

УДК 947.0"186":625.1

Проекты железнодорожного строительства в западных губерниях Российской империи в начале XX в.

С.Б. ЖИХАРЕВ

В статье проанализированы наиболее крупные проекты железнодорожного строительства в западных губерниях Российской империи в конце 90-х гг. XIX в. – 1914 г. Отмечается, что в начале XX в. вместо транзитных железнодорожных магистралей в западных губерниях сооружаются главным образом стратегические. Новый фактор, оказывающий влияние на характер железнодорожного строительства в регионе в начале XX в., – союзник России по Антанте Франция, рассчитывающая на максимально эффективное использование в грядущей войне с Германией человеческих и материальных ресурсов Российской империи.

Ключевые слова: железные дороги, железнодорожное строительство, проект, стратегическое планирование, государственные интересы, железнодорожная сеть.

The article studies the most significant railroad construction projects in west provinces of the Russian Empire in late 1890s – early 1900s. It is marked that at the beginning of the 20th century strategic railroads were built in west provinces instead of transit commercial mains. A new factor that influenced the character of railroad construction in the region in early 20th century was France, an ally of Russia in the Entente that had counted on the most effective use of human and material resources of the Russian Empire in the forthcoming war with Germany.

Keywords: railways, railroad construction, project, strategic planning, national interest, railroad network.

При определении эффективности железнодорожного строительства обычно оценивают его результаты. Важнейшими критериями здесь служат протяженность функционирующих железнодорожных линий, корреляционные параметры плотности железных дорог на единицу пространства и их протяженность в соотношении с количеством населения определенной территории. Немаловажен при этом учет величины расходов на сооружение одной версты железной дороги. При этом из поля зрения исследователей ускользают аспекты, связанные с проектированием железных дорог. Несмотря на то, что далеко не все проекты государственного и частного железнодорожного строительства воплощались в жизнь (свое влияние могли оказывать самые различные неблагоприятные факторы), они все же дают объективное представление о масштабах потребностей в железнодорожных путях сообщения государства и населения.

Автор не претендует на исчерпывающую полноту в исследовании заявленной проблемы. Таковая требует специальной поисковой работы в центральных архивах Санкт-Петербурга, Вильнюса и Киева. В данной статье основное внимание будет сконцентрировано на наиболее крупных проектах железнодорожного строительства в западных губерниях Российской империи в конце 90-х гг. XIX в. – 1914 г. Выбранная хронология носит не случайный характер. Если 90-е годы позапрошлого столетия ознаменованы в России беспрецедентным по своему масштабу железнодорожным строительством, сопоставимым лишь с концессионным периодом второй половины 1860–70-х годов, то Первая мировая война резко снизила темпы введения в строй новых железнодорожных магистралей. Строительство местных железнодорожных линий небольшой протяженности в обозначенном регионе может стать предметом дополнительного исследования.

Среди проектов железнодорожного строительства, реализованных в начале XX в., особого внимания заслуживает стратегическая железная дорога Бологое-Седлец (1030 в.), состоявшая из двух линий Бологое-Полоцк протяженностью 450 в. и белорусско-польского участка Полоцк-Седлец (580 в.). В строительстве магистрали особую заинтересованность проявил французский генеральный штаб. Французская сторона рассчитывала, что в случае войны с Германией и ее союзниками Россия сосредоточит свои войска в Польше и Восточ-

ной Пруссии, отвлекая на себя значительное число немецких дивизий, и тем самым ослабит давление германских армий на Францию. Оперативная переброска российских военных резервов из центра страны к западным губерниям представлялась возможной только при условии постройки дополнительных железнодорожных коммуникаций, обладающих высокой пропускной способностью. Для постройки Бологое-Седлецкой линии Франция оказала России существенную финансовую помощь [1, с. 30], [2, с. 116], [3, с. 131], что было очень кстати в условиях затронувшего Россию мирового экономического кризиса 1900–1903 гг.

1 сентября 1901 г. последовал указ Николая II, санкционировавший отчуждение земель под линию железной дороги [4]. Для сооружения Бологое-Седлецкой железной дороги планировалось занять до семи тысяч шестисот десятиин земли. Трасса стратегической железнодорожной магистрали пересекала Валдайский уезд Новгородской губернии, Осташковский Тверской губернии, Торопецкий и Велико-Луцкий Псковской губернии, Невельский, Полоцкий и Лепельский Витебской губернии, Борисовский Минской губернии, Виленский, Ошмянский и Лидский Виленской губернии, Слонимский, Волковыский, Пружанский, Бельский и Бресть-Литовский Гродненской губернии, Яновский Люблинской губернии и Седлецкий уезд Седлецкой губернии [4].

С 1902 по 1907 г. под руководством инженера Н.М. Герсеванова велось сооружение однопутной линии Бологое-Полоцк. В ее строительство государство вложило 53 млн. рублей (118391 руб. на версту) – беспрецедентную для стратегической железной дороги сумму [2, с. 116]. Французский кредит дал возможность вести строительные работы с истинно русским размахом. Удорожанию объекта способствовали капитальный характер всех построек, оснащение станций и разъездов по последнему слову техники, развитая инфраструктура железной дороги, высокий архитектурный и художественно-декоративный уровень отделки всех без исключения построек, начиная от зданий вокзалов и водонапорных башен и заканчивая депо и керосиновыми погребами.

На строительстве польско-белорусского участка Седлец-Полоцк в 1900 г. настаивали российские военные. Так, своем рапорте от 14 апреля 1900 г. начальник отдела Главного штаба по передвижению войск и военных грузов отмечал, что «ввиду роста железных дорог в Германии и Австрии и крайней слабости нашей железнодорожной сети и принимая во внимание новую группировку войск в Западном пограничном пространстве, с объявлением мобилизации приобретает особо важное значение осуществление новой железной дороги от Седльца через Гайновку, Волковыск, Лиду, города Вилейку, Полоцк, Ново-Сокольники, Дно и до Санкт-Петербурга» [5, л. 115]. В свою очередь 18 ноября 1900 г. штаб Виленского военного округа направил военному министру рапорт, где обосновывал необходимость постройки параллельной Петербурго-Варшавской железной дороге новой магистрали в направлении через Ново-Сокольники, Полоцк, Вилейку, Лиду, Волковыск, Гайновку к Седлецу. В рапорте особо подчеркивалось, что Полоцк-Седлецкая железная дорога поможет решить ряд проблем военного и экономического характера. Во-первых, она разгрузит Петербурго-Варшавскую линию, во-вторых, удаленность новой железной дороги от границы затруднит ее захват противником, в-третьих, в масштабах Виленской губернии Полоцк-Седлецкая линия упростит рокировку войск с северо-западного театра военных действий на передовую и обратно и, наконец, в-четвертых, проектируемая стратегическая магистраль будет выполнять определенные народнохозяйственные функции [5, лл. 131–132].

В 1907 г. прокладка участка Полоцк-Седлец с ответвлением Мосты-Гродно была завершена. Для ее постройки планировалось освоить 81 млн. рублей. Линия строилась двухпутной под руководством крупного российского инженера В.В. Тимофеева-Рясовского. В отличие от строителя Бологое-Седлецкой магистрали инженера Н.М. Герсеванова он стремился к максимально рациональному расходованию государственных средств. При постройке Полоцк-Седлецкой железной дороги Тимофеев-Рясовский сэкономил более 12 млн. руб., т. е. 15% от общей суммы расходов, предусмотренной сметой [3, с. 132].

Примечательно, что уже в ходе строительства новых железнодорожных линий в западных губерниях предусматривалось выведение из строя их наиболее важных элементов в случае возникновения угрозы вражеской оккупации. Например, 8 июня 1900 г. по инициати-

ве Главного штаба было принято решение об устройстве специальных минных колодцев в каменных опорах мостов Витебск-Жлобинской железной дороги с отверстием в 50 саженей. На большинстве Занеманских железных дорог аналогичным способом предполагалось уничтожение мостов диаметром 25 саженей, а на линии Гродно-Волковыск даже с отверстием в 10 саженей [5, л. 72 об.].

На участках железнодорожных линий, расположенных параллельно границе с Восточной Пруссией, возводились оборонительные укрепления или велась адаптация уже существующих построек для военных целей. Начиная с 7 апреля 1899 г. в водонапорных башнях Либаво-Кошедарского участка Либаво-Роменской железной дороги делались специальные бойницы для ведения круговой обороны [6, л. 72 об.]. На администрацию железной дороги возлагались также обязанности по реализации специальных мероприятий по защите практически всех мостов от нападения вражеских подразделений. Возле каждой береговой опоры мостов готовились особые площадки, на которых в военное время планировалось строить стрелковые окопы [6, л. 31]. По мнению начальника военных сообщений Виленского военного округа полковника Харкевича, на участках Московско-Брестской железной дороги, входящих в район дислокации северо-западной армии, дополнительные работы не требовались. Удаленность железной дороги на 200 в. от границы минимизировала возможность внезапного прорыва к ее путям и постройкам вражеской кавалерии [6, л. 11].

В военном ведомстве Российской империи отрабатывались также сценарии по восстановлению инфраструктуры железных дорог, оказавшихся в зоне военных действий и разрушенных отступившим неприятелем. В 1894 г. был разработан план восстановления участка Петербурго-Варшавской железной дороги между станцией Ораны и Гродно, разрушенного условным противником [7, л. 10]. Согласно легенде учений, разрушению подверглись ст. Ораны, Марцинкинцы, Поречье и Гродно. Оказались условно взорванными 4 моста, некоторые участки верхнего строения пути и телеграф. На 805 версте Петербурго-Варшавской железной дороги (ст. Гродно) уничтожены водонапорные башни, разрушены 3 гидравлических и 2 пожарных крана, испорчен поворотный круг, 8 стрелок и обрушена часть дистанционных мастерских. Вражеские войска при отступлении вывезли со станции все телеграфные и телефонные аппараты, взорвали 150 телеграфных столбов и уничтожили провода на протяжении 4 верст. Для восстановительных работ на участке Ораны-Гродно Главный штаб планировал привлечь железнодорожную роту в количестве 250 человек, рабочих из других войск, а также мобилизовать местных жителей [7, л. 10 об.].

В планы Военного министерства России входила постройка стратегической железнодорожной линии Пинск-Ковель-Владимир-Волынский (250 в.). О приоритетном значении этой железной дороги свидетельствует тот факт, что 30 декабря 1903 г. Николай II разрешил «заморозить» постройку линии Ломжа-Новокаминка, а высвободившиеся 3 млн. рублей перепрофилировать на проведение технических изысканий дороги Пинск-Ковель-Владимир-Волынский [8, л. 6]. Руководство изысканиями трассы будущей железной дороги возлагалось на военного инженера полковника Фельдта. 28 января 1904 г. в специальном письме он просил минского губернатора оказать содействие в проведении инженерных и геодезических работ (право пользования земскими лошадьми, беспрепятственный доступ на казенные и частные угодья) [9, л. 82]. На предварительные работы и составление расценочной ведомости военный министр А.Н. Куропаткин отводил 5 месяцев. Следовательно, только в июне 1904 г. должно было начаться возведение насыпи и укладка верхнего строения пути. Приблизительная стоимость железной дороги не превышала 16 млн. рублей. Управление строительством поручалось Военному министерству, а выполнение работ – железнодорожным батальонам [8, л. 7]. Финансовые затруднения, вызванные русско-японской войной, потребовали сокращения сметы расходов, и 28 марта 1905 г. последовал императорский указ об отчуждении 350 десятин земли в Ковельском и Владимир-Волынском уездах Волынской губернии для строительства железной дороги *Ковель-Владимир-Волынский* [10]. Фактически это означало, что продление железной дороги до Пинска не произойдет и из 250 верст линии Пинск-Ковель-Владимир-Волынский будет построена лишь пятая часть.

По военно-стратегическим соображениям планировалась постройка так называемых «Занеманских линий» – группы железнодорожных дорог в составе Гродно-Волковыск, Парчев-Кобрин, Бобруйск-Барановичи, Могилев-Житомир. 7 июля 1898 г. Управление казенных железных дорог предписало начать изыскания стратегической линии Гродно-Волковыск в направлении Гродно-Скидель-Дубно-Волковыск. С самого начала указывалось, что эта линия пройдет от Гродно по правому берегу р. Неман до пересечения Немана возле реки Княжия Воды, а затем далее на Волковыск и должна проектироваться по кратчайшему пути с минимальными затратами. Тем не менее, существовала вероятность, что трасса будущей линии могла уклониться в сторону и пройти через м. Озеры с населением в 23 тысячи человек и годовым оборотом промышленных предприятий в 40000 рублей [11, лл. 1, 12]. Лоббированием подобного варианта в Петербурге занялось Гродненское управление госимуществ. Издержки, вызванные удлинением железной дороги Гродно-Волковыск на 3,5 версты, должны компенсироваться более эффективным использованием лесных богатств края (50000 десятин леса), развитием торговли, промышленности и сельского хозяйства. Сторонники корректировки направления железной дороги в пользу м. Озеры доказывали, что стабильное и большое количество грузов, общий рост государственных доходов от торговли и предприятий окупят затраты на удлинение этой железной дороги. Таким образом, эта железная дорога получит не только стратегическое, но и хозяйственное значение. 2 сентября 1899 г. Управление железных дорог Министерства путей сообщения на инициативу чиновников Гродненского управления госимуществ ответило отказом. Корректировка направления железнодорожной линии к м. Озеры увеличит стоимость ее сооружения на 260 тыс. руб. [11, лл. 36–36 об.].

В мае 1911 г. в Совет министров России поступил представленный Московской земской управой проект стратегической железной дороги Москва-Вильно. Этот отрезок рассматривался как головной участок Великой сибирской магистрали и важное звено железнодорожного пути Берлин-Варшава-Вильно-Москва-Иркутск-Владивосток-Китай. Участок Москва-Вильно имел большое стратегическое, транзитное и местное значение, обеспечивая более прочную экономическую связь центра с окраинами. В случае войны с Германией Московско-Виленьская железная дорога рассматривалась как основная коммуникационная линия между Виленским районом и центральными губерниями Российской империи. Участок Москва-Вильно облегчит доступ московских товаров на рынки северо-западного края и будет обслуживать 6 губерний и 20 уездов с населением около 1100 тыс. человек, остро нуждающихся в железнодорожных сообщениях в связи с бездорожьем и высокой стоимостью гужевой доставки [12, лл. 40–41].

С ходатайством о разрешении произвести изыскания железной дороги от Ржева через г. Белый, Велиж, Витебск и Лепель до г. Молодечно (515 в.) 1 января 1911 г. в МПС обратились присяжный поверенный Р.Н. Шулепников и купец Ф.Ф. Шульц. 7 мая 1911 г. командующий Виленским военным округом разрешил проведение изысканий в пределах вверенного ему района [13, лл. 27–28]. Существовали 2 варианта направления будущей железной дороги. Московское губернское земство предлагало строить магистраль от Москвы на Рузу, затем через станцию Ново-Душно на Поречье и далее к Лепелю. Против данного проекта выступили представители городов Сычевка, Белый, Бешенковичи, Велиж, Сураж, Витебск, Островно. Они рекомендовали обойти г. Поречье и прокладывать новую транспортную артерию от Рузы через Сычевку, Белый, Велиж, Сураж, Витебск, Островна, Бешенковичи к Лепелю. Для экономии средств земства и исполнительные учреждения Смоленской и Витебской губерний предлагали взять за основу результаты изысканий Шулепникова и Шульца, соединив Москву через Рузу и Сычевку с г. Белый, а Лепель – с Вильно (745 в.). В итоге восторжествовал вариант Московских органов местного самоуправления. 23 ноября 1911 г. Рузский уездный предводитель дворянства граф В.В. Мусин-Пушкин в официальной переписке с Витебским городским головой отмечал, что «сейчас производятся технические изыскания новой железнодорожной линии Москва-Вильно, которая проектируется от Москвы на Звенигород, Рузу, Ново-Дугинскую, *Поречье*, Витебск, Лепель и Ново-Вилейск» [14, л. 5]. Владельцам промышленных и деревообрабатывающих предприятий, расположенных в 20–30 в. от проектируемой железной дороги, направлялись специальные анкеты. Все респонденты в анкетах от-

вечали единодушно: железная дорога крайне необходима, она улучшит экономическое положение населения. Первая мировая война расстроила планы сторонников постройки Московско-Виленской магистрали.

Довольно типичным примером населенного пункта, обойденного железнодорожным строительством, являлся г. Лепель. В 1908 г. появились 3 проекта железнодорожного строительства, в соответствии с которыми через Лепельский уезд планировалось проведение современных транспортных коммуникаций [15, лл. 343–345]. В июне 1908 г. Путивльская городская дума и общество Новозыбковского подъездного пути подготовили совместный проект постройки железной дороги от Терны через Путивль, Глухов, Стародуб, Сураж, Климовичи, Мстиславль, Горки до Орши и далее на Лиозно, Сено, Чашники, Лепель и Березвечь. Вскоре железнодорожное общество Новозыбковского подъездного пути заявило о возможном строительстве железнодорожной магистрали со ст. Семеновка на Стародуб, Сураж, Климовичи, Мстиславль, Оршу, Сено и Лепель. В сентябре 1908 г. появился проект Первого общества подъездных железнодорожных путей по строительству магистрали от г. Льгова – конечного пункта строящейся Северо-Донецкой железной дороги – до г. Риги (1000 в.). Она должна была пройти через города Севск, Трубчевск, Сураж, Чериков, Могилев, Лепель, ст. Березвечь Свенцянского подъездного рельсового пути, ст. Новосвенцяны, ст. Субочь Либаво-Роменской железной дороги и г. Бауск. В этом случае Свенцянский узкоколейный путь перешивался бы на широкий. До октября 1908 г. на предполагаемой трассе железной дороги Льгов-Рига фигурировал г. Лепель. Однако на совещании правления Общества подъездных путей 23 и 25 октября 1908 г. направление магистрали скорректировали, и г. Лепель с уездом снова оказался в стороне от будущей железной дороги. Ситуация приобрела настолько драматичный характер, что выплеснулась на страницы периодической печати. В газете «Жизнь» в 1909 г. появилась серия эмоциональных по тональности статей, авторы которых доказывали необходимость проведения Льгово-Рижской железной дороги через города Лиозно, Сено, Чашники и Лепель, а не в сторону Могилев-Поставы [15, лл. 345]. По мнению журналистов, выбор именно такого направления будет в полной мере соответствовать как интересам местного населения, так и железной дороги.

В преддверии Первой мировой войны на Министерство путей сообщения возлагалось проведение целого комплекса работ по повышению пропускной способности железных дорог в приграничных западных губерниях. В 1912 г. была составлена смета, включавшая в себя перечень работ, поставок и материалов для усиления Полесских железных дорог. К категории приоритетных мероприятий относились работы по укладке второго пути на участках Брянск-Гомель и Лунинец-Брест. Для этого выделялась сумма 11085500 рублей [13, лл. 31–31 об.]. Постройка второго пути на участках Брянск-Гомель и Лунинец-Брест была вызвана стратегическими соображениями, как продолжение уже построенного 2 пути на участке Лунинец-Гомель. На удвоении колеи участков, образующих железнодорожную линию Брянск-Брест, особенно настаивал Генеральный штаб Франции [3, с. 134].

Накануне Первой мировой войны у белорусских губерний появился шанс обрести довольно значительные по протяженности железнодорожные линии, способные реализовать экономические интересы местных населенных пунктов. Начиная с 1909 г. предпринимались шаги по воплощению в жизнь проекта постройки линий Брянск-Мосты (700 верст) и Рославль-Мосты (577 верст), известных под названием «Белорусская железная дорога» (примыкала к 26 городам и местечкам с населением 4 млн. человек) [16, с. 168]. И хотя в силу неблагоприятных факторов (особенностей государственной железнодорожной политики на данном этапе и Первой мировой войны) она осталась на бумаге, тем не менее, активность местных властей, торгово-промышленной элиты и населения в деле продвижения этого проекта может служить свидетельством о довольно высоком уровне развития процессов экономической модернизации в регионе.

Кроме обозначенных мероприятий, планировалось также проведение большого числа других работ. О наиболее существенных работах с указанием средств, ассигнованных на их проведение, можно узнать из таблицы 1.

Таблица 1 – Перечень работ по повышению эксплуатационных качеств железных дорог [13, лл. 31–101]

№	Наименование работ	Ассигновано средств (рублей)
	<i>И. Полесские железные дороги</i>	
1	Сооружение дополнительных главных путей между ст. Гомель Либавский и Новобелица; устройство путепровода через главные пути Либаво-Роменской железной дороги	1962000
2	Постройка новой водонапорной башни на ст. Гомель (высота 10 саж., бак емкостью 20 м ³)	30000
3	Постройка 2 пути на станции Гомель для пропуска 41 пары поездов в сутки	100000
4	Постройка 2 пути на станции Лунинец и ее последующее расширение для пропуска 41 пары поездов в Брест-Брянском направлении и 19 пар в направлении Вильно-Сарны	1014243
5	Расширение ст. Брянск для пропуска 41 пары поездов	3100000*
	<i>II. Либаво-Роменская железная дорога</i>	
6	Реконструкция воинской платформы продовольственного пункта ст. Гомель в расчете на железнодорожный состав из 40 вагонов; увеличение освещенности воинской платформы продовольственного пункта электрическими фонарями	7913

Таким образом, в начале XX в. вместо транзитных железнодорожных магистралей в западных губерниях сооружаются главным образом стратегические. Крупномасштабные проекты создания внутренних железнодорожных путей, предназначенных для реализации экономических интересов местного населения, как правило, кладутся «под сукно» либо корректируются исходя из военных и политических интересов государства. Решить транспортные проблемы отдельных населенных пунктов или промышленных предприятий могли местные железные дороги небольшой протяженности либо узкоколейки. Однако их строили явно недостаточно, и большой поддержки в высших государственных инстанциях эти проекты не имели. Новый фактор, оказывающий влияние на характер железнодорожного строительства в регионе в начале XX в., – союзники России по Антанте и в первую очередь Франция. Именно французский Генеральный штаб «дирижирует» постройкой новых стратегических линий и модернизацией существующих, рассчитывая на максимально эффективное использование в грядущей войне с Германией человеческих и материальных ресурсов Российской империи.

Литература

1. Васильев, Н. Транспорт России в войне 1914–1918 гг. / Н. Васильев. – М. : Воениздат, 1939. – 257 с.
2. Вульф, А. Заповедная железная дорога / А. Вульф // Наука и жизнь. – 2001. – № 12. – С. 116–120.
3. Киштымов, А. Этапы железнодорожного строительства на Беларуси / А. Киштымов // Гістарычны альманах. – 2002. – Т. 7. – С. 117–144.
4. Об отчуждении земель и имуществ, потребных для сооружения Бологое-Седлецкой железной дороги // Полное собрание законов Российской империи (далее: ПСЗРИ). – Собр. 3.

* Сумма делится пополам между Риго-Орловской и Полесскими железными дорогами.

– Т. 21. – 1901. – Отдел 1. – СПб., 1903. – № 20629.

5. О вновь проектируемых и строящихся железных дорогах // Российский государственный военно-исторический архив (далее: РГВИА). – Фонд 1956. – Оп. 3. – Д. 315. – 150 лл.

6. Дело о строительстве на железнодорожных станциях округа оборонительных сооружений // РГВИА. – Фонд 1956. – Оп. 3. – Д. 293. – 48 лл.

7. О порче и разрушении железных дорог // РГВИА. – Фонд 1956. – Оп. 3. – Д. 229. – 130 лл.

8. О вновь проектируемых и строящихся железных дорогах // РГВИА. – Фонд 1956. – Оп. 3. – Д. 391. – 11 лл.

9. Рапорт Новогрудского уездного исправника Минскому губернатору о начале изысканий в Минской губернии в связи с постройкой железнодорожной линии Пинск-Ковель-Владимир-Волынский // Национальный исторический архив Беларуси в Минске (далее: НИАБ в Минске). – Фонд 295. – Оп. 1. – Д. 7496. – 107 лл.

10. Объ отчуждении земель под устройство железной дороги Ковель-Владимир-Волынский // ПСЗРИ. – Собр. 3. – Т. 25. – 1905. – Отдел 1. – СПб., 1908. – № 26020.

11. Дело о строительстве железнодорожных линий и шоссейных дорог в Гродненской губернии 1898–1909 гг. О производстве изысканий для строительства линии железных дорог по направлению Гродно-Скидель-Дубно-Волковыск и Клещели 1898 г. // Национальный исторический архив Беларуси в Гродно. – Фонд 31. – Оп. 1. – Д. – 173. – 199 лл.

12. Московско-Виленская железная дорога. Москва-Звенигород-Руза-Поречье-Витебск-Лепель-Ново-Вилейск (Вильно). Экономическая записка. – СПб. : Типография МПС, 1912. – 50 с. // НИАБ в Минске. – Фонд 2496. – Оп. 1. – Д. 397. – 66 лл.

13. Вновь проектируемые и строящиеся железные дороги и работы на железных дорогах // РГВИА. – Фонд 1956. – Оп. 3. – Д. 519. – 335 лл.

14. Дело о проектировании новой железной дороги Москва-Вильно через Витебск // НИАБ в Минске. – Фонд 2496. – Оп. 1. – Д. 397. – 66 лл.

15. О необходимости постройки железной дороги через г. Лепель. 1908 г. // НИАБ в Минске. – Фонд 1416. – Оп. 6. – Д. 882. – 720 лл.

16. Жихарев, С.Б. Из истории одного проекта: Белорусская железная дорога (1909–1911 гг.) / С.Б. Жихарев // Европа: актуальные проблемы этнокультуры : материалы IV Международ. науч.-теорет. конф., г. Минск, 23 июня 2011 г. / Бел. гос. пед. ун-т им. М. Танка ; редкол. : В.В. Тугай (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БГПУ, 2011. – С. 167–169.