

DOI: 10.17117/na.2016.02.03.397

<http://ucom.ru/doc/na.2016.02.03.397.pdf>

Поступила (Received): 24.02.2016

Канн С.К.
Судженский уголь в судьбе Транссиба
(страницы истории изучения Сибири)

Kann S.K.
Sudzhensk coal in the Transsib destiny
(historical pages of Siberia study)

В статье прослежена история открытия Судженского каменноугольного месторождения и его закрепления в собственности казны.

Определена роль этого открытия в обеспечении топливом и усилении эксплуатации Транссибирской железнодорожной магистрали, а также в лесоохранительной деятельности Комитета Сибирской железной дороги

Ключевые слова: *сооружение Транссибирской железнодорожной магистрали, история геологического изучения Сибири, Судженское каменноугольное месторождение*

History of Sudzhensk coal field discovery and its legalization as a treasury property has been monitored in this article. Role of this discovery has been determined to ensure fuel supply and to strengthen the Trans-Siberian Railway operation, and to realize the forest guarding activities of the Siberian Railroad Committee

Key words: *Trans-Siberian railway construction, the history of geological study of Siberia, Sudzhensk coal field*

Канн Сергей Константинович

Кандидат исторических наук, старший научный сотрудник

Государственная публичная научно-техническая библиотека Сибирского отделения Российской Академии наук

г. Новосибирск, ул. Восход, 15

Kann Sergey Konstantinovich

Candidate of Historical Sciences, Senior Researcher State public scientific technological library of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences Novosibirsk, Voskhod st., 15

В долгой и запутанной истории Транссиба конца XIX века присутствует несколько ярких моментов, наводящих на мысль о вмешательстве высших сил в его нелёгкую судьбу.

Один из таких эпизодов связан с неожиданным наводнением в Забайкалье летом 1897 г. Многолетний «ординар», принятый за основу проектирования, был превышен сразу более чем на 6,5 метров. Водная стихия разрушила 357 вёрст полотна, снесла 15 мостов, уничтожила строительные конструкции на Селенге, смыла целую улицу в посёлке Джида, а город Дорозинск, основанный ещё при Екатерине II, перестал существовать. Начальник партии топографов подполковник Н.М. Козловский, наблюдавший буйство природы, писал: «Вода поднялась так быстро, что многие не успели бежать и спасались на деревьях или

стогах сена... хлынула огромная волна, повалила деревья, подхватила стога и понесла вниз с ужасающей быстротой... несчастные, искавшие на них спасения, очутясь в воде, хватались за плывущие брёвна и заборы и плыли, направляясь к берегу. Спаслись те, кто имел силы, чтобы бороться с быстротой страшного потока» [19, л. 386 об-387].

Но строители дороги получали и другие, совершенно удивительные подарки судьбы. Открытие Судженского месторождения каменного угля стало в ряду таких внезапных даров, причём именно тогда, когда на магистрали зазвучали пронзительные гудки паровозов, а над сибирскими лесами навис топор дровосека. «Рано или поздно, – предсказывал В.А. Обручев накануне строительства, – она приползёт с запада, уродливая стальная змея, а на её спине сопящий, топающий, беснующийся паровой конь – локомотив, этот безжалостный, прожорливый истребитель великолепных лесов» [14, с. 87].

Наиболее тяжёлое положение складывалось на западном участке дороги от Челябинска до р. Оби. Подсчёты министерства путей сообщения (МПС) показывали, что для обеспечения эксплуатации потребуется вырубать до 7,2 тыс. десятин берёзовых лесов в год, хотя здесь уже и без того всю хозяйничали голые степи. Из-за недостатка дров их цена в районе Запсиба доходила до 12 р. за кубическую сажень (1 куб. саж. примерно равна 2,5 куб. м). На XXI-м заседании Комитета Сибирской железной дороги (КСЖД) его участники выслушали пояснение товарища министра генерал-лейтенанта Н.П. Петрова, что «истребление леса в высшей степени нежелательно с точки зрения общегосударственной» и постановили приложить все усилия к отысканию запасов минерального топлива «в местах, откуда доставка его не была бы особенно затруднительной или дорогостоящей» [13, 1895, т. 7, л. 94 об-95; 1895, т. 10, л. 215-215 об; 17, с. 46].

Между тем, в 1895 г. все более или менее «благонадёжные» залежи угля находились очень далеко от линии магистрали. Месторождения Куу-Чеку и Карагандинское располагались в 340 верстах от р. Иртыша и нуждались в постройке ветви к пристани или же отсрочки до тех пор, пока не начнётся проведение железной дороги к Ташкенту или Верному. Не лучше обстояло дело и с Кольчугинской копьё в Кузбассе. Она принадлежала Кабинету Е.И.В., который соглашался отгружать уголь только в случае «значительного заказа на минеральное топливо», так как требовалось построить подъездную ветвь к магистрали и Кабинет хотел компенсировать расходы. Остальные залежи, перечисленные в «Отчёте по КСЖД за 1895 год» (Экибаз-Туз, Назаровская в Степном крае и Курбатовская возле Ачинска) нуждались в дополнительных исследованиях. В отчёте впервые промелькнуло упоминание о месторождении угля в долине р. Китата, в 20 верстах от станции Судженки Средне-Сибирской железной дороги [17, с. 47-48]. Проблема, однако, заключалась в том, что на эту случайную находку долгое время никто не обращал внимания, хотя с каждым месяцем положение становилось всё более напряжённым.

Во время проезда руководителя министерства госимуществ (МГИ) А.С. Ермолова по Сибири в сентябре 1895 г. строитель западносибирской дороги инженер К.Я. Михайловский убеждал министра ускорить опытную разработку торфяников, чтобы хотя бы на время снизить остроту топливной проблемы. Торф

представлялся вполне подходящим топливом, так как 1 куб. саж. давала тепла столько же, сколько $\frac{1}{2}$ куб. саж. берёзовых дров. Чины торфмейстерской части МГИ произвели заготовку на 4-х торфяниках Тобольской губ. Часть добытого топлива раздали крестьянам, чтобы они могли ознакомиться с новинкой, а около 5 куб. саж. доставили на железнодорожную станцию в Кургане для испытания в паровой топке. Выяснилось, что местный торф высокого качества, плотный и смолистый, с малым содержанием золы [13, т. 10, л. 239]. Правда, размер потребностей и трудоёмкость работы и доставки не позволяли надеяться на скорые успехи.

В МПС рассчитывали, что западносибирский участок магистрали будет обеспечен дровами хотя бы на ближайшие два года [21, л. 57 об]. От Челябинска до станции Макушино лесов уже практически не было, а над оставшимися нависла реальная угроза окончательного уничтожения. Поэтому сюда завозили уголь с Луньевской ветви Уральской ж. д. по цене 13 к. за пуд, что соответствовало цене дров 17 р. за куб. саж. На остальной части Запсиба, по заявлению главы МПС князя М.И. Хилкова, паровозы вскоре могли оказаться вообще без топлива, если бы рентабельные залежи угля так и не удалось найти [13, т. 10, л. 99 об-100; 32, с. 11-12]. Но время шло, а поиски геологов А. Краснопольского, Н. Высоцкого, А. Мейстера и А. Зайцева ни к чему не приводили. Тогда в МГИ решили заняться разведкой всех известных на тот момент находок угля возле магистрали, в том числе и в Судженке.

Нельзя сказать, что раньше здесь никто не догадывался о признаках угля. Первые сообщения о находках на р. Мазаловский Китат у села Лебедянского и деревни Кайлинской появились ещё в конце 1880-х гг. Но они почему-то не привлекли внимания. В протоколе распорядительного комитета ЗСО РГО от 12.03.1888 г. промелькнуло краткое сообщение о письме капитана Л. Федяя – Д.А. Клеменцу, где говорилось об использовании местными кузнецами смеси каменного и древесно-лиственничного угля для своих поковок. Было известно, что местный кузнец Иван Карышев применял уголь ещё в начале 1880-х гг., а другие крестьяне рассказывали о выходах пятен и прослоек «чёрной земли» в 5 верстах севернее Лебедянки [5, л. 16–16 об; 8, 1896, вып.1, с. 59-60; 8, 1898, вып.9, с. 51-52, 85; 8, 1898, вып.14, с. 84; 11, с. 5].

Клеменц дружил и переписывался с томским профессором Зайцевым. В одном из писем от 21.10.1893 г. А.М. Зайцев, например, делился известием о том, что получил «возможность отвести душу в беседах с проезжавшими геологами» Богдановичем, Ячевским и Ижицким, направлявшимся в Петербург после окончания полевого сезона [3, л. 145-146 об, 156-157 об]. Зная о занятиях Зайцева, Клеменц сообщил данные по Судженке. Геолог занялся проверкой сообщения, но непролазная тайга стала серьёзным препятствием. По словам начальника партии Краснопольского, Зайцев трижды в 1892-1894 гг. прошёл мимо залежей, а однажды, «выйдя по указанному ключу на Конюхту, он и его проводник не могли подняться по берегу речки всего на одну версту, чтоб добраться до отыскиваемого ими обнажения» [8, 1898, вып.9, с. 69].

Летом 1894 г. в беседе со строителями железной дороги Зайцев отрицал наличие угля в Судженке, считая найденные там прослойки торфом. Впоследствии, однако, это не помешало горному ведомству утверждать, что Зайцев наблюдал выходы угля и в 1894, и в 1895 г. и установил, «что у с. Лебедянского угленосные осадки, являясь с нарушенным пластованием (падение до 75 градусов), заключают три пласта угля толщиной до 0,8 сажени» [13, 1896, т. 11, л. 156; 8, 1896, вып.1, с. 60, прим.1].

В сентябре 1894 г. на уголь наткнулись железнодорожные рабочие Судженской дистанции, рывшие колодезь для полуказармы на 246-й версте [20, л. 55; 11, с. 5]. 18.02.1895 г. начальник дистанции инженер Б.Ф. Корвин-Сакович поспешил оформить частную заявку на своё имя, утверждая, что вёл разведки на собственные средства. 28 июля в Томском управлении государственных имуществ он получил дозвожительное свидетельство № 2956, сроком на три года. В документе назывался участок по Мазаловскому Китату, в 2460 сажнях ниже села Лебедянки (Починок тож) [5, л. 2-3 об]. Сведения о находке проникли на страницы печати [25; 1; 8, 1898, вып.9, с. 85-86], и энергичная пропаганда Корвин-Саковича стала приносить свои плоды, обратив на Судженку всеобщее внимание, в том числе и в петербургских кабинетах.

Казна, опоздавшая застолбить свои права, оказалась в затруднительном положении. Выходы угля находились возле самой линии, но о качестве угля ничего не было известно, поэтому более верным казалось напустить побольше тумана. Летом 1895 г. вскрытые пласты осмотрел член высочайше учреждённой Комиссии для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги горный инженер Н.Ф. Мещерин, а осенью пожаловал сам министр А.С. Ермолов. Но пока чиновники мешкали, ещё несколько частных лиц, «желавших погреть на этом руки», заявили рядом с участком Саковича [13, 1896, т. 11, л. 166 об; 31, т. 4, л. 759 об; 11, с. 9, 11].

Началась интенсивная переписка между Томском и Петербургом и, в конце концов, в канцеляриях нашли способ оттеснить «частника» от выгодной находки. Неожиданно «обнаружилось», что Сакович оформил свою заявку не на свободной земле, а на находящейся в пользовании крестьян Лебедянки, но не отведённой им в надел. Следовательно, по силе закона, он не имел на неё права, а площадь принадлежала казне и считалась *казённой оброчной статьёй*. Нашли даже прецедент подобного рода в судебной практике Сената [5, л. 7-11; 24, ст. 58]. Таким образом, казне удалось «отбить» права на месторождение.

Чтобы в будущем не повторять ошибок, Горный департамент издал циркуляр, где говорилось: «Производимые вдоль полотна Сибирской железной дороги геологические изыскания приводят нередко к открытию таких ископаемых, разработка коих средствами казны может оказаться полезной в интересах казённого горного промысла или строящейся железной дороги, и поэтому местности, где сделаны открытия, подлежат занятию под казённые разведки, дабы частные лица, воспользовавшись открытием, сделанным правительственными инженерами, не могли заявить их в установленном порядке на своё имя» [4, л. 9-11 об; 2, л. 12-14 об; 6, л. 46-49; 7, л. 66-67].

Осенью 1895 г. циркуляр (по Отделению частных горных заводов) был разослан во все сибирские управления, ведавшие казёнными разведками и имуществами. Он, в первую очередь, касался залежей угля и железной руды, так как именно они, по словам В.А. Обручева, определяли будущее развитие Сибири [15, с. 126, 128]. До появления этого документа необходимые права на занятие свободных земель под казённые разведки имели лишь управления казённых горных заводов, а приказы МГИ о воспрещении частных заявок, как правило, сильно опаздывали из-за обязательного условия «объявлять» их через Правительствующий Сенат [23, ст. 259].

По всеподданнейшему докладу Ермолова 23 октября 1895 г. Николай II повелел наделить геологов, «в виде временной меры», теми же правами по оперативному занятию свободных земель, что и у горных заводов [23, ст. 821]. Найденные залежи помечались особыми разведочными знаками в виде глубокой ямы и буквы «К» (казна), нанесённой или вырезанной на соседних камнях, деревьях или закопанном столбе. Тут же проставлялась дата установки знака. Исключительное право разведки распространялось на прилежащую площадь размерами в 4 квадратных версты (по одной на каждую из сторон света). В горные управления направлялись данные о местонахождении знаков – «для объявления во всеобщее сведение» на страницах официальной печати [30, л. 5 об]. В каждом отдельном случае разведка месторождения допускалась с особого разрешения министра госимуществ.

В тот же день 31.10.1895 г. Ермолов поспешил объявить местности Маринского округа по притокам р. Барзаса (Левой и Правой Конюхте, Алчедату и др.) закрытыми для частного промысла [26, ст. 1543]. Одновременно горное ведомство делало вид, что не верит в «благонадёжность» Судженки и считает более перспективными залежи в 50-80 верстах от магистрали – возле деревни Горловой, по р. Китерне и около д. Балахонки (на р. Томи) [13, т. 11, л. 167]. Однако заключение профессора А.А. Иностранцева о нарушенном пластовании, выклинивании и невысоком качестве балахонских углей заставило пересмотреть эту позицию.

В феврале 1896 г. Горный департамент, отметая любые договорённости, поставил в известность Подготовительную комиссию (ПК) при КСЖД о том, что предъявляемые инженером Саковичем требования «настолько чрезмерны и не соответствуют ценности залежи, что едва ли переговоры с ним смогут привести к благоприятному для казны результату» [13, т. 11, л. 170]. По мнению М.И. Хилкова, прозвучавшему в Комитете, Судженка была «беднее» Кольчугинской копи, отстоявшей от линии магистрали на 150 вёрст. Разведки в Кольчугино, выполненные летом 1895 г., обнаружили шесть пластов угля мощностью до 2,5 саж. и протяжённостью не менее 20 вёрст. Общие запасы угля оценивались в несколько миллиардов пудов [13, т. 11, л. 137-138]. В МПС надеялись, что кольчугинские копи смогут обеспечить оба «рельсовых плеча» Транссиба по 800 в. на запад и на восток, а цена угля не превысит 14 к. за пуд.

При подготовке сметы расходов из фонда вспомогательных предприятий КСЖД на 1896 г. управляющий делами А.Н. Куломзин настоял на внесении осо-

бого кредита, предназначенного исключительно для разведки Судженки. Весной того же года на не захваченном пространстве возле Судженки к работам приступил горный инженер П.К. Яворовский, который заложил более 30 скважин на узком пространстве между частными заявками. Передвигаясь по тайге с топором в руках, он не смог установить точные границы простирающейся залежи, но качество угля не подлежало сомнению [29, л. 20-21; 8, вып.9, с. 85-106]. В письме от 10.07.1896 г. Яворовский передавал, что частные лица захватили участки не для разработки, а для перепродажи, что они совсем не ведут разведок и нужно расширить площадь, закрытую для частных заявок.

В середине июля 1896 г. А.Н. Куломзин приехал в Судженку и осмотрел заложённые шурфы. В одном из своих сибирских писем он отметил, что лично настоял на подробной разведке месторождения: «Вообразите, залежи оказались богатейшими и простираются к самой железной дороге. Это окончательно не удостоверено, то есть простирается к самой дороге, но есть равновесные к тому данные. Пока открыто до 40 млн пуд. Пласты в 1½ саж. толщины. Работам мешает то, что район, запретный для частных поисков, сделан слишком малым; ищейки следят за геологами и могут вырвать всё дело. Вследствие того, я отправил телеграмму шифрованную Ермолову, прося его расширить запретный район» [16, л. 32 об, 34 об-35]. Указание А.Н. Куломзина было незамедлительно исполнено [27, ст. 1163].

Б.Ф. Саковича удалили от дела и перевели на должность начальника I-й дистанции томской ветви Средне-Сибирской ж. д. Тем не менее, инженер продолжал доискиваться правды у начальника Томского горного управления Н.А. Денисова, ходатайствуя о своём вознаграждении за «полезное открытие, труды по которому не входили в круг его служебных обязанностей». В ответ он получил скупую отписку, в которой даже не упоминалось о его заслугах, как и о том, что о них знали в управлении [5, л. 16-20].

Между тем, казённые разведки Яворовского натолкнулись на помехи и сопротивление частных лиц. Выяснилось, что район, занятый геологом в пользу казны, был «несвободным для горного промысла» и находился частично в наделе крестьян, а частично в аренде у предпринимателя Л.А. Михельсона, получившего дозволительные свидетельства за №№ 3022-3024 [4, л. 17 об, 21-21 об]. Отчуждение участков в пользу казны занимало продолжительное время, что прерывало разведки на неопределённый срок. Прекращение разведочных работ возле Судженки Яворовский объяснил А.П. Карпинскому тем, что «страшно утомлён нравственно и физически» [29, л. 26].

Летом и осенью 1897 г. в той же самой глухой мариинской тайге Краснопольский обнаружил, что из-за небольшой неточности в описании границ района, где не допускались частные разведки, залежи угля «застолбил» промышленник Щербина. Ошибка заключалась в том, что в объявлении о закрытии района для частных лиц Томское горное управление напечатало: «между Левою Конюхтою и средним течением Правой Конюхты до устья Богородского ключа», а следовало написать: «от устья Левого Конюхты к среднему течению Правой (устье Богородского ключа)». Тут же выяснилось, что на карте Омского Военно-топографического отдела места впадения в Барзас рр. Правой и Левого Конюхты оказались совершенно

перепутаны [30, л. 4 об, 10 об; 8, вып. 9, с. 72-73]. Дальнейшие разбирательства не только затянули вопрос, но и очень долго мешали развитию горной промышленности, так ограничения в этой части Мариинского округа казна смогла снять лишь в 1908 г. [4, л. 26-28 об, 30-31; 26, ст. 1543; 27, ст. 1163; 28].

Осенью 1897 г. М.И. Хилков всё-таки изменил своё мнение о ценности Судженки и сообщил на заседаниях ПК, что вопрос о минеральном топливе «принимает с каждым годом всё более важное значение» [13, 1897, т. 15, л. 1152 об]. Начало эксплуатации магистрали подняло стоимость дров до 14 р. за куб. саж. Хилков, ссылаясь на слабость казны и отсутствие конкуренции, обвинял Михельсона, что тот, пользуясь близостью копей к линии, диктует «произвольные цены» и «ставит дорогу в затруднительное положение». В этой связи заметим, что по данным Г.Х. Рабиновича деятельность Михельсона, наоборот, опиралась на поддержку правительства и того же министра Хилкова [18, с. 166]. Хилков доложил в ПК, что расширение казённой добычи угля устранил монополию частных лиц и вынудит их к понижению цен.

Межведомственные противоречия между МПС и горным ведомством углубляли раскол. Железнодорожники требовали первоочередного права назначать отводы для угольных и железорудных разведок и диктовать свои условия проектов и смет по устройству капитальных шахт и штолен, рудников и подъездных ветвей к магистрали. В ответ Ермолов говорил о том, что попытки МПС взять на себя «совершенно новый вопрос об устройстве казённых копей вдоль Сибирской железной дороги» – «преждевременны», а выполнение условий по проектам и сметам сдерживается скудным финансированием [13, т. 11, л. 169-170]. По мнению министра госимущества, разведками следовало заниматься именно его ведомству – «учреждению, которому будут даны надлежащие средства для устройства копей».

Так или иначе, идея о передаче эксплуатации Судженки из рук Горного департамента в ведение МПС осуществилась уже в 1899 г. [13, т. 15, л. 1153; 29, л. 19-19 об]. Большую часть угленосного района разделили на семь участков, которые были отданы в аренду частным лицам. Казна взяла себе рентабельную Анжерскую копь, соединённую с Сибирской магистралью рельсовой веткой в 600 сажень [12, с. 378; 9, с. 32]. Производительность этой копи, по данным инженера Реутовского, на рубеже XIX-XX вв. была представлена следующими цифрами [22, с. 40]:

| | | | | |
|---|---------|--------|-----------|------|
| в | 1898 г. | добыто | ½ млн | пуд. |
| „ | 1899 „ | „ | 1.461.394 | „ |
| „ | 1900 „ | „ | 1.800.104 | „ |
| „ | 1901 „ | „ | 3.222.351 | „ |
| „ | 1902 „ | „ | 4.314.351 | „ |

В 1900 г. добыча угля в Судженке превысила 5 млн пудов. Топливо отсюда использовали паровозы, а также кузницы и мастерские на всём протяжении от Омска до Красноярска (на западном и восточном «плече», считая от Судженки), предполагалось даже отпускать этот уголь на уральские заводы [20, л. 51, 54].

Что же касается инженера Корвин-Саковича, то на его долю выпало одно лишь моральное удовлетворение. Там, где до этого впроголодь жила сотня крестьянских семей, – писал он в брошюре, изданной в 1901 г., – за пять лет обрели заработок две тысячи рабочих [11, с. 3]. Истины ради, следует сказать, что благодарные потомки не забыли инженера и продолжают упоминать его в работах по истории Кузбасса [10, с. 17; и др.].

Список используемых источников:

1. Вестник золотопромышленности. 1895. Октябрь. № 20/21.
2. ГАИО (Государственный архив Иркутской области). Ф. 135. Оп. 1. Д. 738.
3. ГАИО. Ф. 293. Оп. 1. Д. 101.
4. ГАТО (Государственный архив Томской области). Ф. 433. Оп. 2. Д. 690.
5. ГАТО. Ф. 433. Оп. 2. Д. 698.
6. ГАЧО (Государственный архив Читинской области). Ф. 99. Оп. 2. Д. 63.
7. ГАЧО. Ф. 105. Оп. 1. Д. 194.
8. Геологические исследования и разведочные работы по линии Сибирской железной дороги. СПб., 1896-1914. Вып.1-32.
9. Горняки Кузбасса / отв. ред. З.Г. Карпенко. Новосибирск, 1971. 284 с.
10. Запорожченко А.А. История организации геологической науки и службы в Западной Сибири (октябрь 1917 – 1932 гг.). Новосибирск, 1977. 142 с.
11. Корвин-Сакович Б.Ф. Очерк возникновения в Томской губернии судженских каменноугольных копей. СПб., 1901. 19 с.
12. Краснов П. Каменный уголь в Сибири // Живописная Россия. СПб.; М., 1902. Т. 2, № 83.
13. Материалы Комитета Сибирской железной дороги. СПб., 1893-1904. Т. 1-28. Экземпляр Российской государственной библиотеки, шифр: А306-1.
14. Обручев В.А. В старой Сибири. Иркутск, 1958. 295 с.
15. Обручев В.А. Мои путешествия по Сибири. М., 1963. 288 с.
16. ОР РГБ (Отдел рукописей Российской государственной библиотеки). Ф. 178. М. 9803. Д. 8.
17. Отчёт по Комитету Сибирской железной дороги за 1895 год. СПб., 1896. 74 с.
18. Рабинович Г.Х. Крупная буржуазия и монополистический капитал в экономике Сибири конца XIX – начала XX вв. Томск, 1975. 328 с.
19. РГВИА (Российский государственный военно-исторический архив). Ф. 404. Оп. 2. Д. 410.
20. РГИА (Российский государственный исторический архив). Ф. 1273. Оп. 1. Д. 30.
21. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 168.
22. Реутовский В.С. Полезные ископаемые Сибири. Ч. 2: Месторождения безрудные (не-металлические). СПб., 1905. 406 с.
23. Свод законов Российской империи (СЗ). 1893. Т. VII. Устав Горный.
24. СЗ. 1893. Т. VIII. Ч. 1. Устав Оброчный.
25. Сибирский вестник (Томск). 1895. №№ 113, 117.
26. Собрание узаконений и распоряжений правительства Российской Империи (СУ). 1895. 31 октября. № 183.
27. СУ. 1896. № 104.
28. СУ. 1909. № 30.
29. СПФ АРАН (Санкт-Петербургский филиал Архива Российской академии наук). Ф. 265. Оп. 3. Д. 75.
30. СПФ АРАН. Ф. 265. Оп. 3. Д. 79.
31. Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования на месте дела сооружения Сибирской железной дороги. СПб., 1895-1896. Т.1-4. 1005 л. Экземпляр Российской государственной библиотеки, шифр: А306-2).
32. Хилков М.И. Всеподданнейший отчёт министра путей сообщения по поездке в Сибирь. СПб., 1896. 62 с.