги // Хозяйственное и культурное освоение Урала и Сибири в XIX–XX вв. — Томск, 2010.
2. Баталова Т.И. Деятельность акционерного общества Троицкой железной дороги // Степной край Евразии. Историко-культурное взаимодействие и современность. — Астана, 2003.
3. Регионы России и миграционные процессы : сборник статей. — Томск, 2007.
4. Сибирь в составе Российской империи / авт. колл.: И.Л. Дамешек, Л.М. Дамешек, В.П. Зиновьев и др. — М., 2007.
5. Челябинск : энциклопедия. — Челябинск, 2001.
6. Marks S. G. Road to Power: The Trans – Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia. 1850–1917. — London, 1991.
7. Owen C. Dilemmas of Russian Capitalism: Fedor Chizhov and Corporate Enterprise in the Railroad Age. — Harvard, 2005.
8. Железнодорожник. — 1909. — № 311.
9. Обзор деятельности II Департамента Государственного Совета по рассмотрению дел о частных железных дорогах за время с 1906 по 1913 гг. — СПб., 1914.
10. Российский государственный исторический архив (РГИА). — Ф. 268 — Оп. 10. — Д. 21.
11. Отчет о сооружении линии Полетаево – Троицк. — СПб., 1913.
12. РГИА. — Ф. 268. — Оп. 3. — Д. 1282.
13. РГИА. — Ф. 23. — Оп. 10. — Д. 443.
14. Устав Общества Троицкой железной дороги. — Пг., 1914.
15. Куприн А.Г. Кустанай. — Алма-Ата, 1979.
16. Отчет по сооружению линии Троицк – Кустанай. — Пг., 1917.
17. Финансовое обозрение. — 1913. — 1 дек.
18. Кустанайское степное хозяйство. — 1914. — 13 апр.
19. Андреева Т.И. Троицкая железная дорога // Россия в Первой мировой войне. 1914–1918 : энциклопедия : в 3 т. — М., 2014. — Т. 3.