

УДК 625.1 (476) (091)

Особенности законодательного регулирования частного железнодорожного строительства в России в 50–70-е гг. XIX в.

С. Б. ЖИХАРЕВ

В последнее время в российской исторической науке наметился рост исследовательского интереса к истории частного предпринимательства. Наряду с изучением истории корпоративного бизнеса в промышленности, банковском деле, сельском хозяйстве и торговле появились серьезные работы, посвященные железнодорожному строительству в пореформенную эпоху как сфере предпринимательской деятельности [1, 2]. На основе новых архивных материалов авторы предложили свое видение проблемы роли государства в развитии акционерного железнодорожного предпринимательства. Однако ученые не уделили внимания изучению правовых основ частнопредпринимательской деятельности в железнодорожном строительстве России, не проанализировали содержание законов как совокупности положений, регулирующих этот вид деятельности. В современной историографии не проведено компаративистское изучение российской и западноевропейской систем законодательного регулирования в частном железнодорожном строительстве. Данная статья является попыткой заполнить образовавшийся пробел и представить обзор основных законоположений (общего и сепаратного характера), касающихся условий учреждения частных акционерных железнодорожных компаний в России в 50–70-е гг. XIX в., а также выявить их особенности в сравнении с другими странами. В ряде случаев в статье имеет место осознанный выход за обозначенные хронологические рамки с целью установления связей с предшествующими и последующими историческими событиями и эпохами.

Увеличение в России в первой трети XIX в. числа акционерных компаний потребовало от государства выработки единых правил учреждения частных предприятий. Результатом этого явилось принятие 6 декабря 1836 г. фундаментального по своему значению для развития российского частного предпринимательства закона «О компаниях на акциях» [3]. С незначительными поправками он определял экономическую стратегию правительства вплоть до 1917 г. Принятие данного закона свидетельствовало о роли и значении акционерной формы предпринимательства в экономике России.

Общеввропейской тенденцией в развитии корпоративной формы предпринимательства в первой половине XIX в. являлся разрешительный (концессионный), а не явочный порядок учреждения акционерных обществ. Так, ст. 2 закона гласила, «что ни одна компания на акциях не может быть учреждена без особого разрешения правительства» [4]. При этом устанавливался дифференцированный подход к создаваемым компаниям. Некоторые из компаний могли рассчитывать, по усмотрению правительства, на льготы и преференции, что создавало о них представление как о деле исключительно выгодном. В разряд привилегированных были включены и железнодорожные компании, которые были квалифицированы как «предприятия, требующие особенных пособий науки, технических производств и издержек на предварительное устройство заведений, машин и т. п.» [5]. Таким образом, государство брало под свой контроль процесс акционирования промышленности и транспорта, выступая в роли контролера и покровителя.

Закон от 6 декабря 1836 г., представляя собой образец общего акционерного законодательства, выполнял функцию своеобразного «юридического фундамента» для всего массива сепаратного законодательства. Положение «о компаниях на акциях» предусматривало лишь наиболее общие принципы создания акционерных компаний.

Вполне закономерно, что наряду с действием норм указанного положения в России получило развитие сепаратное законодательство, представленное уставами акционерных компаний. Если Положение о компаниях на акциях устанавливало пределы прав и обязанностей, а также формы их организации, то уставы определяли все это применительно к каждой акционерной компании. В частности, уставы дополняли и конкретизировали порядок оплаты акций, номинальную цену акций и т.д. В отличие от общего законодательства, уставы более гибко реагировали на изменения, вырабатывавшиеся акционерной практикой.

До середины 50-х годов XIX в. рост числа акционерных компаний не отличался повышенной динамикой. За период тридцатилетнего правления Николая I было учреждено лишь 136 новых компаний [6, с.59]. Крымская война и связанный с ней отложенный спрос на промышленные товары способствовали расширению сферы для внутреннего инвестирования российских капиталов. Оживление промышленности сопровождалось активизацией акционерного учредительства. Определенное влияние на этот процесс оказало снижение процентов (с 4 до 3) по вкладам в государственные кредитные учреждения. При этом свободный капитал устремился в сферу акционерного предпринимательства. Общий акционерный подъем был усилен ростом числа частных компаний в области железнодорожного строительства. Если в 1856–1865 годах организовано 12 акционерных товариществ с суммарным капиталом 200,4 млн. рублей, то за последующее пятилетие были учреждены 35 компаний (586,3 млн. рублей). Это составило 80% от суммы всех частных капиталов в российскую промышленность [7, с.207]. В период с 1866 по 1870 год в силу преобладания гарантированных правительством железнодорожных предприятий выдача концессий сосредоточилась в финансовом ведомстве. Функции Министерства путей сообщения сводились к регистрации уже принятых решений и обеспечению технической стороны строительства новых линий.

Интенсификация после Крымской войны частного железнодорожного строительства потребовала от властей возобновления работы по созданию унифицированной формы железнодорожного устава. Проблема строительства в России сети железных дорог с привлечением частных инвестиций была окончательно решена указом Александра II от 28 января 1857 г. о создании Главного общества российских железных дорог [8, 9]. Документ содержал конкретную программу, которая юридически закрепляла систему постройки железных дорог частными акционерными обществами при непосредственном содействии властей (гарантия 5% дохода). Дополнительные финансовые стимулы для создания подобных компаний являлись результатом специфических условий дорognaющей модернизации страны. Такие принципы акционерного учредительства можно рассматривать как прямое следствие форсированных темпов индустриального прогресса, которые требовали значительных усилий со стороны государства.

Дореволюционная российская юридическая практика приравнивала железнодорожные уставы к концессиям, которые представляли особую разновидность договорных отношений между верховной властью и частными предпринимателями. Специфика данных отношений заключалась в том, что железнодорожные концессии закрепляли уступку правительством определенных прав частным лицам как акт *односторонней* (курсив – С.Ж.) воли государственной власти. Следовательно, правительство не могло расторгнуть в судебном порядке принятые на себя в концессии обязательства [10, с.358]. Подобное решение грозило бы бесконечными судебными процессами, что навсегда подорвало бы всякое доверие к властям. В результате государство отвело себе роль неравноправного партнера по отношению к частным железнодорожным компаниям. При таком положении дел власти могли только *рекомендовать* (курсив – С.Ж.) правлению железнодорожного общества вносить поправки в устав своей компании. Тем не менее, с учетом того факта, что многие железнодорожные общества к началу 1870-х годов являлись должниками казны, правительство сохраняло за собой возможность для финансового нажима на них.

В качестве первой полноценной железнодорожной концессии в России можно рассматривать устав Главного общества российских железных дорог [11, с.63]. Впоследствии устав стал образцом для составления более поздних концессий и уставных документов. Как правило, концессия предшествовала уставу, так как в ней подробно оговаривались предвари-

тельные условия, на которых власть разрешала предпринимателю или группе лиц сформировать железнодорожное общество. Такой порядок являлся особенностью транспортных предприятий, где концессионер играл роль подрядчика, берущего на себя обязательства за свой счет построить железную дорогу. Вознаграждение за свои расходы он получал в виде права взимать плату за перевозки. Так, срок владения для Главного общества российских железных дорог ограничивался 85 годами со дня завершения строительных работ. По истечении указанного срока каждая железная дорога должна была бесплатно перейти в ведение государства [12]. После формирования основного капитала публиковался устав железнодорожной компании. Он составлялся по выработанному в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий (с 1865 г. – Министерство путей сообщения) единому образцу и вместе с прошением подавался в Комитет министров для получения конфирмации императора. Обычно устав вбирал в себя текст концессии, дополняя его положениями, касающимися последующей эксплуатации железной дороги.

Обязательными структурными компонентами любого устава являлись следующие положения: 1) цель предприятия, 2) его название, 3) размер основного капитала, 4) порядок управления делами, предмет и пределы власти правления и общего собрания акционеров, 5) порядок распределения дивиденда [13, с.308]. Содержание вышеназванных позиций раскрывалось в 50 или чуть большем числе параграфов устава.

Процесс создания акционерного железнодорожного общества в России осложнялся тем, что уставы акционерных компаний подвергались юридической экспертизе в 5–6 государственных инстанциях на предмет соответствия действующим законам. Выполнение всех бюрократических процедур отнимало у предпринимателя не менее 4 месяцев.

Заслуживает внимания точка зрения, согласно которой российское железнодорожное право являлось компиляцией французского железнодорожного законодательства (фр. *cahiers des charges* – «технические условия») [14, с.43]. Дело в том, что к моменту массового железнодорожного строительства в России (третья четверть XIX в.) многие европейские страны уже накопили богатый опыт законодательного регулирования в указанной сфере деятельности. Поэтому основная задача финансового и железнодорожного ведомств заключалась в адаптации достижений других государств в этой области к условиям российской действительности. В обозначенный период во Франции господствовала концессионная система учреждения железнодорожных обществ, что соответствовало основным нормам общего российского законодательства. Как и во французском варианте, российское правительство гарантировало предпринимателям чистый доход в размере 5% на затраченный капитал, участвовало в размещении облигаций железнодорожных компаний, предоставляло им ссуды. Кроме того, в §4 устава Главного общества российских железных дорог установлено внесение залога от учредителей для обеспечения качественного проведения строительства [15]. По мере производства работ общество получало обратно 1/10 часть отработанного им залога, что соответствовало положению французского законодательства [16, с.78]. Много общего было с французским железнодорожным правом и в механизме выкупа частных дорог государством. Пока железные дороги еще не имели большого народнохозяйственного значения, правительство не считало необходимым оговаривать свое право на их выкуп. В этом показателен пример первой в Российской империи Царскосельской железной дороги. Однако §9 Главного общества уже допускал возможность огосударствления частной железнодорожной линии после истечения 20 лет со дня окончания постройки на условиях компенсации. Далее содержался подробный алгоритм расчета выкупной цены [17].

Железнодорожное строительство обладает рядом специфических особенностей: а) требуется мобилизация больших капиталов, б) присутствует значительный риск (слишком прочное «закрепление» капитала). При сооружении дороги очень больших инвестиций требуют предварительные изыскания, составление проекта железнодорожной линии, поиск необходимого капитала, управление постройкой, а также устройство пути, станций и других строений. Поэтому затраченные средства невозможно получить обратно и переориентировать на иные цели. Вложенный в строительство капитал может лишь постепенно восстано-

виться в будущих железнодорожных перевозках. Следовательно, если инвестиции сделаны неверно, то отсутствует возможность исправить положение [18, с.121].

С этой позиции акционерная форма являлась наиболее приемлемой. Во-первых, она позволяла оперативно аккумулировать необходимые средства. Во-вторых, железнодорожная компания имела возможность с разрешения правительства увеличить свой капитал за счет выпуска новых акций или облигаций. Например, 29 мая 1862 г. разрешение Комитета министров на осуществление выпуска облигаций для увеличения оборотного капитала получило общество Риги–Динабургской дороги [19]. В-третьих, в случае неудачи ответственность акционера ограничивалась стоимостью его ценных бумаг. Успехи российского железнодорожного строительства в 60–70-х годах XIX в. во многом были связаны с развитием акционерной формы предпринимательства.

Участие иностранных капиталистов в гарантированных российским правительством частных железнодорожных займах приносило им стабильные доходы, не давая при этом права контроля над сооружением железной дороги. Хотя представители иностранных финансовых групп входили в состав правлений некоторых российских железнодорожных обществ, они играли там второстепенную роль, осуществляя, видимо, функцию общего мониторинга. Исключение составляло общество Динабург–Витебской дороги. В целом это был уникальный эпизод в практике железнодорожного строительства в России. Во-первых, акционерное общество данной дороги было единственным в стране, которое не подлежало юрисдикции российских законов и функционировало на основе британских законодательных актов. Во-вторых, в предшествующей практике административный аппарат железных дорог России комплектовался российскими кадрами, а на Динабург–Витебской железной дороге управляющим был утвержден руководитель ее постройки инженер Д. Вильямс, являвшийся английским подданным. Кроме того, начальником службы пути и зданий стал британский инженер М. Карлейль [20, с.381].

Специфической особенностью России являлось отсутствие вплоть до 80-х годов XIX в. унифицированного законодательства в сфере железнодорожного транспорта. Лишь в 1885 г. был опубликован Общий устав российских железных дорог, представлявший в основном правила эксплуатации (действовал до революции, а основные перевозочные правила – до 1928 г.). Первый, базовый, раздел устава включал положение «о общих и частных железнодорожных установлениях», одной из главных целей которого было урегулирование и упорядочение правового и хозяйственно-коммерческого взаимодействия железных дорог. Кроме того, устав вводил систему координационных учреждений с элементами их вертикальной субординации. Во главе данной системы находился высший совет по железнодорожным делам, при котором функционировал распорядительный комитет [21, с.614]. В состав совета, кроме чиновников разных ведомств, входили представители торговли, промышленности и частных дорог. Статья 142 устава впервые содержала норму, где признание железнодорожного акционерного общества несостоятельным влекло немедленный переход частной компании в государственное управление. В разработке основных положений документа активное участие принимал С.Ю. Витте. Таким образом, устав отражал возрастающую степень государственного влияния в сфере железнодорожного транспорта.

По сравнению с Англией и Францией, где имелась развитая система железнодорожного права, в России до появления Общего устава российских железных дорог не существовало единого железнодорожного законодательства. Видимо, это было вызвано тем, что в пределах России римское право исторически так и не прижилось. Заполнить образовавшийся с самого начала в железнодорожном строительстве правовой вакуум были призваны разбросанные по всему Своду законов и в его продолжениях статьи, а также помещенные в различных сборниках ведомственные инструкции, циркуляры и т.д. Так, в первой части 12 тома Свода законов Российской империи содержался Устав путей сообщения, основные статьи которого относились ко времени функционирования одной казенной Николаевской железной дороги [22, с.107-231]. В частности, документ определял размер и порядок внесения денежного залога, указывал на необходимость компенсации убытков частным лицам в ходе сооружения и экс-

плуатации железнодорожных линий. Много внимания закон уделял решению проблем безопасности. В 1857 г. в России была учреждена государственная инспекция частных железных дорог, одной из целей деятельности которой являлось проблема безопасности на транспорте. В связи с этим устав путей сообщения предписывал на каждой частной линии на период постройки создавать специальный правительственный надзор для контроля над безопасностью. Полномочия инспекторов при этом ограничивались наблюдением за соответствием работ техническим условиям, правильностью их выполнения, а позже – за удобством и безопасностью движения. Распорядительных функций чиновники, осуществлявшие контроль над безопасностью, пока не имели [23, с.23]. Вполне очевидно, что данный устав в силу своей архаичности не мог эффективно регулировать более сложные юридические и экономические положения, которые появились позже.

Обозначившаяся с середины 1860-х годов активизация частного железнодорожного строительства сопровождалась различного рода злоупотреблениями. В воспоминаниях современников содержится много подробностей, красочно описывающих факты коррупции при распределении железнодорожных концессий [24; 25; 26; 27]. Вместе с тем, нелишне будет заметить, что и сами авторы мемуаров были далеко небезгрешны. Так, барон А.И. Дельвиг ушел с должности инспектора частных железных дорог, помимо прочих обстоятельств, также и из-за обвинений во взяточничестве. Первый министр путей сообщения П.П. Мельников запятнал свое имя подписанием контракта с американским предпринимателем В. Уайнсом на ремонт подвижного состава для Николаевской железной дороги, по которому российская казна лишилась 25 млн. рублей [28, с.438]. В железнодорожном строительстве России степень инвестиционных издержек достигала от 30 до 50% действительной стоимости сооружения железной дороги. Значительная часть из них шла на взятки разным «влиятельным» лицам в правящих кругах для получения концессий.

Следует уточнить, что на заре «эры» железнодорожного строительства в Англии так называемые «парламентские издержки» (взятки на создание собственного лобби) шли особой статьей в расходных сметах частных железнодорожных компаний. Поэтому нет смысла предвзято относиться к России: коррупция как должностное преступление хорошо знакомо всему человечеству. Проблема заключается в том, насколько эффективно государство борется с этим злом.

В 1868 г. по инициативе министра финансов М.Х. Рейтерна были установлены новые правила выдачи концессий [29, с.575]. Согласно им, в России вводился принцип закрытой конкуренции между избранными соискателями (раньше разрешение получали только «лица, внушающие доверие»). Вместе с тем обозначенные правила заключали в себе серьезные противоречия: с одной стороны, заложенный в них принцип состязательности позволил значительно снизить расценки железнодорожного строительства, уменьшить процент правительственной гарантии на основной капитал; с другой – в азарте соперничества предприниматели искусственно занижали стоимость постройки, что крайне негативно сказывалось на качестве работ.

Для устранения перечисленных недостатков в ведомстве путей сообщения в 1873 г. были разработаны новые условия получения железнодорожных концессий частными лицами. Главная идея новых правил состояла в увеличении контролирующей роли государства в железнодорожном строительстве [30, с.152]. Отныне правительство само проводило изыскания спроектированных частных линий, допускалась практика сооружения железных дорог казной [31, с.578]. Одновременно стала возможной подписка на акции для мелких акционеров, что *de jure* позволяло выходцам из малообеспеченных слоев общества принимать участие в управлении компанией. Допуск к управлению акционерным товариществом как можно большего числа лиц мог способствовать предотвращению злоупотреблений со стороны администрации железнодорожных компаний. Однако на практике все оказалось по-другому: большая часть акций через подставных лиц и перекупщиков попадали в руки одних и тех же предпринимателей.

Подобная тенденция полностью подтверждается на примере общества Ландварово-Роменской железной дороги (см. табл.).

Таблица

**Список акционеров общества Ландварово–Роменской железной дороги
по состоянию на 14 июня 1875 г. [32, л.3]**

№	Фамилия, имя, отчество акционера	Количество акций
1	Мекк Карл Федорович	52033
2	Фельдман Франц Егорович	100
3	Мириманов Семен Мириманович	100
4	Фомин Александр Александрович	100
5	Граф Бенигсен Павел Александрович	2000
6	Рейхардт Фердинанд Карлович	100
7	Лейсте Роман Федорович	100
8	Ламанский Александр Павлович	100
9	Фроловский Александр Филаретович	100
10	Зибердт Иван Самойлович	100
11	Зибердт Федор Самойлович	100
ВСЕГО		54933

Данные, которыми мы располагаем, относятся не к моменту учреждения компании (май 1871 г.), а к середине июня 1875 г., когда железная дорога уже находилась в эксплуатации. Тем не менее, известно, что с момента основания Ландварово–Роменской железнодорожной линии К.Ф. фон Мекк являлся собственником почти всех акций, а после завершения его жизненного пути в конце 1875 г. ценные бумаги унаследовала его семья. Поэтому сведения таблицы вполне репрезентативны. В нарушение §39 концессии Ландварово-Роменской железной дороги Мекк стал владельцем 52033 из 54933 акций. Таким образом, создав классическое фиктивное общество, он стал практически единственным хозяином этой магистрали.

В целом складывается впечатление, что в отношении железнодорожного бизнеса власть широко использовала методы «двойной морали». В период с 1866 по 1870 год государство было заинтересовано в расширении железнодорожной сети на частной основе, поэтому с легкостью закрывало глаза на факты «антипредпринимательского» поведения со стороны железнодорожных «королей». Однако, как только в начале 70-х годов XIX в. необходимость в услугах тогдашних железнодорожных олигархов отпала, власти предприняли незамедлительные шаги по ограничению масштабов их деятельности, что нашло свое выражение в ужесточении условий при выдаче железнодорожных концессий. Вместе с тем предприниматели демонстрировали высокие адаптационные качества, легко обходя новые правила игры.

Таким образом, рецепция Россией французского железнодорожного права не способствовала быстрому созданию собственной высокоэффективной системы законодательного регулирования в сфере железнодорожного строительства. Это было обусловлено наметившимся в эпоху «Великих реформ» противоречием между динамично развивающимся в либеральном духе сепаратным российским законодательством (концессии и уставы) и безнадеж-

но отставшим общим акционерным законодательством (закон 1836 г. и последующие дополнения к нему). Так, если после финансового кризиса середины 60-х годов XIX в. европейские правительства с целью активизации частного предпринимательства осуществили переход к регистрационной системе создания новых предприятий, то в России юридическая практика по-прежнему опиралась на архаичный закон 1836 г. В этой связи значительных усилий и больших финансовых средств требовало получение концессии и учреждение акционерного общества (формирование основного капитала, поддержка со стороны влиятельных лиц и т.д.) Существенные издержки, понесенные на предварительном этапе, предприниматели стремились компенсировать при помощи незаконных махинаций в ходе строительства и последующей эксплуатации железной дороги.

Abstract. For the first time in Belarusian historiography the the author gives the analysis of the legislative mechanisms of railroad construction in Russia and Belarus. The attention is focused on gradual development of legislative regulation of railroad construction in Russia. Having compared the French and the Russian national railroad legislations, the author revealed their common and peculiar features . The article also discloses the role of railroad construction in accumulation of primary capital by so-called railroad «oligarchs».

Литература

1. Слепнев И.Н. Предпринимательство в сфере железнодорожного транспорта в XIX в. // История предпринимательства в России / Кн. 2: Вторая половина XIX – нач. XX века. – М.: Росспэн, 1999. – С. 127–174.
2. Елютин О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. – 2004. – №2. – С. 71–92.
3. Полное собрание законов Российской империи с 12 дек. 1825 г. по 1 марта 1881 г. – СПб.: Тип. II отд. с.е. и. в. канцелярии, 1830–1881. – Собрание II.–Т.1–55 (далее – П.С.З. II собр.) Т.11. №9763.
4. П.С.З. II собр. Т.11. №9763.
5. П.С.З. II собр. Т.11. №9763.
6. Вознесенский С. Экономика России XIX–XX вв. в цифрах. – Л.: Учеб. типография Первого дома коммуны трудмолодежи, 1924. – Вып. I. – 181с.
7. Хромов П.А. Экономическое развитие России в XIX–XX вв. – М.: Политиздат, 1950. – 551с.
8. П.С.З. II собр. Т.32. №31448.
9. Национальный исторический архив Беларуси, ф.1430, оп.1, д.29336: Главное общество российских железных дорог. Указ его императорского величества о сооружении первой сети железных дорог в России. – СПб., 1857.
10. Мигулин П.П. Русский государственный кредит 1769–1899 гг.: В 2 т. – Харьков: Типо-литография «Печатное дело», 1900.
11. Борзенко А.А. Материалы по железнодорожным вопросам. Железные дороги в Англии, Франции и России. – Ярославль: Тип. Г. Андреевского, 1881. – 98с.
12. П.С.З. II собр. Т.32. №31448.
13. Поткина И.В. Законодательное регулирование предпринимательской деятельности в России // Экономическая история России XIX–XX вв.: современный взгляд: Сб. ст. / Под. ред. В.А. Виноградова. – М.: Росспэн, 2000. – С. 15–76.
14. Борзенко А.А. Указ. соч.
15. П.С.З. II собр. Т.32. №31448.
16. Обзор иностранных законодательств об акционерных компаниях. – СПб., 1901. – 274с.
17. П.С.З. II собр. Т.32. №31448.
18. Чупров А.И. Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и отношения к интересам страны. – М.: Тип. А.И. Мамонтова, 1875. – 351с.

19. П.С.З. II собр. Т.37. №38329.
20. Дельвиг А.И. Мои воспоминания: В 4 т. – М.: Изд-е Моск. публ. и Румянцевского музеев, 1912. – Т.3.
21. Общий устав российских железных дорог с изданными в изменение и развитие его до 1 октября 1911 г. постановлениями, правилами и распоряжениями. – Т. XIX: Свод Законов. – СПб.: Изд-е управл. железн. дорог, 1911. – Ч.1. – 726с.
22. Свод законов Российской империи: В 15 т. – СПб.: Тип. II отд. Собств. Его Имп. Вел. Канц., 1857.
23. Жихарев С.Б. Проблемы безопасности на железнодорожном транспорте: исторический экскурс // Проблемы безопасности на транспорте: Тез. докл. Международ. науч.-практ. конф., Гомель, 15–16 окт. 2000 г. / Бел. гос. ун-т транспорта. – Гомель, 2000. – С.23.
24. Дельвиг А.И. Указ. соч.
25. Витте С.Ю. Избранные воспоминания. – М.: Мысль, 1991. – 718с.
26. Дневник Д.А. Милютина: В 2 т. – М., 1947.
27. Феоктистов Е.М. За кулисами политики и литературы 1848–1896 гг.: Воспоминания. – М.: Новости, 1991. – 458с.
28. Хачатуров Т.С. Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР. – М.: Гос. соц.-экон. изд-во, 1939. – 715с.
29. Министерство финансов (1802–1902): В 2 ч. – СПб.: Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1902.
30. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798–1898 гг.). – СПб.: Тип. П. Гемпель, 1898. – 131с.
31. Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К°, 1899. – 591с.
32. Музей истории Белорусской железной дороги (г. Минск), Ф. «основной», №58 (Российский государственный исторический архив, Ф.331, оп.1, д.40 фотокопия).