

Ольга БУХАРЕНКОВА

ОРЕХОВСКИЙ ПОДЪЕЗДНОЙ ПУТЬ – ПРЕДПРИИМЧИВОЕ РЕШЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ЗАДАЧ

Аннотация

В статье анализируется один из предпринимательских подходов к решению вопроса модернизации транспортной инфраструктуры в России на рубеже XIX–XX веков. Автор подробно рассматривает историю акционерного общества по строительству Ореховского подъездного пути. В исследовании использованы материалы официальной статистики, нормативно-правовые акты, а также публицистические издания тех лет. Проведено сравнение полученных данных по Ореховскому подъездному пути с аналогичными показателями других акционерных обществ. Все это позволило сделать вывод об использовании Общества его учредителями для обеспечения своих предприятий максимально удобной железнодорожной веткой при минимальных финансовых затратах.

Вторая половина XIX века стала настоящим бумом железнодорожного строительства в России. Завершившийся промышленный перево-

рот, ускорение предпринимательской жизни, а также невозможность прежних транспортных путей (грунтовых и водных) удовлетворить

БУХАРЕНКОВА Ольга Юрьевна – кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и гуманитарных наук Государственного гуманитарно-технологического университета. Адрес: Российская Федерация, 142611, Московская область, г. Орехово-Зуево, ул. Зеленая, д. 22. E-mail: buk-olga@yandex.ru

Ключевые слова: акционерное общество, Ореховский подъездной путь, железная дорога, Министерство путей сообщения, Московско-Казанская железная дорога, Московско-Нижегородская железная дорога.

спрос на объемы и сроки перевозки грузов, обусловили объединение интересов государства и частного бизнеса в быстром развитии в стране железнодорожной инфраструктуры. Большая часть железных дорог в Российской империи была построена частными обществами на средства их акционеров. При этом к финансированию строительства и эксплуатации наиболее крупных магистралей активно привлекался иностранный капитал.

Помимо крупных магистралей общего пользования активно строились подъездные пути к отдельным городам или промышленным предприятиям. Небольшие по протяженности ветки подъездных путей создавались на средства владельцев промышленных предприятий по согласованию с руководством магистральной железной дороги. Однако в некоторых регионах страны возникала необходимость в строительстве довольно протяженных подъездных путей. В этом случае средств отдельного промышленника было недостаточно, и они были вынуждены объединять усилия, учреждая акционерные общества по строительству подъездного пути. В настоящей статье речь пойдет о судьбе одного из таких обществ. В приводимых статистических сведениях учитывались данные только по акционерным обществам, занимавшимся созданием подъездных железнодорожных путей, сведения по электрическим подъездным путям в общие показатели не включались.

Вопросы железнодорожного строительства второй половины

XIX – начала XX века широко представлены отечественной историографией. Первые работы, посвященные железным дорогам России, стали публиковаться в конце 60-х – 80-х годов XIX века. В них подробно описывались этапы строительства, технические характеристики и первые результаты эксплуатации железнодорожного транспорта в стране [1, 2, 3]. Особое внимание современники уделяли анализу деятельности казенных и частных железных дорог, оценке эффективности управления и степени их доходности [4, 5, 6, 7]. Отдельным аспектом научной деятельности того времени стало сравнение железнодорожного транспорта с водным и шоссейным [8]. Вопросу строительства подъездных путей в Российской империи было уделено внимание в нескольких работах конце XIX – начала XX веков. В них прежде всего поднимался вопрос необходимости развития данного направления железнодорожного строительства, выносились на обсуждение меры государственного регулирования и поддержки [9, 10, 11, 12].

В советский период история подъездных путей встречалась лишь в качестве краткой исторической справки к работам, посвященным достижениям народного хозяйства СССР или изданиям учебного и технического характера [13]. А в «Железнодорожной энциклопедии» [14] 1926 года понятие «подъездные пути» вообще не выделено в отдельную статью.

История железнодорожного транспорта в работах последних десятилетий находит разноплановое представление. Это и обобщающие труды [15], и исследования регионального характера [16, 17]. Появилось несколько работ, посвященных истории и современному состоянию подъездных и узкоколейных путей [18, 19]. Однако они включают в себя, прежде всего, описание и фотографии, сохранившиеся узкоколейных железнодорожных путей, без детального углубления в их прошлое.

Строительство подъездных путей в России осуществлялось без прямого государственного участия и иностранного капитала, что позволяет взглянуть на них, как на отечественный предпринимательский опыт. Именно в этом аспекте мы и предлагаем рассмотреть историю Ореховского подъездного пути.

Первым объединением, созданным для совместного строительства подъездных железнодорожных путей, стало «Первое общество подъездных путей России». Оно было учреждено в 1892 г. За период с 1892 по 1915 гг. было организовано 16 акционерных обществ, под руководством которых построено 34 подъездных пути общей протяженностью 2336 верст. Только два из них утратили самостоятельность к 1915 году. Общество Мелекского подъездного пути в 1907 г. было преобразовано в Общество Бугульминской (с 1908 г. Волго-Бугульминской) железной дороги общего значения. А вот Общество Ореховского подъездного пути пе-

рестало существовать по распоряжению Министра Финансов от 05 июля 1903 г. в связи с приобретением ветки Обществом Московско-Казанской железной дороги.

Учредителями акционерных обществ по строительству подъездных путей являлись представители местной торгово-промышленной и дворянской верхушки. Не исключением было и Общество Ореховского подъездного пути, образованное в 1895 г. Его основали коммерции советник М.С. Кузнецов, потомственный почетный гражданин И.Н. Брашнин и потомственный дворянин С.Н. Воронец. Отсутствие в этом районе речного сообщения делало доставку сырья и вывоз товаров с предприятий затратным и длительным по времени, что и стало одной из причин строительства железнодорожной ветки. Еще в 1881 году М.С. Кузнецов на собственные средства построил подъездной путь от железнодорожной станции Дрезна Московско-Нижегородской железной дороги к складу своего завода фарфоровых и фаянсовых изделий в селе Дулево. Длина пути составляла 120 сажень (около 256 метров). Однако этого было совершенно недостаточно для удовлетворения все возрастающих нужд предприятия.

Построенный на средства Общества Ореховского подъездного пути однопутный Ореховский подъездной путь был открыт 1 мая 1899 г. Он соединил с крупной транспортной магистралью не только завод М. Кузнецова, но и еще 29 мелких и средних промышленных пред-

приятый близлежащих сел между станцией Орехово Московско-Нижегородской железной дороги и селом Ильинский погост Богородского уезда Московской губернии.

Государство жестко регламентировало финансовые условия строительства и эксплуатации железных дорог, в том числе и подъездных. В 1887 г. было издано Положение о подъездных путях к железным дорогам. В нем тщательно описывалась процедура отчуждения земель, необходимых для сооружения пути, общие условия эксплуатации и определения тарифов на различные перевозки.

По данному Положению предприниматели вынуждены были до начала каких-либо работ в подаваемом губернатору прошении объяснить, какие трудности он встречается со стороны владельцев земель, на которых планируется строительство пути. Однако без предварительных действий по анализу ландшафта и планированию на местности реального расположения пути трудно было установить, по чьим землям пройдет железная дорога. В результате такое предварительное согласование могло разойтись с реальным положением дел на начальном этапе технических работ. И это был лишь первый круг согласований.

После проведения всех предварительных изысканий необходимо было подать очередное прошение губернатору о разрешении строительства и отчуждении земель под железнодорожный путь. Это прошение, помимо согласования с гу-

бернатором, рассматривалось особым присутствием Государственного Совета. Любые отклонения от поданного плана в процессе строительства требовали аналогичной процедуры рассмотрения и согласования.

Все это существенно затягивало реальный процесс постройки подъездного пути, а значит, вело к дополнительным расходам учредителей. В итоге за период с 1887 по 1892 год из заявленных к постройке подъездных путей были сданы в эксплуатацию лишь 17% [12, С. 12]. В июне 1892 г. Министерство Путей Сообщения принимает «Правила сооружения и эксплуатации подъездных к железным дорогам путей общего пользования», по которым при строительстве подъездных путей, земли необходимые для реализации проекта принудительно отчуждались у владельцев на основании императорского указа и сразу после проведения их описи передавались в пользование общества. Также правила облегчали некоторые технические требования к устройству дорог. Это способствовало оживлению железнодорожного строительства. 14 из 16 акционерных обществ по строительству и эксплуатации подъездных путей были учреждены после 1892 г.

Расчет размера вознаграждения владельцам земель и их выплаты осуществлялись параллельно с началом строительных работ, а порой и после их завершения. Так, лишь в мае 1898 г. была образована Покровская уездная комиссия для оценки земель, отошедших под

строительство Ореховского подъездного пути. Первый предварительный осмотр земель был назначен на 21 июня 1899 г., при этом движение здесь было открыто 1 мая этого же года.

Сами работы по сооружению подъездных путей не подлежали особому правительственному надзору, в том числе не регламентировалась ширина колеи. В результате большинство обществ (11 из 16) построили более дешевые узкоколейные железнодорожные линии. Причем их размер был трех типов: 0,469 сажени (1 м), 0,375 сажени (80 см) и 0,351 сажени (75 см).

Ореховский подъездной путь тоже первоначально планировался как узкоколейный. Но в 1897 г. правление Общества обратилось с ходатайством к правительству о разрешении строительства пути стандартной широкой колеи (0,714 сажени или 1 м 52 см). Разрешение было получено и соответствующие изменения были внесены в Устав Общества. С одной стороны, это привело к существенному удорожанию строительства. Стоимость одной версты узкоколейной железной дороги колебалась от 21,6 до 27,2 тыс. руб. Одна верста Ореховского подъездного пути обошлась владельцам в 43 тыс. руб. [20, С. 72].

Однако нужно понимать, что при увеличении затрат на строительство дороги широкой колеи Общество в последствии сэкономило время и средства на его эксплуатации. Широкая колея давала возможность использовать на пути поезда и вагоны со стандартной колесной парой.

К тому же Ореховский подъездной путь примыкал к станции Орехово Московско-Нижегородской железной дороги, которая имела стандартную широкую колею. В результате не было необходимости перекладывать груз из вагонов с узкой колесной парой в стандартные, можно было перецепить сам вагон к другому паровозу.

Построенный подъездной путь практически полностью совпадал общерусскому типу ширококолейных железных дорог. При его сооружении использовались рельсы сибирского типа весом в 18 футов каждая. Шпалы были сосновые длиной в 1,25 сажени, при частоте укладки 1500 штук на версту. Величина подъема полотна пути, совмещенного с минимальным радиусом уклона, составлял 0,009 сажени (при требовании того времени в показатель не больше 0,01 сажени). Станция Орехово была оборудована четырнадцатью вагонными весами и 1 керосинокалильным фонарем в 700 свечей для освещения станционных путей и помещений [21, С. 30, 78, 84]. Складских помещений, оборудованных на станциях, даже к 1913 г. было с избытком, не смотря на увеличение грузопотока. Все это свидетельствует о том, что дорога была построена с учетом технических требований того времени и с запасом мощностей для дальнейшего развития.

Средства на строительство подъездных путей формировались за счет продажи акций и облигаций общества. Размер основного капитала обществ и соотношение в нем

средств, полученных за счет продажи акций и облигаций, фиксировался в уставе, который после согласования в министерствах финансов и путей сообщения утверждался императором.

В отношении акционерных обществ, занимавшихся строительством крупных железнодорожных магистралей, государство выступало в качестве гаранта вкладчикам, приобретавшим акции и облигации, на обеспечение выплат ежегодных процентов. Также государство предоставляло ссуды на строительство и эксплуатацию данных дорог. С подъездными путями ситуация была иной. Акции и облигации, выпускаемые этими обществами, не имели государственной гарантии и обеспечивались исключительно доходами от эксплуатации железной дороги.

По Уставу 1895 г. основной капитал Общества Ореховского подъездного пути составлял 1 млн 90 тыс. кредитных рублей и образовывался через выпуск акций на $\frac{1}{4}$ и облигаций на $\frac{3}{4}$ капитала. При этом акции давали право участвовать в управлении обществом и получать процент от прибыли соразмерный количеству акций. Облигации же правление Общества должно было периодически погашать. В 1897 г. в связи с переходом к строительству ширококолейного пути размер основного капитала был увеличен до 1 млн 367 тыс. руб. [22, С. 2].

Уже 1 апреля 1900 г. состоялся первый тираж погашения облигаций Общества Ореховского подъездного пути 1 выпуска на сумму

700 руб. Выплаты производились с 1 июля 1900 г. в Санкт-Петербургском коммерческом банке и его московском отделении [23, С. 5]. Через год был произведен очередной тираж погашения облигаций 1 выпуска на сумму в 700 и 2 выпуска на 200 руб. Выдача средств производилась на тех же условиях. В 1903 г. было погашено облигаций на общую сумму в 4 тыс. руб. [20, С. 69].

Ежегодное увеличение сумм, расходуемых на погашение облигаций, косвенно свидетельствует о росте дохода Общества от эксплуатации пути. В 1902 г. доход общества от пассажирских перевозок составил 36836 руб., от грузоперевозок – 48121 руб., дополнительные сборы принесли доход на сумму в 16869 руб. За вычетом общей суммы расходов на эксплуатацию дороги в размере 91098 руб. чистая прибыль составила 10728 руб. [24, С. 348]. Из этой суммы 2% (214 руб.) отчислялись в фонд запасного капитала Общества, а также средства на выплату дивидендов и погашение облигаций. Однако объявления в «Правительственном вестнике» о производстве Обществом выплат по облигациям в 1902 г. не было, хотя это являлось одним из пунктов Устава Общества. Следовательно, вся оставшаяся сумма стала полной собственностью акционеров и могла быть использована по усмотрению общего собрания.

Чистая прибыль от эксплуатации Ореховского подъездного пути была не большой, но все-таки ее

наличие свидетельствует о безубыточности предприятия. Для сравнения в том же году Общество Мелекского подъездного пути получило 8222 руб. чистой прибыли, Общество Приморской Петроград-Сестрорецкой железной дороги – всего лишь 3479 руб., а Общество Новозыбковского подъездного пути понесло убытки на сумму 36709 руб. [24, С. 348].

Однако в 1902 г. Министерство Финансов начало переговоры с правлением частного акционерного Общества Московско-Казанской железной дороги о приобретении им Ореховского подъездного пути. В качестве причины сделки указывалось, что «Общество Ореховского пути до такой степени расстроило свои дела, что дальнейшее существование его, как отдельного предприятия, представлялось невозможным без существенного восполнения со стороны Правительства» [25, С. 42]. Результатом переговоров стало положительное решение данного вопроса.

Приведенные выше сведения официальной статистики ставят под сомнение тезис о тяжелом экономическом положении Общества. Чем же могла быть вызвана такая ситуация? Почему самый влиятельный из учредителей Матвей Кузнецов не оказал финансовой поддержки Обществу? Ореховский подъездной путь примыкал к уже перешедшей в казну Московско-Нижегородской железной дороге и «существенное восполнение со стороны Правительства» могло бы выразиться в приобретении пути в

государственную собственность. Почему же Министерство Финансов ходатайствовало о приобретении пути частным акционерным обществом, которое на момент покупки не имело ни одной точки соприкосновения собственных дорог с приобретаемой?

Ответить на эти вопросы нам помогут условия, на которых Общество Московско-Казанской железной дороги приобрело Ореховский подъездной пути и сведения о том, что оно унаследовало от прежних владельцев. Общество Московско-Казанской железной дороги должно было купить 2900 акций Общества Ореховского подъездного пути, находившихся в Государственном банке, при их нарицательной стоимости в 100 руб. по 60 руб. за штуку. Оставшиеся 100 акций, которые находились на руках частных лиц, покупались по договорной с ними цене. К тому же к новому владельцу переходили обязательства по погашению облигаций на общую сумму в 1 млн. 181 тыс. кредитных рублей.

Таким образом, из 3 тысяч акций Общества Ореховского подъездного пути подавляющее их большинство (96,7%) находилось в Государственном банке. Это было связано с прописанным в Уставе Общества правом не вышедшие в тираж акции и облигации использовать в качестве залога по казенным подрядам [26, С. 30]. Очевидно, что сами учредители Общества не спешили приобретать его акции, понимая, что выгоднее заложить их в Банк и на

эти средства осуществить строительство железной дороги.

В результате расходы по строительству подъездного пути были переложены на плечи государства, а его учредители смогли получить для своих предприятий удобный ширококолейный путь с минимальными затратами собственных капиталов. Для Правительства посредничество в продаже Ореховского подъездного пути Обществу Московско-Казанской железной дороги могло обеспечить частичное возвращение средств, выданных в качестве залогового капитала, а также снятие с себя обязательств по выплате дивидендов пайщикам и погашению облигаций.

Ореховский подъездной пути представляет собой успешный пример удовлетворения интересов российского промышленного капитала на усовершенствование региональной транспортной инфраструктуры. Становится понятно, что весь осуществленный учредителями Общества бизнес проект, был хорошо продуман с расчетом на максимальную экономию собственных средств. Кому конкретно принадлежала идея строительства дороги описанным выше путем, был ли это изначально продуманный от начала до конца план или изменения в него вносились с учетом реалий тех лет, всё это вопросы, на которые предстоит найти ответ в будущем.

Список литературы

1. Головачев А.А. Железные дороги в России: История постройки дорог. Санкт-Петербург: тип. В. Безобразова и К°, ценз. 1877-1880. 24 с.
2. Кукольник Н.В. Железные дороги в России. Санкт-Петербург: тип. Л. Демиса и К°. 1865. 36 с.
3. Рербург И.Ф. История эксплуатации Московско-Нижегородской железной дороги за первые XXV лет. Москва: типо-лит. И.Н. Кушнерев и К°. 1887. 276 с.
4. Кульжинский С.Н. К вопросу о частных железных дорогах в России. Санкт-Петербург: тип. М.Д. Ломковского. 1909. 14 с.
5. Ламанский Е.И. Откуда взять капиталы для постройки железных дорог в России? Произнесено в заседании Отд-ния статистики Рус. геогр. о-ва. Санкт-Петербург: Воен. тип. 1866. 18 с.
6. Мандельштам Л. О железных дорогах в России и их влиянии на государственный кредит. Санкт-Петербург: тип. Гогенфельдена и К°. 1865-1867. 2 т. 34 с.
7. Салов В.В. Исследование финансовых результатов эксплуатации железных дорог в России. Санкт-Петербург: тип. М-ва пут. сообщ. Вып. 1. 1908. 38 с.
8. Зимелев В.Б. Сравнительное значение внутренних водных путей и железных дорог в грузовом движении Европейской России. Киев: лито-тип. т-ва И.Н. Кушнерев и К°, Киевск. отд-ние. 1904. 28 с.

9. Бернатович С.А. Несколько слов о подъездных путях. Харьков: тип. М.Ф. Зильберберга. 1888. 32 с.
10. Вейсблат С.Э. Затруднения в осуществлении подъездных путей в России. Санкт-Петербург: тип. бр. Пантелеевых. 1890. 28 с.
11. Ливчак И.Н. К вопросу о подъездных путях. Санкт-Петербург: тип. П.П. Сойкина. 1895. 18 с.
12. Павлов Б.Ф. К вопросу о частных подъездных путях. Петроград: тип. М.Я. Герц. 1915. 39 с.
13. Харламов Н.В. Узкоколейные железные дороги: Утв. нач. ЦУУЗ-а НКПС в качестве учеб. пособия для втузов / Н. В. Харламов. Москва: изд. и 5 тип. Трансжелдориздата. 1937. 394 с.
14. Железнодорожная энциклопедия / под ред. А. Н. О'рурк; при участии С. Д. Карейша. Москва: Гудок; Ленинград. 1926. 640 с.
15. Транспорт России: история правового регулирования: сборник транспортных уставов и кодексов / сост.: Синенко А. Ю. Москва: А2-А4. 2008. 419 с.
16. Данилов А.В. История становления и развития транспортной системы Кавказских Минеральных Вод в конце XVIII - первой четверти XX века: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Пятигорск. 2014. 213 с.
17. Илларионов А.А. Государственная политика и частная инициатива как факторы развития транспортной системы Дальнего Востока России: Вторая половина XIX - начало XX вв.: дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Владивосток. 2005. 275 с.
18. Болашенко С.Д. Живые рельсы. Железнодорожный. 2005. 288 с.
19. Болашенко С.Д. Узкоколейные железные дороги: история, современность, путешествия / Логачев (Болашенко) С. Д. Железнодорожный. 2004. 215 с.
20. Ермилов Н.Е. Железнодорожный ежегодник: справочная книга для железнодорожников. Санкт-Петербург: Тип. Ц. Крайз. 1905. 132 с.
21. Россия. Особая высшая комис. для всестороннего исследования ж.-д. дела. Доклады по обследованию железных дорог: Московско-Казанская ж. д. Санкт-Петербург. 1913. 298 с.
22. Устав Общества Ореховского подъездного пути. Санкт-Петербург: т-во «Печатня С. П. Яковлева». 1902. 93 с.
23. Правительственный вестник. 1900. №91 от 19 апреля.
24. Статистический ежегодник России / Центральный стат. ком. М. В. Д. Петроград: Центральный стат. ком. М. В. Д. 1905-1918. 1905. 644 с.
25. Краткий очерк развития сети Общества Московско-Казанской железной дороги. Москва. 1913. 65 с.
26. Устав Общества Ореховского подъездного пути: [Утв. 21 апр. 1895 г.]. Санкт-Петербург. 1895. 92 с.

BUKHARENKOVA Olga Yu. – *Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of History and Humanities of the State University of Humanities and Technology. Address: 22 Zelenaya str., Orekhovo-Zuyevo, Moscow region, 142611, Russian Federation. E-mail: buk-olga@yandex.ru*

Keywords: *Joint-stock Company, Orekhovsky Access Road, railway, Ministry of Railways, Moscow-Kazan Railway, Moscow-Nizhny Novgorod Railway.*

OREKHOVSKY ACCESS ROAD IS AN ENTERPRISING SOLUTION TO INFRASTRUCTURE PROBLEMS

Abstract

The article analyzes one of the entrepreneurial approaches to solving the issue of modernization of transport infrastructure in Russia at the turn of the XIX-XX centuries. The author examines in detail the history of the joint-stock company for the construction of the Orekhovsky access road. The scientific research uses the materials of official statistics, regulatory legal acts, as well as journalistic publications of those years. The obtained data on the Orekhovsky access road are compared with similar indicators of other joint-stock companies. All this made it possible to draw a conclusion about the use of the Company by its founders to provide their enterprises with the most convenient railway line at minimal financial costs.

References

1. Golovachev A.A. *Zheleznovne Dorogi in Russia: a history of Dorog buildings. St. Petersburg: type. V. Ugly and C. C., censs. 1877-1880. 24 p.*
2. Kukolnik N.V. *Iron-clad Dorogi in Russia. St. Petersburg: type. L. Demisa and K. 1865. 36 p.*
3. Roerberg I.F. *History bangladeshplotations Moscow-Nizhny Novgorod zheleznoye zheleznoye Dorogi for perv. Moscow: tipo-lit. And.N. Kushnerev and K. 1887. 276 p.*

4. Kulzhinsky S.N. *K voprosu O private Urgench iron Urgench dorogach in Russia*. St. Petersburg: type. M.D. Lomkovskiy. 1909. 14 p.
5. It's Lamansky.And. *How did you take capital into the buildings of the iron industry in Russia? Spoken in the meetings of the Rus statistics. geogr. the island*. St. Petersburg: Voen. type. 1866. 18 p.
6. Mandelstam L. *Oh, iron Urgench dorogach in Russia and IH influences on state-backed Urgench credit*. St. Petersburg: type. Hohenfelden and Kent. 1865-1867. 2 t. 34 p.
7. Salov V.V. *And investigation of financiemergh resultingsexplotations-financemergh Dorog in Russia*. St. Petersburg: type. M - put. co-op. In the extravp. 1. 1908. 38 p.
8. Simelev V.B. *Comparative importance in the Georgian movements and European Russia*. Kiev: Lito-type. it's her.N. Kushnerev and K. V., Kiev. od-we. 1904. 28 p.
9. Bernatovich S.A. *I don't know what to say about the undersigned putyah*. Kharkov: type. M.F. Silberberg. 1888. 32 p.
10. Weisblatt S.E. *Difficulties in the Middle East and in the Middle East*. St. Petersburg: type. BR. Panteleev. 1890. 28 p.
11. Livchak I.N. *K voprosu O sub-zestedny Penghu putyah*. St. Petersburg: type. P.P. Soykina. 1895. 18 p.
12. Pavlov B.F. *K voprosu O private Penghu subreddit*. Petrograd: type. M.Ja. Hertz. 1915. 39 p.
13. Kharlamov N.V. *Uskocolein Urgell iron Urgell Dorogi: UTV. Nach. ZUUZ 'a NKPS in quality study. tools for use / N. V. Kharlamov*. Moscow: Ed. and 5 type. The transgeldorizda. 1937. 394 p.
14. *Ironworkscyclopedia / Ed. A. N. O'rourke; in participation with. D. Kareisha*. Moscow: Gudok; Leningrad. 1926. 640 p.
15. *Transport Russia: a history of law and regulation: a compendium of transportnabh statutes and codes.:* Sinenko A. Yu. Moscow: A2-A4. 2008. 419 p.
16. Danilov A.V. *History opinions and developments transportationser-viceskaltern Mineraln Aposematica water in konce APOSEMATICA-PER-VIVERTI aposematica centuries: diss. ... Kand. IST. science: 07.00.02. Pyatigorsk*. 2014. 213 p.
17. Ilarionov A.A. *Public Policy and private initiative how factor in the development of the transport system. dis. ... Kand. IST. science: 07.00.02. Vladivostok*. 2005. 275 p.
18. Bolashenko S.D. *Live repeater. Iron ore*. 2005. 288 p.
19. Bolashenko S.D. *Narrow-gauge railways: history, modernity, travel / Logachev (Bolashenko) S. D. Iron ore*. 2004. 215 p.
20. Ermilov N.Well. *Zhelyaznodorozhnevy annual: A reference book for zhelyaznodorozhnikov*. St. Petersburg: Type. C. Kreiz. 1905. 132 p.

21. *Russia. A person in the overseas commission. all of this has been investigated by G.- D. della. Report Apostille zheleznashch Dorog: Moskovsky-Kazanskaya G. D. St. Petersburg. 1913. 298 p.*
22. *Charter Societies of Orekhovskog orekhovskog orekhovskog orekhovskogo Poti. St. Petersburg: T-V " Printing House P. Yakovleva." 1902. 93 p.*
23. *Government paper. 1900. 41 of April 19.*
24. *Statistical annual Rossii / Centraln Urgench stat. com. M. V. D. Petrograd: Central. com. M. V. D. 1905-1918. 1905. 644 p.*
25. *A brief sketch of the developed societies of the Moscow-Kazan zheleznaye Dorogi. Moscow. 1913. 65 p.*
26. *Charter Societies of Orekhovsk under the orekhovsk under the orekhovskiyi putti: [Ustv. 21 Apr. One thousand eight hundred ninety five]. St. Petersburg. 1895. 92 p.*