

1.9. Проекты русской железной дороги в Китае в 1895 – первой половине 1896 гг.

К осени 1895 г. существовало уже минимум два проекта «спрямления» Сибирской железной дороги по территории Маньчжурии – «северный» и «южный». Приамурский генерал-губернатор С.М. Духовской, влиятельный русский купец из Тяньцзина А.Д. Старцев, директор Азиатского департамента МИД Д.А. Капнист и военный агент России в Китае К.И. Вогак при поддержке А.П. Кассини¹⁵⁰ выступили с защитой «северного» варианта Благовещенск–Цурухайтуй с последующей аннексией отрезаемой этой дорогой части Северной Маньчжурии, а также за сооружение от Сибирской магистрали ветки до одного из незамерзающих портов на Тихом океане¹⁵¹. От намерений С.Ю. Витте этот проект отличался прежде всего тем, что его сторонники претендовали на «отрезку» значительно меньшей части Маньчжурии, а также тем, что они торопились присоединить её к России. Эта инициатива требует к себе серьёзного внимания из-за специфики роли и положения русских чиновников, служивших на Дальнем Востоке. Помимо того, что это были незаурядные личности, они, как правило, скептически относились к политике Петербурга на Востоке, сомневаясь в квалификации столичных чиновников.

амурский генерал-губернатор С.М. Духовской. В записке о российском пароходстве в Тихом океане, датируемой, по-видимому, 1894 г., он, предрекая грандиозное экономическое значение Сибирской железной дороги (бесспорное преобладание в Японии и Северном Китае, возможное – в Южном Китае, на Формозе и Филиппинах (!)), делал упор на создание хороших морских коммуникаций между конечным пунктом Сибирской магистрали и главными портами соседних стран (Пак Б.Б. Строительство Амурской железнодорожной магистрали (1891–1916). СПб.; Иркутск, 1995. С.19).

¹⁵⁰ Позиция и роль А.П. Кассини в этой инициативе не вполне понятна. С одной стороны, он выступал с планом, близким намерениям С.Ю. Витте (дорога до Владивостока с веткой к незамерзающему порту). С другой стороны, у него были неважные отношения с К.И. Вогаком. Способный, энергичный офицер в 1893 г. вступил в конфликт с дипломатом, считая, что российская миссия в Пекине склонна предаваться самоуспокоению и недооценивает сильное антиимператорское движение в Китае, а также проникновение в Северный Китай немцев. А.П. Кассини в ответ посоветовал военному агенту не лезть в дела, в которых он ничего не понимает (К.И. Вогак – Ф.А. Фельдману 6 ноября 1893 г. (копия) // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1779. Л.26–28). Но позже они как будто уладили свои отношения (Коростовец И.Я. Воспоминания // АВПРИ. Ф.340. Оп.839. Д.3. Л.78). Поэтому не исключено, что А.П. Кассини действительно поддержал этот проект, столкнувшись с трудностью реализовать более масштабный замысел.

¹⁵¹ Донесение К.И. Вогака С.М. Духовскому 18 октября 1895 г. // РГВИА. Ф.400. Оп.1. Д.4949. Л.2–7; Романов Б.А. Указ соч. С.97–99. Д.А. Капнист также составил об этом специальную записку, министр иностранных дел А.Б. Лобанов-Ростовский дал ей ход, но не согласился с автором (Губастов К.А. Мемуары. IX. Азиатский департамент 1895–1897 // ОР ИРЛИ. Ф.212. Оп.1. №18. Л.131 об.).

Поэтому эти люди нередко на свой страх и риск, предпринимали шаги, выходящие за пределы обычной служебной инициативы и не санкционированные из столицы, а иногда и идущие вразрез с политикой руководства России. Так, С.М. Духовской, не поставив никого в известность, ещё в августе 1895 г. послал в Маньчжурию нескольких российских офицеров для обозрения маршрута будущей железной дороги. Помимо этой группы ведомство само направило в Китай ещё три (!) экспедиции: в апреле–декабре 1894 г. подполковник И.И. Стрельбицкий прошёл примерно 4000 вёрст от Троицкосавска через Ургу до Цицикара и Гирина¹⁵². В ноябре–декабре 1894 г. подполковник Л.Н. Белькевич преодолел 1180 вёрст по Северной Маньчжурии от Хучуна до Нингуты и обратно. В августе 1895 – марте 1896 г. тот же И.И. Стрельбицкий опять посетил Мукден и Гирин, но уже через Хучун (4600 вёрст)¹⁵³. Примерно в это же время инженер Н.С. Свягин изучал восточную часть Маньчжурии, особенно интересуясь окрестностями Нингуты¹⁵⁴. По направлению к Гирину от Хабаровска, Владивостока и Забайкалья весной–летом 1896 г. продвигалась экспедиция Императорского Русского Географического общества В.М. Комарова и Э.Э. Анерта¹⁵⁵. Нетрудно заметить, что экспедиции исследовали два возможных направления будущей трассы КВЖД: северное и южное, причём северному тогда отдавалось явное предпочтение¹⁵⁶. К началу 1897 г. уже десять

¹⁵² Стрельбицкий [И.И.], подполковник. Отчёт о семимесячном путешествии по Монголии и Маньчжурии в 1894 году (Хулумбур и Хинган) // Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. Т.LXVII. СПб., 1896. С.32–126.

¹⁵³ Список всем офицерам, бывшим на рекогносцировках, с указанием результатов работ (копия) // ОПИ ГИМ. Ф.444. Оп.1. Д.107. Л.19 об. – 22. А были ещё и другие экспедиции, инициированные, вероятно, командованием Восточно-Сибирского округа. Руководитель одной из таких «исследовательских групп» в 1897–1898 гг. Э. Вейль сообщает о пяти партиях, изучавших в 1895–1896 гг. преимущественно район реки Сунгари. В них участвовали Б.Л. Громбчевский, М.В. Грулёв, А.П. Будберг, М.А. Соковнин ([Вейль Э.] Южно-Сунгарийский район. Разведка Генерального штаба капитана Э. Вейль в 1897–1898 году. Ч.1. Краткий военно-статистический очерк. Хабаровск, 1899. С.27–29).

¹⁵⁴ Свягин Н.С. По Восточной Маньчжурии в 1895–96 году // Сибирский сборник. Год XI. Вып. III. Иркутск, 1896. С.308–330.

¹⁵⁵ Переписка об экспедиции – Архив РГО. Ф.1. 1896 г. Д.12. Её участники пришли к выводу, что направление будущей железной дороги на Гирин вызовет значительные технические трудности и имеет смысл только при продолжении трассы на Калган и Ургу (В.М. Комаров – в ИРГО 13 октября 1896 г. // Там же. Л.48). Примечательно, что в 1897 г. участники экспедиции планировали продолжить работы (т.е. изучение возможного направления железной дороги) в Южной Маньчжурии до границ Кореи (заявка В.М. Комарова и Э.Э. Анерта на 1897 г. // Там же. Л.33–36).

¹⁵⁶ По результатам исследований 1895 г. на следующий год военные топографы тщательно изучали направления на Цурухайтуй, Хайлар, Нингуту и Гирин, причём в

(!) экспедиций, снаряжённых штабом Восточно-Сибирского военного округа, изучали пограничные районы Маньчжурии и Монголии, всю (!) Корею и Ляодунский полуостров, отсняли до 20 тыс. вёрст маршрутной съёмки¹⁵⁷. Своеволие местного начальства было пресечено Министерством иностранных дел, настоятельно призвавшем военных соблюдать особую осторожность в этом вопросе¹⁵⁸. В Маньчжурии также тайно работали партии изыскателей Министерства путей сообщения под видом учёных-исследователей¹⁵⁹. Но Восток есть Восток, и в конце 1895 г. слухи о строительстве русской дороги через Маньчжурию ходили уже по всей Сибири¹⁶⁰.

С.Ю. Витте, начав с разработки «северного варианта», к концу 1895 г. решил добиваться «южного» (от Читы до Владивостока)¹⁶¹. Министр иностранных дел А.Б. Лобанов-Ростовский связал перемену взглядов коллеги с его опасением, что начавшееся в Китае восстание дунган приведет к распаду Цинской империи, поэтому надо быть готовыми присоединить к России наибольшую часть рассыпающегося государства¹⁶².

Есть ряд косвенных свидетельств того, что именно тогда, в 1895 г., С.Ю. Витте задумал не просто сооружение железной дороги от Читы до Вла-

основном обследовалась узкая полоса длиною в 900 вёрст (Поляновский М.П. Астрономические определения в Восточной Маньчжурии, исполненные в 1896 г. // Записки Военно-топографического отдела Главного штаба. Часть LV. Отдел 2. СПб., 1898. С.115; Щёткин Н.О. Астрономические определения в Забайкальской области и в Маньчжурии вдоль проектированного направления Сибирской железной дороги, произведённые в 1896 г. // Там же. С.124–129).

¹⁵⁷ С.М. Духовской – в ИРГО 16 февраля 1897 г. // Архив РГО. Ф.1. 1896 г. Д.12. Л.50–51. Ляодунский полуостров изучала экспедиция капитана С.П. Илинского, проделавшая путь от Сеула до Порт-Артура через Инкоу, которая состоялась в апреле–сентябре 1896 г. ([Илинский С.П.] Извлечение из предварительного отчёта о поездке на Ляодунский полуостров Генерального штаба капитана Илинского в 1896 году // Добавление к Сборнику материалов по Азии. №2. СПб., 1899. С.1–37).

¹⁵⁸ АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1788. Л.28–29. После того, как Россия сделала официальный запрос Пекину о возможности работы экспедиции, цзун-ли-ямынь добровольно отнёсся к просьбе, «легализовав» деятельность отряда топографов, насчитывавшего вместе с обслуживающим персоналом 88 человек (Ламздорф В.Н. Указ. соч. С.283–284).

¹⁵⁹ Н.И. Гродеков – в МИД 20 октября 1895 г. // РГИА. Ф.1626. Оп.1. Д.157; Романов Б.А. Указ. соч. С.84.

¹⁶⁰ Докладная записка инженера Богомоллова С.Ю. Витте 5 октября 1895 г. // РГИА. Ф.560. Оп.26. Д.25. Л.193.

¹⁶¹ Второй черновик письма А.Б. Лобанова-Ростовского А.П. Кассини 7 декабря 1895 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1099. Л.31–32.

¹⁶² Первый черновик письма А.Б. Лобанова-Ростовского А.П. Кассини 7 декабря 1895 г. // Там же. Л.33–39.

дивостока через Маньчжурию, но и одновременно намеревался искать для России порт на тихоокеанском побережье Китая. В частности, об этом свидетельствует история с выбором конечного пункта Сибирской железной дороги. Еще в мае–июне 1895 г. совещание, посвящённое этому вопросу, окончательно остановило свой выбор на Владивостоке как единственном месте, где могла быть обеспечена надежная военная защита коммерческой гавани¹⁶³. Несмотря на окончательное решение вопроса, 27 апреля 1896 г., когда на заседании Комитета Сибирской железной дороги встал вопрос об обустройстве торгового и военного портов во Владивостоке, С.Ю. Витте оказал упорное сопротивление такому решению. Участник заседания А.Н. Куломзин тогда не понял столь странную позицию министра финансов, лишь впоследствии ему «стало ясно, что тогда уже запала у Витте мысль искать Сибирской дороге иного исхода и в мыслях Витте Владивосток должен был уступить свою роль на Востоке другому порту на чужой территории»¹⁶⁴.

Пока же 18 ноября 1895 г. А.Б. Лобанов-Ростовский поддержал идею С.Ю. Витте о необходимости скорейших переговоров с Китаем для получения концессии на 80 лет «частной компанией» для строительства железной дороги. 21 ноября Николай II утвердил доклад министра¹⁶⁵.

Когда А.П. Кассини вёл предварительные переговоры в Пекине, в России вспыхнула непродолжительная дискуссия о направлении будущей железной дороги. Приамурский генерал-губернатор С.М. Духовской составил записку с критикой виттевского проекта¹⁶⁶. Взамен С.М. Духовской предлагал вернуться к северному варианту (Николаевск–Благовещенск), полагая, что он будет безопаснее во всех отношениях и вообще рассматривал железную дорогу прежде всего как составную часть оборонительного комплекса, призванного защищать российский Дальний Восток. От этой дороги генерал-губернатор намеревался соорудить ветки вглубь Китая и до порта Посыет в Корее.

С.Ю. Витте возражал, что его план экономически более обоснован, чем рассуждения С.М. Духовского и что одну железную дорогу через всю Маньчжурию легче будет закрепить за собой, чем сложный вариант, придуманный приамурским генерал-губернатором¹⁶⁷. Категорически против предложения С.М. Духовского выступил в этот раз А.П. Кассини, ра-

¹⁶³ Журнал высочайше учрежденного Совещания в г. Владивостоке по вопросу об устройстве коммерческого порта в конечном пункте Сибирской железной дороги. Заседания 31 мая и 2 июня 1895 г. // РНБ. Шифр 38.77.1.138/9.

¹⁶⁴ Куломзин А.Н. Пережитое // РГИА. Ф. 1642. Оп.1. Д.197. Л.74.

¹⁶⁵ АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.3053. Л.148–149.

¹⁶⁶ Красный архив. 1932. №3 (52). С.83–91.

¹⁶⁷ Там же. С.91–102. См. также: Романов Б.А. Указ. соч. С.97–100.

нее поддерживавший генерал-губернатора¹⁶⁸. Доводы С.Ю. Витте и мнение А.П. Кассини показали Николаю II более убедительными и он отверг предложения приамурского генерал-губернатора.

Далее были непростые переговоры, закончившиеся подписанием в Москве 22 мая 1896 г. договора о союзе двух империй, предусматривавшем предоставление концессии на железную дорогу в Китае частному обществу, а чуть позже – и соглашения китайского правительства с псевдочастным обществом о строительстве русской железной дороги в Маньчжурии¹⁶⁹. Поэтому за несколько дней до подписания русско-китайского договора, 18 мая 1896 г. между Министерством финансов и Русско-Китайским банком было заключено секретное соглашение. Для строительства дороги создавалось частное общество с уставным капиталом в 5 млн. руб. (1000 акций по 5000 руб. каждая). Не менее 700 из них должны были быть оплачены банком и затем переданы правительству для хранения их в Государственном банке (еще 270 акций получил Санкт-Петербургский Международный коммерческий банк, возглавляемый правой рукой С.Ю. Витте А.Ю. Ротштейном, а оставшиеся 30 были разделены между 15 весьма известными «физическими» лицами, в том числе – крупными банкирами из Франции и Германии)¹⁷⁰. Таким образом, Министерство финансов установило полный контроль за «частным» обществом КВЖД. Любые действия и назначения в обществе (начиная со старших контролёров и инспекторов) могли происходить только с согласия министра финансов, он же утверждал все сколько-нибудь значимые действия по сооружению дороги. Взамен новое «частное» общество получало гарантии того, что в случае недостаточности его собственных средств дефицит будет покрываться из казны. Иначе говоря, строительство дороги оплачивалось государством¹⁷¹. Последним формальным актом был контракт на сооружение дороги, заключённый между Русско-Китайским банком и пекинским правительством 16 августа 1896 г.¹⁷² Он лишь подтвердил и отчасти конкретизировал московские договорённости.

Все выгоды от концессии на строительство КВЖД С.Ю. Витте расписал в специальном всеподданнейшем докладе 28 сентября 1896 г.¹⁷³ Министр фи-

¹⁶⁸ А.П. Кассини – в МИД 16 декабря 1895 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.113. Л.265–268. Николай II пометил на донесении: «Верно». Об этом также: Романов Б.А. Указ. соч. С.95–99.

¹⁶⁹ Подробнее см. главу 4 «Русско-китайский союзный договор 1896 г.»

¹⁷⁰ РГИА. Ф.632. Оп.1. Д.72. Л.69.

¹⁷¹ Секретное соглашение между Министерством финансов и Русско-Китайским банком 18 мая 1896 г. // Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., 1952; Романов Б.А. Указ. соч. С.119–121.

¹⁷² РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.425. Л.37–39. Подробнее об обстоятельствах подписания этого документа см.: Романов Б.А. Указ. соч. С.117.

¹⁷³ Всеподданнейший доклад С.Ю. Витте по поводу заключённого между китайским правительством и Русско-Китайским банком договора на постройку и эксплуатацию

нансов рассматривал как значительный успех договор о сооружении железной дороги в Маньчжурии по русским стандартам, которая должна была находиться де-факто в распоряжении правительства не менее 80 лет. Возможность досрочного выкупа дороги Китаем через 36 лет С.Ю. Витте отметал как непосильную для Срединной империи. Строительство дороги также обуславливалось рядом важных экономических условий: понижением на треть китайских таможенных пошлин для товаров, доставляемых к постройке магистрали, и установлением провозных тарифов по КВЖД исключительно по усмотрению русского правительства. Всё это облегчало конкуренцию русским товарам в Китае и в целом, по мнению министра финансов, гарантировало экономическое влияние России в этой части Поднебесной. К тому же обязательство Пекина внести 5 млн. таэлей в Русско-Китайский банк придавало этому кредитному учреждению устойчивость и весьма облегчало его деятельность в Китае. Огромное значение имело и право общества управлять на арендованных им землях. По образному выражению Б.А. Романова, Китай предоставил правлению КВЖД «небывало протяжённый сэттлмент», который имел к тому же склонность к расширению¹⁷⁴. В докладе С.Ю. Витте всё выглядело радужным. Но на деле многие проблемы оказались не решены, и вскоре министру финансов пришлось с этим столкнуться.

В первую очередь договор 1896 г. оставил открытым вопрос о незамерзающем порте на Тихом океане для России и дороге к нему. Уже через несколько месяцев после подписания московского договора вопрос о железной дороге к ещё не имевшейся зимней гавани был поставлен вновь. Формально инициатором обсуждения стал товарищ председателя правления Общества КВЖД С.И. Кербедз, который на особом совещании правления КВЖД 22 января 1897 г. предложил вступить в переговоры с китайским правительством относительно желаемой Россией дороги до порта на Жёлтом море (пока не определив точно, до какого)¹⁷⁵. В марте 1897 г. при подготовке визита князя Э.Э. Ухтомского в Пекин Николай II поручил ему помимо чисто технических вопросов, касающихся сооружения КВЖД, добиваться наиболее южного маршрута трассы, соединения русской дороги с линией Тяньцзинь–Шанхайгуань–Цзиньжоу, сооружаемой китайским правительством, а также права построить ветку от КВЖД до одного из портов Кореи¹⁷⁶.

железной дороги в Маньчжурии // Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов. Т.1. Кн.2. Ч.1. М., 2004. С.252–256.

¹⁷⁴ Романов Б.А. Указ. соч. С.127–128.

¹⁷⁵ Журнал особого совещания правления КВЖД // РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.35. Л.27–34; Романов Б.А. Указ. соч. С.162–166.

¹⁷⁶ РГИА. Ф.560. Оп.28. Д.35. Л.74–76.

Визит князя в Китай имел исключительно важное значение, поэтому удивляет то, как плохо он был подготовлен. Сама личность главного переговорщика сразу ставила под сомнение успех миссии. Витавший в облаках и стремившийся заглянуть на век вперёд, Э.Э. Ухтомский имел самое смутное представление о земных делах, а тем более о том, как следует вести дискуссию с китайцами (по мнению А.И. Павлова, он выглядел как «мяля, ничего у него в голове не улеглось как следует, он постоянно сам себе противоречит»). Ставя их «на пьедестал», расточая слащавые и даже унижительные с точки зрения российских дипломатов речи в адрес Ли Хунчжана, он одновременно видел главным средством успеха своего посольства подкуп. Вся поездка Э.Э. Ухтомского в Китай готовилась втайне, так что даже сотрудники российского МИДа не были вполне осведомлены о её программе и задачах. Инструкции князю, составленные в Министерстве финансов, подготовили неквалифицированно: перечень необходимых вопросов содержал как крупные задачи, так и большое количество мелких деталей, не требовавших для их решения высокого уровня и лишь затруднявших и без того нелёгкие переговоры. Кроме того, российский поверенный в делах в Пекине А.И. Павлов посоветовал Э.Э. Ухтомскому внести коррективы в его действия: сосредоточиться на трассе КВЖД, повременив с вопросом о строительстве веток на Шанхайгуань и к корейско-китайской границе. Вероятно, А.И. Павлов был не в курсе всех предшествовавших попыток добиться от Китая разрешения на эти дороги и, видимо, об истории с незамерзающим портом, чем явно нарушил планы министра финансов. Но князь в итоге послушался совета дипломата, перестроившись уже в ходе переговоров, и затронул вопросы о дополнительных ветках «только для вида», чтобы отчитаться перед С.Ю. Витте¹⁷⁷. Естественно, что переговоры Э.Э. Ухтомского в столице Китая закончились лишь частичным успехом: с большим трудом получив согласие на южное направление трассы КВЖД, князю не удалось сдвинуть вопрос о порте и железной дороге к нему. На его просьбы Ли Хунчжан ответил: «Мы пустили вас во двор, вы же хотите влезть к нам в самые комнаты, где у нас жёны и малые дети»¹⁷⁸.

Вопрос о незамерзающей гавани и железной дороге к ней был решён в конце 1897 – начале 1898 гг. занятием Порт-Артура и последующем заключении договора с Китаем об аренде Ляодунского полуострова с предоставлением России права строительства там военного и торгового портов как конечного пункта Сибирской железной дороги¹⁷⁹. Договор о строительстве магистрали

¹⁷⁷ Выписка из частного письма А.И. Павлова 2 июня 1897 г., сделанная для Николая II // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.106. Л.117–120 об.

¹⁷⁸ Д.Д. Покотилов – А.И. Путилову 27 мая 1897 г. // РГИА. Ф.560. Оп.26. Д.114. Л.1–3; Романов Б.А. Указ. соч. С.170–172.

¹⁷⁹ Конвенция между Россией и Китаем о Ляодунском полуострове 15 (27) марта 1898 г. // Сборник договоров России с другими государствами 1856–1917. М., 1952. С.309–312.

от основной трассы КВЖД на Ляодунский полуостров (позднее названной ЮМЖД) на тех же основаниях, что и КВЖД, был заключён 25 июня 1898 г. Определённые трудности вызвало лишь направление трассы в районе Мукдена. Богдыхан требовал, чтобы дорога прошла не ближе, чем в 15 вёрстах от старых императорских кладбищ, Об этом же настойчиво просил Ли Хунчжан, предупреждая, что если Россия не исполнит желания императора, «то все будущие несчастья династии будут приписаны нам»¹⁸⁰. После некоторых колебаний С.Ю. Витте согласился с требованием китайцев, но при условии, чтобы «никаких новых желаний нам не было предъявлено»¹⁸¹. Это условие включили отдельным пунктом в договор о ЮМЖД.

1.10. Финансово–экономические вопросы строительства КВЖД

Сооружение КВЖД и ЮМЖД, проходившее большей частью по малонаселённой местности да ещё и в чужой стране, требовало затрат значительно больших, чем основная трасса Сибирской дороги. Помимо решения тех же проблем, что и при строительстве Транссибирской магистрали (необходимость привозить рабочую силу, все материалы и т.п.), возникали и специфические, например организация охраны дороги. Договор о КВЖД не предусматривал создание особой охранной стражи, вопросы обеспечения безопасности Китай брал на себя. Но уже для сопровождения изыскательских партий потребовалось выделить 800 солдат¹⁸². В октябре 1898 г. Николай II разрешил довести численность охранной стражи КВЖД до 5 тыс. человек, к концу 1900 г. она составляла уже 11 тыс. военнослужащих и предполагалось её дальнейшее увеличение до 16 тыс. Эта настоящая армия была оснащена не только стрелковым оружием, но и десятками артиллерийских орудий, бронепоездами, канонерками¹⁸³. Помимо прочего, на её содержание шли значительные средства.

Строить дороги в Маньчжурии приходилось в основном русскими руками, так как китайские рабочие оказались пригодны лишь для самых простых работ. Среди десятков тысяч китайцев, нанятых при посредничестве местных властей, постоянно витало напряжение, распространялись самые фантастические слухи: что их отправят на каторжные работы в Россию, а тем, кто будет сопротивляться, – вырежут глаза, чтобы получить из них состав для изготовления фотографий¹⁸⁴. Русский Дальний Восток испытывал острый дефицит в рабо-

¹⁸⁰ Д.Д. Покотилов – Э.К. Циглеру 27 мая 1898 г. // РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1167. Л.28.

¹⁸¹ Резолюция С.Ю. Витте на письме П.М. Романова 8 мая 1898 г. // Там же. Л.49.

¹⁸² Нилус Е.Х. Указ. соч. С.38.

¹⁸³ РГИА. Ф.323. Оп.1. Д.1177. Л.10, 21–23, 37, 44 и др.

¹⁸⁴ Н.А. Шуйский – А.К. Базили 1 сентября 1898 г. // АВПРИ. Ф.143. Оп.491. Д.1099. Л.133–136.