

Отечественная история

УДК 656.2(571.1)”1914-1918”

DOI 10.37386/2413-4481-2021-3-71-76

И.А. Ерёмин

Алтайский государственный педагогический университет, г. Барнаул, Россия

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ В ДЕЛЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРОДОВОЛЬСТВИЕМ ВООРУЖЕННЫХ СИЛ И НАСЕЛЕНИЯ КРУПНЫХ ГОРОДОВ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Рассмотрен процесс функционирования железнодорожного транспорта Западной Сибири в годы Первой мировой войны в деле перевозки продовольствия для вооруженных сил и населения крупных промышленных центров Европейской России. Охарактеризован потенциал железнодорожного транспорта региона в рассматриваемый период. Выявлены этапы использования железнодорожного транспорта региона по доставке грузов для военных нужд. Анализируются причины кризиса железнодорожного транспорта и его последствия для снабжения продовольствием военных и гражданского населения.

Ключевые слова: Первая мировая война, Западная Сибирь, железнодорожный транспорт.

I.A. Eryomin

Altai State Pedagogical University, Barnaul, Russia

RAILWAY TRANSPORT OF WESTERN SIBERIA IN PROVIDING FOOD FOR THE ARMED FORCES AND POPULATION IN LARGE CITIES OF EUROPEAN RUSSIA DURING WORLD WAR I

The article deals with issues of the process of railway transport functioning in Western Siberia during World War I and its role in the transportation of food for the armed forces and the population of large industrial centers of European Russia. The potential of railway transport in the region in the period under review is characterized. The stages of using the regional railway transport for the delivery of goods for military needs are identified. The reasons for the crisis in railway transport and its consequences for the supply of food to the military and civilian population are analyzed.

Key words: World War I, Western Siberia, railway transport.

Вступление Российской империи в Первую мировую войну в 1914 г. заставило руководство страны предпринять энергичные усилия для привлечения ресурсов даже самых отдаленных регионов государства с целью скорейшего победоносного завершения глобального конфликта. Западная Сибирь, в состав которой в тот период входили Акмолинская и Семипалатинская области, Тобольская и Томская губернии, стала важным тыловым регионом, поставлявшим большие объемы продовольствия для вооруженных сил страны и населения крупных городов. Железнодорожный транспорт играл решающую роль в этом процессе.

В современной отечественной историографии проблемы использования железнодорожного транспорта в деле доставки из Западной Сибири

продовольствия для нужд фронта в годы Первой мировой войны впервые были затронуты в исследовании М.А. Винокурова и А.П. Суходолова [1]. В 2000–2010-х гг. вышли работы В.Н. Меньщикова, Ю.П. Горелова, Е.В. Вечер, А.Ю. Ижэндеева [2–5]. Актуальность заявленной проблемы заключается в том, что, несмотря на заметный научный интерес к исследованию этой темы в последнее время, наименее изученной остается проблема оценки вклада железнодорожного транспорта именно западной части Сибири в деле продовольственного снабжения действующей армии и населения крупных городов Европейской России.

Исследование базируется на широком спектре репрезентативных исторических источников, включающих как опубликованные, так и архив-

ные документы, некоторые из которых в научный оборот вводятся впервые.

Большие возможности для изучения обозначенной проблемы открывает использование модернизационной методологии. Наше исследование базируется на положении этой теории о том, что в начале XX в. Россия, добившись заметных успехов на пути модернизации, тем не менее не успела завершить переход от традиционного аграрного общества к капиталистическому индустриальному. Это сказалось на общей неподготовленности страны к глобальному конфликту с промышленно развитыми державами, в неспособности обеспечить стабильную работу железнодорожного транспорта по своевременной доставке различных грузов для фронта и крупных промышленных центров страны. В процессе работы использовался проблемно-хронологический метод исследования. В соответствии с ним из всех отраслей экономики, работавших на обеспечение потребностей фронта, был выделен железнодорожный транспорт, деятельность которого рассматривалась в хронологической последовательности.

Благодаря строительству Транссибирской железнодорожной магистрали, связавшей основные центры Сибири с европейским и мировым рынком, появилась реальная возможность постепенно подтягивать ее промышленное производство к общероссийскому уровню и наладить стабильный вывоз сельскохозяйственной продукции из региона. По территории Западной Сибири проходила Сибирская железная дорога. Накануне Первой мировой войны к зоне ее действия относилось 3 148 верст – от станции Челябинск до станции Иннокентьевская. К концу 1913 г. пропускная способность Сибирской железной дороги была доведена до 20 пар сквозных поездов в сутки, в том числе по Томской ветви до 12 пар. На участке Челябинск – Иннокентьевская в предвоенном 1913 г. подвижной состав включал более 26 тыс. вагонов. При этом в распоряжении службы движения находилось в среднем более 12 тыс. вагонов [6, с. 20]. В довоенный период на Сибирской железной дороге имелось 1 200 паровозов [7, с. 255]. Грузооборот дороги в 1913 г. составил более 355 млн пудов, а пробег паровозов превысил 28 млн паровозоверст [6, с. 3, 4]. Сибирская железная дорога существовала до 1915 г.

Следует подчеркнуть, что Западная Сибирь обладала в 1914 г. большими запасами зерновых культур. В главной житнице Азиатской России – Томской губернии – «избыток» зерновых от урожая 1914 г. составлял почти 123 млн пудов и был более чем на 76 млн пудов больше, чем в преды-

дущем году [8, с. 66]. В Акмолинской области, где урожай зерновых составил более 61,5 млн пудов [9, с. 19], не менее половины собранного относилось к «избыткам». В Тобольской губернии по итогам сельскохозяйственного года «свободный избыток... могущий поступить на рынок», составлял 18 млн пудов «продовольственных хлебов» [10, с. 22, 24]. В целом по Сибири, по данным порайонного комитета по урегулированию массовых перевозок грузов на Сибирской железной дороге, «общий урожай» в 1914 г. обеспечивал «излишек хлеба» до 300 млн пудов [11].

Гражданские и военные власти всех уровней вплоть до февраля 1917 г. уделяли особое внимание проблеме доставки заготовленного в регионе продовольствия и фуража до мест назначения по железным дорогам. Следует отметить, что в годы войны в Западной Сибири продолжалось строительство новых железных дорог. Несмотря на трудности военного времени, в октябре 1915 г. состоялось торжественное открытие Алтайской железной дороги протяженностью в 762 версты [12]. Дорога начиналась от Новониколаевска и шла до Барнаула, а затем главная магистраль пролегла до Семипалатинска, а ветка – до Бийска. В 1916 г. было открыто временное товарное и пассажирское движение на участке Карасук – Славгород Кулундинской железной дороги, протяженностью 88,3 версты [13]. Все эти дороги были однопутными.

Это позволило увеличить транспортные возможности Западной Сибири по переброске людей, продуктов и товаров для решения задач, вызванных войной. Значительную долю в грузоперевозках железных дорог региона занимали грузы, которые перевозились по воинскому тарифу. Так, согласно сведениям о грузообороте станции Барнаул Алтайской железной дороги, с 1 января по 1 сентября 1916 г. по воинскому тарифу было отправлено свыше 17,5 тыс. лошадей и более 3,2 тыс. экипажей. Всего за этот период из общего объема грузов в 1,1 млн пудов по воинскому тарифу было отправлено более 0,4 млн пудов [14, л. 10].

Благодаря работе железнодорожного транспорта, ежедневно десятки вагонов из Западной Сибири с продовольствием и фуражом направлялись в пункты назначения для решения общегосударственных проблем. По данным уполномоченного по заготовке хлеба в Сибири Н.Ф. фон Штейна, только по его ведомству к августу 1916 г. из региона было отправлено 12 706 вагонов с продовольственным и фуражным зерном. Из них 11 814 приходилось на Омскую железную дорогу, 641 – на Томскую, 122 – на Алтайскую, 78 – на Кулундинскую [15, л. 190-190 об.]. В результате толь-

ко со станций Омской железной дороги в 1914 г. было вывезено около 8 млн пудов зерна, в 1915 г. – около 16 млн пудов и в 1916 г. – не менее 10,5 млн пудов [16].

По железным дорогам продовольствие и фураж поступали с территории Западной Сибири все годы войны не только для фронта, но и тыловых воинских частей, размещенных в Европейской России [17, л. 225] и на территории Омского военного округа (ОмВо) [18, л. 67]. С помощью железнодорожного транспорта из региона в адрес интендантств соседних Иркутского и Приамурского военных округов только с 1916 по 1 марта 1917 г. было отправлено около 1 млн пудов хлеба [19, л. 3 об., 4 об.].

Кроме того, зернопродуктами из региона обеспечивали крупные предприятия Европейской России и Урала, выполнявшие военные заказы. Наиболее крупным заказчиком был Обуховский сталелитейный завод в Петрограде, которому «для нормального хода работ» по изготовлению шрапнелей, снарядов, орудий и орудийных установок в марте 1915 г. потребовалась крупная партия овса в 12 тыс. пудов для лошадей, «беспрерывно занятых перевозкой мелких металлов, материалов, всякого рода изделий и прочих тяжестей». Заказ получил хлеботорговец А.А. Воеводин, который должен был заготовить это зерно в Тобольской губернии с доставкой со станций Ишим, Омутинская, Тюмень Омской железной дороги [20, л. 8-8 об.].

С начала военных действий и до декабря 1915 г., по постановлению Временного распорядительного комитета по железнодорожным перевозкам, для продовольственных нужд Петрограда из Сибири ежедневно отправлялось по 20 вагонов мяса. С декабря 1915 г. по решению этого комитета ежедневная отправка сибирского мяса в столицу увеличилась на 12 вагонов [21].

Различные зерновые культуры и мясо-молочная продукция во все больших объемах доставлялись из региона железнодорожным транспортом в период с июля 1914 по февраль 1917 г. Только в Томской губернии, по данным чиновника Томского переселенческого района В.Я. Нагнибеды, зерновых культур для нужд армии Омской и Томской организациями по заготовке хлеба, было закуплено за 1914–1917 гг. 22 млн пудов [22, с. 18]. По сведениям уполномоченного в Сибири по отправке хлеба для армии Н.В. Дмитриева, за период с 1914 по начало 1917 г. его организацией было отправлено на запад из Западной Сибири более 42 млн пудов хлеба [20, л. 3-4, 7-7 об., 14 об.]. По подсчетам известного дореволюционного экономиста

Н.П. Огановского, из Сибири в 1915–1916 гг. было вывезено более 103 млн пудов хлебных грузов, из которых 5/6 приходилось на западносибирский регион [23, с. 99, 101]. Кроме того, железнодорожным транспортом для вооруженных сил из Западной Сибири было доставлено более 3 млн пудов сливочного масла [24, л. 35, 36 об.].

За этими цифрами стояла огромная по масштабам и сложности работа железнодорожного транспорта. С начала войны и вплоть до середины 1916 г. железные дороги страны увеличивали перевозки грузов, повысив физический объем перевозок по сравнению с предвоенным на 33,5 % [25, с. 208]. В Сибири, по сравнению с 1913 г., железнодорожные перевозки выросли к 1916 г. на еще большую величину – на 41 % [26, с. 24].

Тем не менее к 1916 г. все более заметной стала неспособность железнодорожного транспорта справляться с поставленными перед ним задачами по доставке на фронт необходимых армии грузов, прежде всего продовольствия. Плановые перевозки хлеба за первую половину 1916 г. были выполнены лишь на 48,1 % [25, с. 209].

Центральные власти считали «расстройство перевозок» главной причиной «испытываемых многими местностями Империи продовольственных затруднений» [27, л. 25]. Совет министров неоднократно вынужден был заниматься проблемой «недоотправления» важнейших народно-хозяйственных грузов и отмечать, что ее причиной является «неправильный оборот подвижного состава, постоянный отлив его в районы военных действий и недостаток свободных вагонов в местах отправления» [28, л. 95, 96].

Затруднения с железнодорожным транспортом и нарушенный внутренний обмен породили серьезные затруднения в снабжении вооруженных сил продовольствием. Перебои в поставках привели к тому, что запас продовольствия в действующей армии стал резко снижаться. Если в 1915 г. он составлял от 18- до 30-дневной потребности, то уже в 1916 г. он снизился до 12–16-дневной, а в 1917 г. – до 6–10-дневной [29, с. 154].

Для устранения отмеченных недостатков правительством были приняты решения по расширению инфраструктуры железнодорожного хозяйства. В результате предпринятых действий в течение 1916 – начале 1917 г. было сооружено более трех тысяч верст вторых путей, обращено внимание на устройство разъездов, развито 10 узловых станций. Эти меры до некоторой степени разрядили обстановку. В середине 1916 г. гражданское направление стало пропускать до 300 вагонов в сутки. Сибирское направление обеспечи-

вало вместо 708 вагонов 829. В целом по стране удалось увеличить число вагоно-пробегов на 1 500 вагонов в день [29, с. 121].

Однако принятых мер было явно недостаточно. Железнодорожный транспорт в годы войны работал на износ, и последствия этого напряжения сказались во втором полугодии 1916 г., когда он стал приходить в расстройство. Кроме того, крайне неблагоприятное воздействие на состояние подвижного состава оказал перевод промышленности на военные рельсы. Производство новых и ремонт действующих паровозов и вагонов отходили для властей на второй план по сравнению с выпуском оружия и боеприпасов. В результате железнодорожный транспорт ко второй половине 1916 г. приблизился к недееспособному состоянию. Число действующих паровозов в 1916 г. не превышало 16 тыс. В феврале – марте 1917 г. в стране оставалось всего 10 215 исправных паровозов из числа числившихся по штату 1916 г. 20 239. Мобилизационный план (№ 19) предусматривал потребность в 19 856 товарных и 4 000 пассажирских паровозах, а налицо на всех дорогах состояло 16 234 товарных и 3 823 пассажирских паровозов. Резко упало производство вагонов. Если в 1914 г. в России было выпущено 28 203 вагона, а в 1915 г. – 38 353, то в 1916 г. этот показатель упал до 8 705 вагонов. В 1914 г. на железных дорогах империи насчитывалось 539 549 вагонов, в 1915 г. – 575 611, в 1916 г. – 434 419 вагонов [30, с. 124–126].

В регионе в это время самая напряженная ситуация сложилась на Омской железной дороге. Здесь на 1 июля 1916 г. числилось по инвентарным книгам 744 паровоза и 17 508 вагонов. Фактически же эксплуатировалось 613 паровозов (82,3 %) и 1 409 вагонов (8,5 %) [30, с. 212].

Ярким примером кризиса и даже паралича в работе железнодорожного транспорта в этот период, на наш взгляд, может служить ситуация, возникшая с заготовленным в Западной Сибири, прежде всего для нужд армии, мясом. Местные газеты, а со ссылкой на них и центральные, сообщали зимой 1916–1917 г. о том, что на станциях Алтайской железной дороги между Семипалатинском и Бийском скопилось 4 млн пудов мяса. Чтобы вывезти такое количество, требовались 5 000 вагонов, но дорога была забита грузами. Для засолки этого мяса не хватало соли. Мясо было свалено под открытым небом [31].

Общественные силы региона в меру своих возможностей старались исправить эту кризисную ситуацию. Председатель Западносибирского общества сельского хозяйства профессор П.И. Лященко посылал телеграммы по поводу ненормального положения с запасами мяса на станциях Алтайской

железной дороги начальнику санитарно-эвакуационной части принцу Ольденбургскому, а также министрам – военному, земледелия и торговли. В результате была получена телеграмма от начальника Главного интендантского управления генерала Н.И. Богатко, который обещал, что большая часть заготовленного в районе Алтайской железной дороги мяса будет вывезена до «наступления теплого времени». Также была получена телеграмма от командующего войсками ОмВо о принятии экстренных мер к вывозу мяса [31].

На публикации прессы вынужден был публично отреагировать томский губернатор В.Н. Дудинский. Он не согласился с газетными утверждениями о количестве хранящегося мяса в объеме 4 млн пудов и указал, что между станциями Семипалатинск, Барнаул, Бийск и Новониколаевск «имелось к вывозу на весь зимний сезон около 1,5 млн пудов мяса». В.Н. Дудинский попытался успокоить общественность, заявив, что вывоз мяса, принадлежавшего Министерству земледелия, закончился 4 февраля [32].

Попытка решить проблему вывоза мяса официальными властями приводила к удивительным открытиям, которые свидетельствовали, по нашему мнению, о полной неразберихе в управленческих структурах России накануне Февральской революции. После того, как в дело вывоза мяса вмешалось военное начальство, на железных дорогах между Омском и Семипалатинском было обнаружено около тысячи пустых вагонов [33]. Как отмечал в это время корреспондент томской газеты «Сибирская жизнь», «мы переживаем поистине знаменательные дни всеобщей разрухи» [34].

Неспособность властей решить задачу нормального функционирования железнодорожного транспорта страны, привела к огромным проблемам в деле снабжения продовольствием промышленных центров России и ее вооруженных сил. Это стало одной из важнейших причин крушения самодержавия в феврале 1917 г. Такой точки зрения придерживался и последний министр внутренних дел Российской империи А.Д. Протопопов, считавший, что накануне революции железнодорожный транспорт находился «в полном расстройстве» [35, с. 157].

После Февральской революции заготовительная работа для армии в Западной Сибири продолжилась. Тем не менее положение с обеспечением продуктами питания войск постоянно ухудшалось. Хотя с территории региона для армии продолжали поступать довольно крупные партии продуктов [19, л. 14 об.] и весьма активно работала организация Уполномоченного в Сибири по отправке продовольственных грузов для армии Н.В. Дмитриева

в составе 140 человек, масштаб снабжения вооруженных сил и населения промышленных центров заметно уменьшился. Объем вывоза хлеба на запад из региона в 1917 г. уменьшился вдвое по сравнению с 1915 г. [36, с. 41].

Но даже такое количество продовольствия вывезти из Западной Сибири в этот период было крайне сложно. Развал железнодорожного транспорта к этому времени достиг критических масштабов. Наиболее ярко кризисная ситуация проявлялась в резком росте числа неисправных, как тогда называли, «больных» паровозов. Так, если в мае и 1917 г. в целом по России таких паровозов было 23,5 % от их общего количества [37, с. 248], то на Алтайской и Омской железных дорогах – 20 %, а на Томской – 27 %. При этом объем перевозки грузов по железным дорогам сократился в Сибири в 1917 г. на 20 % по отношению к 1916 г. [26, с. 24].

Кроме того, политическое противостояние властей из-за существовавшего в стране двоевластия привело к падению исполнительской дисциплины на всех управленческих уровнях. Трудовая дисциплина упала ниже критического уровня. Ее заменяли всячески пропагандируемые радикальными социалистами митинговщина и вседозволенность. Забастовки и стачки в регионе, зачастую с абсолютно невыполнимыми требованиями, стали обычным делом. Типичной в этом плане представлялась ситуация, которую в июле 1917 г. в телеграмме Особому совещанию по обороне представил заместитель председателя заводского совещания Уральско-го района А.В. Фадеев. По его данным, в то время как рабочие заводов Урала, выполнявшие военные заказы, испытывали острую нехватку продовольствия, склады в Акмолинской области и Тобольской губернии были настолько забиты зерном, что «даже прекратилась подвозка и сдача крестьянами хлеба». Проблему можно было решить, по мнению А.В. Фадеева, «немедленным назначением поездов», которые бы перевезли необходимое для голодающих рабочих Урала зерно, в изобилии имевшееся в западносибирских регионах [37, с. 295, 296]. Однако найти необходимое количество поездов для решения проблемы продовольственного снабжения властям так и не удалось.

После захвата власти большевиками сельские труженики региона и представлявшие их интересы кооперативные организации пытались что-то сделать для продовольственного снабжения разваливавшейся русской армии и голодавшего населения промышленных центров Европейской России. Об этом, на наш взгляд, наглядно свидетельствовали решения состоявшегося 25 ноября 1917 г. в Новониколаевске Общесибирского ко-

оперативного съезда с участием представителей 47 организаций, объединявших в своих рядах свыше пяти тысяч кооперативов Сибири, Урала и Дальнего Востока. Участники съезда, отметив, что на Сибирь возложена «совершенно исключительная задача... в деле снабжения и продовольствия фронта и северной России», решили принять «исключительные меры» в этой области. В частности, предлагалось создать постоянную службу «по окарауливанию товаров», установить тщательный контроль за грузами, перевозившимися по железной дороге, ввести военное положение на железнодорожном транспорте [38, с. 20].

Впрочем, кризис транспорта в этот период достиг такой стадии, что начиная с середины декабря 1917 г. Омская железная дорога не перевозила продовольственных грузов в западном направлении. Ее администрация объясняла возникшую ситуацию, когда в ожидании отправки на железной дороге стояли более тысячи вагонов с продовольствием, отказом «следующих дорог» их принять [39, с. 64].

Таким образом, железнодорожный транспорт был главным средством доставки продовольствия из Западной Сибири для вооруженных сил страны и населения промышленных центров России в годы Первой мировой войны. Деятельность железнодорожного транспорта Западной Сибири по доставке продовольствия военным и гражданскому населению, на наш взгляд, можно разделить на три этапа.

Первый этап охватывает период с июля 1914 г. до первой половины 1916 г. В это время в регионе, по сравнению с довоенным периодом, железнодорожные перевозки выросли более чем на 40 %, протяженность железных дорог увеличилась почти на тысячу верст.

Второй этап длился со второй половины 1916 г. по февраль 1917 г. Это было время серьезного кризиса железнодорожного транспорта, как в масштабе всей страны, так и региона. Следствием милитаризации экономики страны стало резкое сокращение производства паровозов и вагонов, неспособность организовать их своевременный ремонт. В результате из-за возросшей нехватки паровозов и вагонов возможности доставки продовольствия из региона заметно сократились.

Третий этап охватывает март – декабрь 1917 г. В эти послереволюционные месяцы кризис на железнодорожном транспорте в регионе приобрел системный характер. Он усугублялся ожесточенной политической борьбой, нарастанием хаоса и анархии, отсутствием трудовой дисциплины. К концу этого периода вывоз из региона существенных объемов продовольствия для армии практически прекратился. В это время в условиях захвата

власти большевиками в регионе сохранялась патриотическая инерция оказания помощи фронту продовольствием. Она исходила от крестьянства и представлявших его интересы кооперативов, которые своими силами пытались наладить вывоз продовольствия из региона железнодорожным транспортом. Но все их усилия были напрасны. Заключение большевистским правительством сна-

чала перемирия, а затем подписание сепаратного мирного договора со странами Четверного союза, демобилизация армии поставили точку в деятельности по заготовке в регионе продовольствия и вывозе его с помощью железнодорожного транспорта для удовлетворения продовольственных потребностей вооруженных сил и населения крупных промышленных центров Европейской России.

Библиографический список

1. Винокуров М. А., Суходолов А. П. Экономика Сибири. 1900–1928. Новосибирск: Наука СО, 1996. 320 с.
2. Меньшиков В. Н. Экономическое и социокультурное развитие Тобольской губернии в период Первой мировой войны (1914–1917 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2001. 23 с.
3. Горелов Ю. П. Сибиряки на защите Отечества в войнах начала XX века. Кемерово: Кузбассвуиздат, 2003. 385 с.
4. Вечер Е. В. Влияние Транссибирской железнодорожной магистрали на развитие Томской губернии в конце XIX – начале XX вв.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2004. 20 с.
5. Ижендеев А. Ю. Организация регионального управления транспортом России (на материалах Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения в конце XIX – начале XX вв.): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Томск, 2011. 23 с.
6. Краткий обзор эксплуатации Сибирской железной дороги за 1914 год (Последний год эксплуатации Сибирской железной дороги). Томск: Типо-литография Томской железной дороги, 1915. 91 с.
7. Сибирь в составе Российской империи. М.: Новое литературное обозрение, 2007. 368 с.
8. Обзор Томской губернии за 1914 год. В сельскохозяйственном отношении. Томск: Изд. Губ. Пересел. комит., 1915. 272 с.
9. Обзор Акмолинской области за 1915 год. Омск: Изд-во обл. стат. комит., 1917. 78 с.
10. Урожай хлебов и трав в Тобольской губернии в 1914 году. Тобольск: Изд-во статист. Отд. Тоб. Переселенч. района, 1914. 32 с.
11. Сибирская жизнь. 1914. 8 авг.
12. Жизнь Алтая. 1915. 23 окт.
13. Правительственный вестник. 1916. 28 сен.
14. Государственный архив Алтайского края (ГААК). Ф. 4. Оп. 1. Д. 524.
15. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 456. Оп. 1. Д. 294.
16. Сибирская жизнь. 1917. 15 фев.
17. ГААК. Ф. 174. Оп. 1. Д. 90.
18. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 412. Оп. 1. Д. 10.
19. Бюджетное учреждение Омской области «Исторический архив Омской области» (БУ ИСА). Ф. 81. Оп. 1. Д. 86.
20. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 499. Оп. 3. Д. 1362.
21. Сибирская жизнь. 1915. 29 дек.
22. Томская губерния. Статистический очерк. Томск, 1917.
23. Огановский Н. П. Народное хозяйство Сибири. Омск: Изд-во Сиб. отд. Всерос. центр. Союза потребит. о-в, 1921. 175 с.
24. БУ ИСА. Ф. 81. Оп. 1. Д. 44.
25. Дякин В. С. Русская буржуазия и царизм в годы Первой мировой войны (1914–1917). Л.: Наука, 1967. 372 с.
26. Зольников Д. М. Рабочие Сибири в годы Первой мировой войны и Февральской революции. Новосибирск: Наука СО, 1982. 206 с.
27. РГИА. Ф. 457. Оп. 1. Д. 12.
28. РГИА. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 103.
29. Бескровный Л. Г. Армия и флот России в начале XX в. Очерки военно-экономического потенциала. М.: Наука, 1986. 237 с.
30. Свешников Н. А. Экономика Сибири в период империализма. М.: Тип. ВЗФЭИ, 1975. 239 с.
31. Сибирская жизнь. 1917. 5 фев.
32. Сибирская жизнь. 1917. 16 фев.
33. Сибирская жизнь. 1917. 24 фев.
34. Сибирская жизнь. 1917. 17 фев.
35. Жилин А. П. К вопросу о морально-политическом состоянии русской армии в 1917 г. // Первая мировая война: дискуссионные проблемы истории. М.: Наука, 1994. С. 153–165.
36. Сафронов В. П. Октябрь в Сибири. Красноярск: Кн. Изд-во, 1962. 723 с.
37. Экономическое положение России накануне Великой Октябрьской социалистической революции. Документы и материалы. Март – октябрь 1917 г. М.; Л.: АН СССР, 1957. Ч. Вторая. 656 с.
38. Алтайский крестьянин. 1917. 9 дек. (№ 47).
39. Из истории Советского Омска (1917 – июнь 1941 гг.): сборник документов и материалов. Омск: Зап.-Сиб. кн. изд-во. Ом. отдел, 1975. 336 с.