

Проблемы развития сухопутных путей сообщения в деятельности земств Черниговской губернии (конец XIX – начало XX вв.)

С.Б. ЖИХАРЕВ

Показана роль земств Черниговской губернии в развитии путей сообщения в своей губернии. Отмечается, что практически все решения, принимаемые земскими собраниями и касающиеся изменений в местном дорожном хозяйстве, требовали согласования и утверждения на «высочайшем» уровне. Тем ни менее по целому ряду проблем хозяйственного характера интересы местной исполнительной власти и органов общественного самоуправления совпадали. В подобных случаях губернаторы поддерживали земские инициативы и выступали заинтересованными ходатаями в высшие правительственные инстанции.

Ключевые слова: земство, губернатор, пути сообщения, Черниговская губерния, земское собрание, железная дорога, капитал, земская комиссия, ходатайство, финансирование.

The role of Chernigov Zemstvo in railroad expansion at its province is considered. It is noted that almost all decisions of Zemstvo assemblies and related changes in the local roads, required the negotiation and approval at the "highest" level. Nevertheless the interests of local executive board and municipal self-government institutions at a series of economical problems coincided. In such cases, the governors supported Zemstvo's initiatives and were concerned intercessors to higher government authorities.

Keywords: Zemstvo, governor, lines of communications, Chernigov province, Zemstvo's board, railroad, capital, Zemstvo's commission, proposition, finance.

В 1864 г. в результате земской реформы в России появилась система местного всесловного самоуправления. Если распорядительные функции на губернском и уездном уровнях выполняли выборные земские собрания, то исполнительными органами самоуправления в губернии и уезде становились земские управы [1, с. 212–214]. Вместе с тем, власть имела право приостановить постановление или отклонить ходатайство земского собрания «<...> как выходящее из круга ведомства земских учреждений» [2, л. 1]. В данной статье пойдет речь о таком малоизученном направлении деятельности земств в России, как развитие сухопутных путей сообщения (ремонт местных гужевых дорог, строительство подъездных железнодорожных путей). Показана также роль земских учреждений Черниговской губернии по защите общественных интересов в условиях бюрократического противодействия со стороны властных структур.

В 1902 г. к работе приступило межведомственное «Особое совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности в России» под председательством С.Ю. Витте. Наряду с разработкой новых принципов сельскохозяйственной политики одним из направлений его деятельности стала подготовка проекта «Устава земских гужевых дорог», известного также как «Закон о местных дорогах». В основе проекта лежала идея полной передачи местных гужевых дорог в ведение земств. Принять участие в разработке документа изъявили желание органы земского общественного самоуправления Черниговской губернии. На сессии Черниговского губернского земского собрания, состоявшейся осенью 1903 г., был заслушан подготовленный земской управой доклад по обозначенной проблеме. Лейтмотив всех выступлений, объединенных общей темой, – это право губернского земского собрания обсудить проект «Закона о местных дорогах» и подготовить свое заключение до того, как он попадет в Государственный совет. Приоритетное право земства на предварительную экспертизу проекта, затрагивающего интересы населения Черниговской губернии, нашло отражение в постановлении земского собрания от 10 декабря 1903 г. [2, л. 6].

Решение гласных вызвало негативную реакцию со стороны местной исполнительной власти. 24 февраля 1904 г. Черниговский губернатор А.Х. Хвостов в официальном письме, адресованном министру внутренних дел по поводу решения земской управы, отмечал, что «находит подобные устремления, выходящими из границ компетенции земских учреждений,

и полагал бы признать таковые неподлежащими удовлетворению» [2, л. 1]. Глава МВД кн. П.Д. Святополк-Мирский не усмотрел в деятельности Черниговского земства ничего противозаконного. В ответном письме, датированном 20 декабря 1904 г., он разъяснял Хвостову, что стремление земских собраний обсуждать и делать заключения по законопроектам, касающимся местных интересов, не вступает в противоречие с «Положением о земских учреждениях» 1864 г. В то же время Мирский подтвердил верховенство Государственного совета над системой местного общественного самоуправления поскольку «заключения земских собраний нужно предварительно внести на уважение Государственного Совета» [2, л. 3].

Министр внутренних дел направил ходатайство Черниговского земского губернского собрания также председателю «Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности». Подобный шаг диктовался существенными изменениями, произошедшими в механизме выработки проекта «Устава земских гужевых дорог». На начальном этапе превалировал бюрократический принцип, так как весь объем предварительной работы по подготовке первой редакции текста документа был возложен на Подготовительную комиссию при «Особом совещании». Вскоре стало очевидно, что существуют проблемы, решить которые в Санкт-Петербурге невозможно. Поэтому поступило предложение направить проект «Устава» на заключение местных губернских комитетов «Совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности» во главе с губернаторами. 20 июня 1904 г. Николай II своим указом санкционировал реализацию данной инициативы в 34 губерниях Европейской России, где действовало «Положение о земских учреждениях». В состав губернских комитетов входили председатели и все члены губернских и уездных земских управ. Председатели комитетов наделялись правом приглашать лиц, участие которых в работе признавалось полезным. Губернским комитетам поручалось подготовить свои заключения до 1 января 1905 г. [2, л. 6 об.].

Подобный порядок выработки положений «Устава земских гужевых дорог» не предусматривал передачу его проекта на обсуждение губернских земских собраний. По мнению начальника Главного управления по делам местного хозяйства Министерства внутренних дел С. Гербея, «при таком составе губернских комитетов земский элемент в них представлен весьма сильно, и взгляды земства могут найти себе полное выражение в заключениях комитетов. Вместе с тем, передача проектов непосредственно в земские собрания сильно задержала бы дело» [2, л. 7].

Таким образом, решение МВД означало поражение Черниговского земства. Глава ведомства А.Г. Булыгин в записке, датированной 8 февраля 1905 г., очередной раз напомнил о приоритетности бюрократических интересов над земскими: «данное ходатайство Черниговского губернского земского собрания следует отклонить, так как будет неудобно передавать на обсуждение земских собраний проект положения о местных дорогах до представления его на рассмотрение Государственного совета» [2, л. 8].

Много внимания Черниговское земство уделяло улучшению путей сообщения и проведению новых шоссейных и мощеных дорог в губернии, что было крайне важно для развития сельского хозяйства, торговли и промышленности. Вместе с тем ограниченные финансовые возможности местных представительных учреждений не позволяли обеспечить выполнение необходимых работ в полном объеме. Нехватка средств вынуждала земство обращаться в официальные инстанции за кредитами. Уходили годы, пока ходатайство рассматривалось на всех уровнях властной вертикали вплоть до самого императора. Даже поддержка земских инициатив со стороны губернатора не гарантировала быстрый результат. Так, 6 апреля 1894 г. Черниговское губернское земство направило ходатайство о выдаче ему безвозвратного пособия в размере 68126 рублей 81 копейки на устройство подъездных мощеных путей. Они (пути) должны вести к запланированным к постройке узкоколейным железным дорогам Чернигов-Круты и Конотоп-Пироговка. В Конотопском уезде требовалось также замощение подъезда к станции Дмитровка Либаво-Роменской железной дороги [3, л. 2].

Инициатива земского собрания была одобрена местным губернатором и МВД. Затем данное ходатайство переадресовали в МПС, и лишь 20 октября 1896 г. Департамент шоссейных и водных сообщений МПС рассмотрел и одобрил прошение Черниговского губернского земства. Завершающий аккорд в этой затянувшейся истории поставил Николай II. 19 мая 1897 г. император утвердил разрешение Государственного совета выдать казенное

пособие Черниговскому губернскому земству на устройство подъездных путей в размере 92082 рублей с отчислением от этой суммы 3% на содержание технического надзора [3, л. 1]. Контроль за проводимыми земством работами в Новозыбковском, Мглинском, Борзенском и Сосницком уездах взял на себя начальник 3 сухопутной дистанции Киевской округи. 18 сентября 1897 г. он официально информировал начальника Киевского округа путей сообщений С.М. Романовского о своем согласии возглавить технический надзор [3, л. 11].

Большое значение железнодорожному строительству через свои населенные пункты уделяли уездные земские управы. В 80-е гг. XIX в. земское собрание Стародубского уезда Черниговской губернии во главе с П.И. Скоропадским добивалось в правительственных инстанциях реализации так называемого «южного варианта» (через Стародуб) строительства Гомель-Брянской железнодорожной линии. Несмотря на довольно значительные показатели торгово-промышленной деятельности г. Стародуба, внимательные современники, наблюдавшие за изменениями в хозяйственной жизни своего города, отмечали, что Стародуб в течение XIX в. постепенно утратил лидирующие позиции в украинской торговле [4, с. 295]. К началу XX в. большой объем торговых операций перешел в старообрядческие слободы Стародубья. Вполне возможно, что в условиях неблагоприятной для уездного центра ситуации, П.И. Скоропадский видел в постройке Гомель-Брянской железной дороги через Стародуб фактор, способный придать импульс экономической жизни города и таким образом повысить его конкурентоспособность. Тем более, если учесть, что недалеко находился уездный г. Гомель своими хозяйственными успехами в значительной степени обязанный именно железным дорогам. Однако специальная комиссия по постройке новых железных дорог в России на заседаниях 27 сентября и 25 октября 1884 г. приняла решение строить Гомель-Брянскую линию по кратчайшему варианту, то есть через посад Клиницы Черниговской губернии в обход г. Стародуба [5, л. 8]. Железнодорожное сообщение через Стародуб началось только в XX ст. В 1900 г. узкоколейная железная дорога соединила уездный город со станцией Унеча Полесских железных дорог, а первые поезда на участке Унеча–Стародуб пошли по широкой колее летом 1928 г. [6, с. 15].

Новая и опять безуспешная попытка Стародубского земства добиться проведения железной дороги широкой колеи через свой уезд относится к началу XX в. 3 сентября 1908 года Черниговский губернатор и губернское по земским и городским делам присутствие выступили защитниками интересов Стародубского земства в МПС. Исполнительные структуры Черниговской губернии ходатайствовали о реализации через Стародубский уезд одного из двух проектов инженера Синявского: а) строительство железнодорожного пути от станции Бобрин Московско-Киево-Воронежской железной дороги до станции Почеп Полесских железных дорог или б) строительство акционерным обществом Приднепровских железных дорог линии Херсон–Екатеринослав–Полтава [7, лл. 1–1 об.]. 10 октября 1908 г. технический отдел управления по сооружению железных дорог МПС ответил Черниговскому губернатору, что строительство обозначенных железных дорог на средства частных инвесторов не планируется, а государственное финансирование на эти проекты не распространяется. Исполняющий обязанности министра путей сообщений, учитывая подобные обстоятельства, отклонил ходатайство Стародубского земства [7, л. 2].

В начале XX века правление общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги вынашивало идею строительства железнодорожного пути из Прилук на Нежин, Чернигов и Ново-Белицу. С целью реализации данного проекта в 1902 г. было учреждено строительное управление новых железнодорожных линий общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги. В обязанности созданной структуры входила постройка железнодорожной линии Прилуки–Нежин–Чернигов–Ново-Белица. К 1910 г. строительное управление Московско-Киево-Воронежской железной дороги провело изыскания и подготовило проект, запланированный к постройке железной дороги.

На состоявшемся 12 декабря 1910 г. заседании Черниговского губернского земского собрания первым в повестке дня обсуждался вопрос о проведении железнодорожной линии Прилуки–Нежин–Чернигов–Ново-Белица. Председатель собрания А.К. Рачинский озвучил специально подготовленный земской управой доклад по данной проблеме. В выступлении

делался особый акцент на большом экономическом значении названной железной дороги для западной части губернии вместе с г. Черниговом. Автор доклада, председатель губернской земской управы Н.П. Савицкий, писал о значении железнодорожной линии следующее: «строительство спроектированного изысканиями общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги пути от Прилук на Нежин, Чернигов и Ново-Белицу является вопросом неотложным как с точки зрения местных, так и общегосударственных интересов» [8, л. 81 об.]. Далее он предлагал «<...> просить господ министров путей сообщения, финансов, земледелия и торговли обратить внимание на вызываемую угнетенным экономическим положением всей губернии неотложность скорейшего разрешения вопроса о сооружении линии Прилуки-Нежин-Чернигов-Ново-Белица» [8, л. 82].

После обсуждения доклада председатель собрания сформулировал проект постановления. Затем проект был поставлен на голосование¹. Черниговское губернское земское собрание единогласно поддержало решение о строительстве железной дороги через эти населенные пункты. Губернской управе поручалось также составить пояснительную записку к проекту постройки железной дороги Прилуки-Нежин-Чернигов-Ново-Белица. Для продвижения принятого решения в Санкт-Петербурге была сформирована депутация. Ходатайствовать от лица Черниговского земства в МПС, Министерстве финансов, Министерстве земледелия и торговли поручили губернским гласным: А.К. Рачинскому, предводителю дворянства Сосницкого уезда графу В.А. Мусин-Пушкину, предводителю дворянства Суражского уезда М.А. Искрицкому, предводителю дворянства Нежинского уезда Ю.Н. Глебову, гласному М.В. Красовскому, гласному А.А. Свечину, гласному П.С. Коробку и председателю губернской земской управы Н.П. Савицкому [8, л. 82].

В начале 1912 г. Черниговское губернское земское собрание приступило к повторному обсуждению проектов строительства железной дороги Прилуки–Нежин–Чернигов–Новобелица и Льво-Днепровской железнодорожной линии [9]. О принципиальной важности этих линий свидетельствует тот факт, что до этого реализацией проекта активно занимались органы городского самоуправления г. Чернигова. Так, 15 декабря 1910 г. Черниговская дума уполномочила городского голову А.В. Верзилова, гласных М.Д. Рудина и А.А. Бакуринского ходатайствовать перед министрами финансов, путей сообщения, торговли и промышленности о строительстве железнодорожной линии Ново-Белица–Чернигов–Нежин–Прилуки. 18 января 1911 г. Черниговская городская управа направила соответствующим министрам ходатайства с подробным указанием причин постройки этой железной дороги. Затем в профильные министерства была представлена подробная записка городской управы с обоснованием причин постройки железнодорожной линии Ново-Белица–Чернигов–Нежин–Прилуки [10, лл. 2–2 об.].

С 1912 г. решением данной проблемы занялись органы общественного самоуправления Черниговской губернии. 21 января 1912 г. местная губернская земская управа обратилась к губернатору с просьбой направить проекты строительства железнодорожных линий Ново-Белица–Чернигов–Нежин–Прилуки и Льво-Днепровской железной дороги в Министерство финансов и на рассмотрение комиссии о новых железных дорогах Министерства путей сообщения [9, л. 1]. 27 января 1912 г. Черниговский губернатор, излагая суть ходатайства местного земства, в своем письме на имя министра финансов писал следующее: «я придаю особо большое значение проекту ввиду той огромной экономической выгоды, которую создаст для местного населения его осуществление. Поэтому всецело поддерживаю ходатайство местного земства» [9, л. 2]. Однако в связи с началом Первой мировой войны акционерное общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги, взявшее на себя обязательства по сооружению линии Ново-Белица-Прилуки, отложило ее постройку на 10 лет.

В период довоенного промышленного подъема в России (1909–1913 гг.) органы земского самоуправления инициировали постройку подъездных железнодорожных путей к своим населенным пунктам. Министерство путей сообщения не возражало против сооружения

¹ В голосовании приняли участие: председатель собрания, предводитель дворянства Черниговской губернии А.К. Рачинский, 10 уездных предводителей дворянства, 11 председателей уездных земских управ; 3 члена губернской земской управы и 30 гласных.

«земских» железных дорог, так как их постройка, техническое оснащение и эксплуатация обходились значительно дешевле железнодорожных линий магистрального типа. В свое время оценивавший экономическую эффективность подъездных железнодорожных путей французский инженер Консидерер подчеркивал, что «сумма всех прямых и косвенных доходов, получаемых местным населением от местных железных дорог в 6 раз больше их валового дохода» [11, л. 4].

В 1910 г. Суражское земство приступило к выработке плана устройства подъездного пути от города Суража к станции Унеча Полесских железных дорог. Одновременно с земством реализацией данной идеи занялись суражские предприниматели, подготовившие ходатайство перед Министерством путей сообщения. 19 ноября 1911 г. коммерческая часть управления железных дорог Министерства путей сообщения ответила Черниговскому губернатору, что «вопрос о сооружении Суражского подъездного пути рассмотрен комиссией, которая высказалась за разрешение постройки этого пути на условиях возврата строительной стоимости из провозных плат» [6, с. 16].

Причиной, побудившей земское собрание Суражского уезда заняться необычной для органов местного общественного самоуправления деятельностью, стал провал проекта строительства магистральных железных дорог Льгов-Рига и Брянск-Минск. В ноябре 1910 г. местное земство уполномочило предводителя дворянства Суражского уезда М.А. Искрицкого и

генерал-лейтенанта В.Т. Чернявского отправиться в МПС для выяснения вопроса о возможности постройки земством подъездного пути. Министр путей сообщений обещал поддержку земству, если оно обратится в данное ведомство с официальным ходатайством [11, л. 2]. Эта поддержка заключалась в безвозмездном предоставлении земству рельсов, скреплений и подвижного состава. Если полотно железной дороги и все ее сооружения будут выполнены в соответствии с утвержденным МПС техническим проектом и сметой, то с согласия Суражского земства ее эксплуатацию возьмет на себя государство. В таком случае земство может рассчитывать на выплату из эксплуатационных доходов железной дороги компенсации за понесенные в ходе строительства издержки.

14 января 1911 года Суражское уездное земское собрание одобрило проект строительства подъездного пути Унеча–село Красновичи–Сураж на условиях, предложенных МПС. Данное постановление послужило сигналом для соседнего Мглинского уездного земства. 15 января 1911 г. состоялось чрезвычайное заседание местной земской управы по поводу постройки ширококолейного подъездного пути от г. Мглина к будущему разъезду «Красновичи» Суражского подъездного пути [11, л. 1]. Присутствующие вначале заслушали доклад, подготовленный гласным Суражского уездного земского собрания С.И. Клименко, в котором он ознакомил мглинских земских деятелей с проектом постройки железной дороги в своем уезде. Затем мглинские гласные приступили к обсуждению условий строительства местной железной дороги. Большинство депутатов признали, что вариант, предложенный Суражским уездным земством, абсолютно приемлем и постановили принять его за основу.

В дальнейшем Суражское и Мглинское земства рассчитывали объединить свои усилия и действовать консолидированно. Проектируемая линия должна пройти от Унечи к селу Красновичи и оттуда повернуть на Запад к Суражу. Это направление давало возможность соединить центр уезда г. Мглин рельсовым путем с Полесскими железными дорогами. В таком случае в выигрыше остается Мглинское земство, прокладывающее свою линию по ровной местности без крупных рек, оврагов и подъемов. Строительство наиболее дорогого сооружения – моста через реку Унечу длиной 25 саженьей – возьмет на себя Суражское земство. По предварительным расчетам общая сумма расходов на постройку подъездного железнодорожного пути составит 160 тыс. рублей или 22 тыс. 400 рублей на одну версту [11, лл. 2–3].

Кроме этих данных гласный, С.И. Клименко представил коммерческую записку, адресованную общему собранию земства Мглинского уезда. В ней он попытался определить доход будущего подъездного пути. Правильный расчет предполагаемой выручки от эксплуатации железной дороги был крайне необходим, чтобы определить сроки, которые потребуются земству для погашения всех видов долговых обязательств, возникших при формировании

строительного капитала подъездного пути. По мнению автора записки, земство сможет погасить весь процентный и беспроцентный долг в течение 16 лет. Основанием этой цифры стал учет экономического потенциала района тяготения будущего подъездного пути и предполагаемых доходов, получаемых земством от эксплуатации железной дороги [11, лл. 3 об.–4].

Клименко предвидел постепенный рост грузооборота вследствие развития торговли и промышленности в Мглинском и Суражском уездах. Он также прогнозировал, что за 16 лет произойдет увеличение грузов на 30 % благодаря позитивным демографическим изменениям в районе. Возле железной дороги возникнут новые торговые и промышленные предприятия, возрастет доходность лесных угодий. Предпринимателей, учреждающих новые заведения, привлечет крайне низкий уровень заработной платы в г. Мглине. Земство сможет получить дополнительные доходы, благодаря повышению размеров земского налогообложения этих предприятий. А доходы жителей близлежащих от подъездного пути населенных пунктов составят 600 рублей в день. Данная сумма учитывает прямые и косвенные преимущества, которыми может пользоваться население, проживающее в районе железнодорожного сообщения. К их числу относятся дополнительные транспортные возможности, рост цен на недвижимость, земельные и лесные угодья, более удобный и дешевый сбыт готовой продукции и многие другие преференции [11, лл. 4–4 об.].

На чрезвычайном заседании, состоявшемся 15 января 1911 г., Мглинское уездное земское собрание решило ходатайствовать в МПС о разрешении на постройку железнодорожного подъездного пути. Строительство линии Мглин – станция Красновичи (примыкает к железнодорожному подъездному пути Сураж–Унеча) должно осуществляться на условиях, изложенных в докладе гласного С.И. Клименко [11, л. 6 об.]. Для детальной проработки этого вопроса была избрана комиссия в составе 7 человек. Ей вменялось в обязанность составить записку о грузообороте подъездного пути, стоимости его сооружения и ожидаемых финансовых результатах. Данный документ должен рассматриваться в МПС и Межведомственной комиссии о новых железных дорогах [11, л. 7 об.]. По поручению земского собрания в Министерство путей сообщений и Главное управление по делам местного хозяйства направлялись гласные Ю.А. Барановский, С.И. Клименко и П.Б. Шимановский. В их обязанности входило ведение переговоров с руководителями этих ведомств о постройке железнодорожного подъездного пути.

4 февраля 1911 г. Мглинская уездная земская управа обратилась за поддержкой к Черниговскому губернатору. Управа надеялась на помощь главы губернии в лоббировании интересов Мглинского уезда в МПС и Главном управлении по делам местного хозяйства [11, л. 1 об.]. Спустя 10 дней губернатор в своем письме, адресованном министру путей сообщений, докладывал, что «постройка железнодорожной линии Мглин – станция Красновичи является в интересах местного населения во всех отношениях крайне желательной и полезной. Со своей стороны я всецело присоединяюсь к вышеизложенному ходатайству» [11, л. 6 об.]. 19 ноября 1911 г. эксплуатационный отдел управления железных дорог МПС уведомил Черниговского губернатора о создании специальной комиссии для детальной проработки вопроса о постройке подъездного пути Мглин–Красновичи. После завершения ее работы ходатайство Мглинского уездного земского собрания будет внесено на рассмотрение межведомственной комиссии о новых железных дорогах в России [11, л. 8 об.]. Комиссия высказалась за разрешение постройки Суражского подъездного пути на условиях возврата строительной стоимости из провозных плат. Осенью 1914 г. началось возведение насыпи от Унечи в сторону Суража и на Хутор-Михайловский. В строительстве железной дороги кроме мобилизованных военнообязанных из разных местностей России принимали участие выходцы из Средней Азии, специально завезенные китайские рабочие, военнопленные. В 1919 г. закончилось строительство железной дороги до Суража [6, с. 16].

Таким образом, органы общественного самоуправления Черниговской губернии прилагали заметные усилия по развитию путей сообщения на подконтрольной им территории. Вместе с тем, оставаясь безвозмездными и не входя в систему органов государства, местные представительные учреждения находились под контролем губернаторской власти и Министерства внутренних дел. Практически все решения, принимаемые земскими собраниями и

касающиеся сколько-нибудь серьезных изменений в местном дорожном хозяйстве, требовали согласования и утверждения на «высочайшем» уровне. Однако неверно было бы также делать категоричный вывод о том, что губернаторская власть препятствовала деятельности земств. По целому ряду проблем экономического характера (ремонт шоссе и гужевого дорог, строительство подъездных железнодорожных путей) интересы местной исполнительной власти и органов общественного самоуправления в принципе совпадали. В подобных случаях губернаторы поддерживали земские инициативы и выступали заинтересованными ходатаями в высшие правительственные инстанции.

Литература

1. Земская реформа : Положение о губернских и уездных земских учреждениях от 1 января 1864 г. // Реформы Александра II. – М. : Юрид. лит., 1998. – С. 211–230.
2. По ходатайству Черниговской губернской земской управы о передаче местных дорог в ведение земства // Государственный архив Черниговской области (ГАЧО). – Ф. 145. – Оп. 2. – Д. 86. – 10 лл.
3. Дело о техническом надзоре ведомства путей сообщения по устройству Черниговским губернским земством подъездных путей // Центральный государственный исторический архив Украины (ЦГИА Украины). – Ф. 692. – Оп. 11. – Д. 55. – 115 лл.
4. Поклонский, Д.Р. Стародубская старина. XI–XIX вв. Исторические очерки : в 3 кн. / Д.Р. Поклонский. – Клины : Изд. Клиновской городской типографии, 2002. – Кн. 2. – 384 с.
5. О постройке Гомель–Брянской железной дороги // Российский государственный военно-исторический архив. – Фонд 400. – Оп. 24. – Д. 798. – 72 лл.
6. Бовтунов, А.Т. «Узел славянской дружбы». Очерк о коллективах предприятий Унечского железнодорожного узла / А.Т. Бовтунов – Клины : Изд. Клинц тип., 1998. – 307 с.
7. По ходатайству Стародубской уездной земской управы о проведении ширококолейной железной дороги через Стародубский уезд // ГАЧО. – Ф. 145. – Оп. 3. – Д. 528. – 4 лл.
8. О рассмотрении вопроса на заседании Черниговского губернского земского собрания о проведении железнодорожной линии Прилуки–Нежин–Чернигов–Ново-Белица. Из журнала засед. от 12 дек. 1910 г. // ЦГИА Украины. – Ф. 1439. – Оп. 1. – Д. 1250. – 119 лл.
9. По ходатайству Черниговского губернского земства об одновременном рассмотрении в Комиссии о новых железных дорогах проектов о сооружении железнодорожной линии (Прилуки–Нежин–Чернигов–Ново-Белица и Льво-Днепровской железной дороги) // ГАЧО. – Ф. 145. – Оп. 3. – Д. 814. – 3 лл.
10. По докладной записке члена Черниговской городской управы А.М. Балыки по вопросу о постройке железнодорожной линии через губернский город Чернигов // ГАЧО. – Ф. 145. – Оп. 3. – Д. 2720. – 16 лл.
11. По ходатайству Мглинского уездного земства о предоставлении права на постройку ширококолейного железнодорожного пути // ГАЧО. – Ф. 145. – Оп. 2. – Д. 484. – 12 лл.