

УДК 94(47)+336.3+625.1 (571.1/.5)

ВНЕШНИЕ ЗАЙМЫ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В СИБИРИ

Олег В. Баев¹,[@]

¹ Кемеровский государственный университет, Россия, 650000, г. Кемерово, ул. Красная, 6
[@] baev-ov@rambler.ru

Поступила в редакцию 31.08.2016.
Принята к печати 26.09.2016.

Ключевые слова: Россия, Сибирь, железнодорожное строительство, финансирование, внешний долг.

Аннотация: Статья посвящена анализу роли внешних займов Российской империи в финансировании железнодорожного строительства в сибирском регионе. В условиях ликвидации государственного железнодорожного фонда российское правительство на начальном этапе этого процесса направило на строительство железной дороги Екатеринбург – Тюмень часть выручки из VII консолидированного железнодорожного займа, который был размещен не только на российских фондовых рынках, но также в Германии и Голландии. Реализация займа прошла вполне успешно, но тогдашний министр финансов России Н. Х. Бунге подвергся критике за выпуск высокодоходного займа за границей.

С начала 90-х гг. XIX в. при обсуждении вопроса финансирования строительства Транссибирской железнодорожной магистрали иностранные инвесторы предлагали свои услуги, но после прихода в Министерство финансов С. Ю. Витте приоритет был отдан внутренним, казённым источникам финансирования. Тем самым российское правительство закрепляло сибирский регион как неотъемлемую часть империи, в развитии которого была заинтересована вся политическая элита страны.

Для цитирования: Баев О. В. Внешние займы российской империи и железнодорожное строительство в Сибири // Вестник Кемеровского государственного университета. 2016. № 4. С. 7 – 11. DOI: 10.21603/2078-8975-2016-4-7-11.

В конце XIX века остро встал вопрос о строительстве железных дорог в Азиатской части Российской империи. К тому времени в Европейской части страны было сооружено несколько десятков железных дорог, финансирование которых осуществлялось как путём облигационных займов преимущественно на германском рынке капиталов, так и посредством, скажем, «консолидированных железнодорожных займов» для государственного железнодорожного фонда, из которого потом эти средства передавались частным железнодорожным обществам.

Однако 13 марта 1882 г. Комитет финансов принял решение для приведения в порядок счетов Государственного казначейства упразднить государственный железнодорожный фонд и передать государственные железнодорожные консолидированные займы и гарантированные облигации выкупленных в казну железных дорог в Государственное казначейство. 25 февраля 1883 г. это решение было утверждено Александром III и с 1 сентября 1883 г. железнодорожный фонд перестал существовать, а

железнодорожные займы заносятся уже в общий список государственных долгов [19, л. 19 – 31; 6, с. 4 – 7; 13, с. 449].

И уже в начале 1884 г. Бунге пришёл к заключению о недостаточности средств Государственного казначейства для удовлетворения всех расходов, что требовало максимум чрезвычайных финансовых ресурсов в начале 1885 г. При этом рост цен на российские процентные бумаги и обилие денежных капиталов в Европе делали данный момент удобным для совершения кредитной операции, поэтому Бунге предложил прибегнуть к выпуску нового VII консолидированного железнодорожного займа на нарицательный капитал в 15 млн ф. ст. [20, л. 1, 1 об.]. Внутренний заем при тогдашнем положении денежного рынка, застое в хлебной торговле и в сбыте заводских и фабричных произведений, по мнению Бунге, не мог найти себе сколько-нибудь крупного помещения, поэтому предполагалось выпустить внешний заем в металлической валюте [20, л. 11 об., 12].

По сообщению Ф. Энгельса, первоначально «русское правительство не могло раздобыть денег даже в Берлине, если заем не будет гарантирован представительным собранием. Даже Мендельсон поставил такое условие. Но тут, когда царизм находился в крайне затруднительном положении, вмешался Бисмарк и помог получить заем» [10, с. 315]. Энгельс считал, что данный заем стал одним из результатов улучшения отношений между Россией и Германией в результате встречи Гирса и Бисмарка во Фридрихсруэ 13 – 14 ноября 1883 г. [10, с. 668, прим. 385]. М. Поль связывает его с тем, что как раз в марте 1884 г. был продлен «Союз трех императоров» [25, s. 33].

К 21 марта 1884 г. Бунге договорился с С.-Петербургским Учётным и ссудным банком и банкирским домом С. Блейхрёдера в Берлине о принятии теми на себя размещения не позднее апреля 1884 г. 10 из 15 млн ф. ст. 5 % консолидированного железнодорожного займа по курсу 86 % при принятии русским правительством на себя только расходов на изготовление облигаций и их пересылку за границу. В случае же превышения действительной выручкой рубежа в 89¼ %, излишек сверх этой цены на сумму 10 млн ф. ст. подлежал разделу поровну между правительством и банкирами [20, л. 2 – 5].

25 марта 1884 г. вопрос о выпуске консолидированных облигаций железных дорог обсуждался в Комитете финансов. Государственный секретарь А. А. Половцов, при поддержке Рейтерна и Бунге, предложил вернуться к практике выпуска отдельных займов для каждой железной дороги, чтобы максимально отдалить эти ценные бумаги от типа государственных, но бывшие министры финансов Абаза и Грейг были против [17, с. 220].

В итоге, заем был выпущен по Высочайшему указу 28 марта 1884 г. на сумму 15 млн. ф. ст. из 5 % годовых с погашением по номинальной цене тиражами в течение 81 года с паритетом 1 ф. ст. = 20 мар. 43 пф. (оплата купонов в Петербурге, Париже и Амстердаме была назначена по курсу дня на Лондон). Заем назначался как для возврата казне сумм, уже израсходованных на железные дороги, так и для содействия дальнейшему их устройству, в том числе 3488451 ф. ст. на Сибирскую железную дорогу (участок Екатеринбург – Тюмень). Облигации займа навсегда освобождались от уплаты какой-либо пошлины [16, с. 213].

Реализация займа была поручена фирмам С. Блейхрёдера в Берлине и «Lippmann, Rosenthal & Co» в Амстердаме [11, с. 539]. Crédit Lyonnais попытался добиться участия в новом русском займе на 10 млн фр. [3, с. 158], но в консорциум немецких банков благодаря участию Петербургского учетного и ссудного банка был принят только «E. Hoskier & Cie» [9, с. 242].

Иностранные газеты сочувственно отнеслись к новому займу, но «Московские ведомости» раскритиковали саму идею финансирования железнодорожного строительства за счёт внешних займов [14, № 95, с. 2].

Публичная подписка на заем открывалась с 17 (29) апреля одновременно в Петербурге, Москве, Варшаве, Риге, Киеве, Одессе, Берлине, Франкфурте и Амстердаме [14, № 101, с. 1]. При полной оплате подписанных облигаций цена назначалась в 89 % в Берлине, 89,45 % – в Амстердаме и 88,788 % – в России [14, № 109, с. 2].

Открытая на заем подписка по курсу 91¼ % с рассрочкой на 8 месяцев (с 17 (29) апреля по 15(27) декабря 1884 г.) имела огромный успех, так как всего было заявлено требований на сумму 246983100 ф. ст., из которых в Берлине у Блейхрёдера на 124779650 ф. ст., в «Обществе морской торговли» («Königliche Seehandlungs Gesellschaft») на 39470850 ф. ст., в Амстердаме у «Lippmann, Rosenthal & Co» – на 9005400 ф. ст., в Петербурге – на 65629100 ф. ст. и в других русских городах на 8098100 ф. ст. [2, с. 273, 274]. «Московские ведомости» приводили цифру подписки в России в 77599000 ф. ст. и считали это показателем, что к внешнему займу прибегать не надо было вообще [14, № 106, с. 2].

Общие чрезвычайные поступления Государственного казначейства от консолидированных железнодорожных облигаций 7 выпуска 1884 г. составили 124889240 руб. в 1884 г., 19266 руб. в 1885 г. и 19794 руб. в 1886 г. [4, прил., с. 102]. Ежегодные платежи по займу составляли 4807115 руб. [5, с. 28 – 31]. За вычетом расходов по займу выручено было всего 86,875 %, так что действительный процент по займу определился в 5,808 %. П. П. Мигулин объяснял успех займа тем, что он был уступлен подписчикам по чрезмерно низкой цене. Действительно, в апреле 1884 г. 5 %-ные русские фонды котировались не ниже 89 %, но доходили и до 98,5 %, а те же консолидированные займы на Берлинской бирже не котировались ниже 92½ – 94½ [11, с. 540]. Н. А. Кислинский предполагал, что подписка по сравнительно очень низкому курсу была предпринята для обеспечения займу верного успеха [6, с. 236].

В результате, даже немедленно реализуя заем, банкиры получали 2,538 % [14, № 109, с. 2]. «Биржевые ведомости» указывали на «громдые барыши» банкиров, но связывали с ними участие заграничных финансовых групп в новых «русских делах» [1, № 153, с. 2].

Около трети всей суммы займа было приобретено прусскими «Военною кассой», «Кассой инвалидов» и «Обществом морского кредита», то есть учреждениями, находящимися под непосредственным заведованием или же под наблюдением прусского правительства [15, с. 374]. Этим путем часть прусского «военного фонда» была помещена в русских процентных бумагах, как это рекомендовалось и немецкими финансистами-теоретиками, считавшими, что наилучшая форма помещения военного фонда заключается в приобретении бумаг той страны, с которой предполагается воевать, так как это дает возможность в случае войны выбросить на биржу бумаги противника и тем подорвать его кредит в критический момент [11, с. 541]. По мнению Энгельса, этот заем на несколько лет избавлял Россию от острой финансовой нужды [10, с. 138]. «Таким путём Бисмарк закабалит Россию, которой без него и сейчас не получить денег, и, с другой стороны, отдалит тем самым русскую революцию, которая его не совсем устраивает» [10, с. 315]. Вместе с тем это должно было официально подчеркнуть добрую волю правительства Германии для финансовых операций России в Германии [24, s. 155].

Рост доверия к российской финансовой системе за границей вёл и к укреплению курса рубля [7, с. 438], но «Московские ведомости» резко критиковали Бунге за замену беспроцентного долга Государственному банку

процентным долгом иностранным капиталистам [14, № 231, с. 2].

Тем не менее Н. Х. Бунге отмечал, что блестящий успех подписки за границей на консолидированные облигации седьмого выпуска должен быть приписан участию фирм Блейхрёдера и Мендельсона, а также энергичному содействию прусского государственного банка «Общество морской торговли», который участвовал в подписке с согласия германского правительства. В результате в августе 1884 г. за выпуск 6 % золотых рент и 5 % железнодорожных консолей 7 выпуска последовало награждение банкиров и некоторых лиц Прусского финансового ведомства – Герсон фон Блейхрёдер и президент «Общества морской торговли» Макс Ретгер получили ордена Св. Станислава 1-й степени; глава банкирского дома Роберт Варшауер, товарищ банкирского дома Блейхрёдера Юлий Леопольд Швабах и товарищ банкирского дома «Mendelssohn & Co» Эрнест Мендельсон-Бартольди – Св. Станислава 2-й степени со звездой; Ганс фон Блейхрёдер и Густав Вейследер из «Общества морской торговли» – Св. Станислава 2-й степени; управляющий бухгалтерией «Общества морской торговли» Генрих Нейбер – Св. Станислава 3-й степени; Франц Гаммер из «Общества морской торговли» – Св. Анны 2-й степени. Также были награждены бухгалтеры Блейхрёдера Роберт Иммельман и Альфред Бенвенисти, прокурисы «Mendelssohn & Co» Герман Деринг и Мартин Вольф [23, л. 136 – 140].

В 1891 г. сменивший Бунге Вышнеградский обратился за содействием в реализации 3 %-ного займа к банковому синдикату во главе с парижской фирмой братьев Ротшильд, столь удачно реализовавшему целый ряд 4 %-ных золотых займов, выпускавшихся в целях конверсии старых 5 %-ных и 4,5 %-ных займов [12, с. 182]. Переговоры о 3 %-ном займе с Ротшильдами и их конкурентами из Banque de Paris et des Pays-Bas Министерство финансов вело через директора Петербургского Международного банка А. Ю. Ротштейна. 31 января (12 февраля) Ротштейн прибыл в Париж и начал переговоры с Ротшильдами. Однако Ротшильды считали, что данная операция не могла быть представлена как конверсия и предлагали выпустить в Париже 3 %-ную ренту с подпиской на наличные, старые же займы объявить к выкупу без права на льготы. При этом управляющий «немецким бюро» дома братьев Ротшильд Герман Спитцер указывал на возможность выпуска за наличные займа Сибирской железной дороги, так как Ротшильды были заинтересованы в поставке материалов для Сибирской линии [8, с. 313].

Литература

1. Биржевые ведомости. 1884.
2. Бржеский Н. Государственные долги России. Историко-статистическое исследование. СПб.: Типолиитография А. М. Вольфа, 1884. 283 с.
3. Бувье Ж. Учреждение отделения Лионского кредита в царской России и предыстория «русских займов» // Французский ежегодник. 1961 г. М.: Изд-во АН СССР, 1962. С. 141 – 161.
4. Иващенко А. Краткий очерк исполнения государственных росписей в связи с прочими оборотами Государственного казначейства за 1881 – 1899. СПб.: Государственная типография, 1901. 82 с.
5. Кауфман И. Статистика государственных финансов России в 1862 – 1884 годах // Статистический временник Российской империи. Сер. III. Вып. 15. СПб.: Центральный статистический комитет МВД, 1886. 417 с.
6. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика. По документам архива Комитета министров. Т. 3. СПб.: Канцелярия Комитета министров, 1902. 329 с.

Однако в феврале 1891 г. Комитет министров решил вопрос строительства Транссиба путем финансирования за счёт казны [18, с. 504, 505].

Тем не менее в феврале 1892 г. в Петербург по поводу концессии на Сибирскую железную дорогу приехали администратор Banque d'Escompte de Paris Дековиль и сенатор Ш. Лесюэр [8, с. 343]. Государственный секретарь А. А. Половцов посоветовал им для приобретения содействия министра финансов Вышнеградского предложить взять на себя помещение в Париже за 200 млн франков скупленного Министерством финансов остатка 3 %-ного займа 1891 г. [18, с. 451]. Дековиль выехал во Францию для устройства займа, но в Париже его не поддержали, но и сменивший Вышнеградского Витте был против допуска французского капитала к строительству Транссиба [18, с. 539].

В начале 1893 г. агент Министерства финансов в Париже д. т. с. Рафалович сообщил о предложении группы парижских кредитных учреждений (Banque de Paris et des Pays-Bas, «Heyne & Co», «Hottinguer et C-ie», «Mallet frères & Co», «Vernes & Co» и др.) о выпуске 4 %-ного золотого займа на 200 млн фр. Витте считал необходимым это предложение принять как по причине возможного роста цены на золото, так и на погашение 5 %-ных облигаций перешедших в казну железных дорог и 6 %-ной золотой ренты, срок выкупа которой наступал в декабре 1893 г., а также на сооружение Сибирской железной дороги [22, л. 31 – 33]. Однако уже в представлении в Комитет финансов о выпуске 4½ % внутреннего займа на 100 млн руб. в январе 1893 г. Витте отмечал, что единственный для России французский рынок был закрыт из-за «последних событий во Франции» [21, л. 5 об.].

Таким образом, правительство Российской империи изначально очень настороженно относилось к идее финансирования железнодорожного строительства в Сибири за счёт внешних займов. Если в 80-е гг. XIX в. часть консолидированных железнодорожных займов пошла на постройку железных дорог к востоку от Урала, то собственно строительство Транссибирской железнодорожной магистрали осуществлялось за счёт исключительно государственного бюджета. Судя по всему, тем самым имперское правительство позиционировало Сибирь как неотъемлемую часть государства, в развитии которой была заинтересована вся политическая элита России.

7. Кованько П. Главнейшие реформы, проведённые Н. Х. Бунге в финансовой системе России. Киев: Типография Императорского университета св. Владимира, 1901. 448 с.
8. Лебедев С. К. С.-Петербургский Международный коммерческий банк во второй половине XIX века: европейские и русские связи. М.: РОССПЭН, 2003. 528 с.
9. Лебедев С. К. E. Hoskier&Сie – банкир царского правительства во Франции // Проблемы всемирной истории: сб. статей в честь А. А. Фурсенко. СПб.: Дмитрий Буланин, 2000. С. 242 – 255.
10. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. Т. 36. М.: Госполитиздат, 1964. 805 с.
11. Мигулин П. П. Русский государственный кредит. Опыт историко-критического обзора. Т. 1. Харьков: Печатное дело, 1899. 606 с.
12. Мигулин П. П. Русский государственный кредит. Опыт историко-критического обзора. Т. 2. Харьков: Печатное дело, 1900. 578 с.
13. Мигулин П. П. Русский государственный кредит. Опыт историко-критического обзора. Т. 3. Харьков: Печатное дело, 1907. 1217 с.
14. Московские ведомости. 1884.
15. Новосельский Н. А. Наши металлические займы // Русский вестник. 1884. Кн. 7. С. 362 – 378.
16. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3-е. Т. 4. СПб.: Государственная типография, 1887. 626 с.
17. Половцов А. А. Дневник государственного секретаря. Т. 1. М.: ЗАО Центрполиграф, 2005. 605 с.
18. Половцов А. А. Дневник государственного секретаря. Т. 2. М.: ЗАО Центрполиграф, 2005. 639 с.
19. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 563. Оп. 2. Д. 252. 1883 г.
20. РГИА. Ф. 563. Оп. 2. Д. 255. 1884 г.
21. РГИА. Ф. 563. Оп. 2. Д. 323. 1893 г.
22. РГИА. Ф. 583. Оп. 1. Д. 55. 1888 – 1915 гг.
23. РГИА. Ф. 583. Оп. 4. Д. 294. 1884 г.
24. Kumpf-Korfes S. Bismarks “Drang nach Rusland” // Quellen und Studien zur Geschichte Osteuropas: Hrsg. von der historischen Abteilung des Institute für Slawistik und der Arbeitsgruppe für Geschichte der slawischen Völker am Institut für Geschichte. Bd. 16. Berlin, 1968.
25. Pohl M. Geschäft und Politik. Deutsch-russisch/sowjetische Wirtschaftsbeziehungen. 1850 bis 1988. Mainz: von Hase & Koehler, 1988.

EXTERNAL BORROWINGS OF THE RUSSIAN EMPIRE AND THE CONSTRUCTION OF RAILWAYS IN SIBERIA

Oleg V. Baev¹, @

¹ Kemerovo State University, 6, Krasnaya street, Kemerovo, Russia, 650000
@ baev-ov@rambler.ru

Received 21.09.2016.
Accepted 26.09.2016.

Keywords: Russia, Sibir, railway construction, financing, external debt.

Abstract: This article analyzes the role of external borrowings of the Russian Empire in the financing of railway construction in the Siberian region. In the context of the elimination of the State Railway Foundation, the Russian government at the initial stage of this process directed at the construction of the railroad Yekaterinburg-Tyumen a part of the proceeds of the VIIth Consolidated Railway Loan, which was placed not only on the Russian stock market, but also in Germany and the Netherlands. The loan was implemented quite successfully, but the contemporary Russian Minister of Finance N. H. Bunge was criticized for issuing high-yield loan abroad.

Since the beginning of the 1890-s, when the financing of the construction of the Trans-Siberian Railway was discussed, foreign investors offered their services, but after S. Y. Witte had joined the Ministry of Finance, priority was given to internal, governmental sources of financing. Thus, the Russian government consolidated the Siberian region as an integral part of the Empire, the entire political elite of the country being interested in its development.

For citation: Baev O. V. Vneshnie zaimy rossiiskoi imperii i zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v Sibiri [External borrowings of the Russian Empire and the construction of railways in Siberia]. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Kemerovo State University*, 2016; (4): 7 – 11. (In Russ.) DOI: 10.21603/2078-8975-2016-4-7-11.

References

1. *Birzhevyye vedomosti* [Stock Exchange News]. 1884.
2. Brzhetskii N. *Gosudarstvennye dolgi Rossii. Istoriko-statisticheskoe issledovanie* [State Russian debts. Historical and statistical research]. Saint-Petersburg: Tipolitografiia A. M. Vol'fa, 1884, 283.
3. Bu've Zh. Uchrezhdenie otdeleniia Lionskogo kredita v tsarskoi Rossii i predystoriia «russkikh zaimov» [The establishment of the credit department of Lyons in Tsarist Russia and the prehistory of the "Russian loans"]. *Frantsuzskii ezhegodnik. 1961 g.* [French Yearbook. 1961]. Moscow: Izd-vo AN SSSR, 1962: 141 – 161.
4. Ivashchenkov A. *Kratkii ocherk ispolneniia gosudarstvennykh rospisei v sviazi s prochimi oborotami Gosudarstvennogo kaznacheistva 1881 – 1899* [A brief outline of the state of execution of murals in connection with the other turns of the State Treasury for 1881 – 1899]. Saint-Petersburg: Gosudarstvennaia tipografiia, 1901, 82.
5. Kaufman I. Statistika gosudarstvennykh finansov Rossii v 1862 – 1884 godakh [Statistics Russian public finances in 1862 – 1884 years]. *Statisticheskii vremennik Rossiiskoi imperii = Statistical Annals of the Russian Empire*. Saint-Petersburg: Tsentral'nyi statisticheskii komitet MVD, Ser. III, Vol. 15 (1886): 417.
6. Kislinskii N. A. *Nasha zheleznodorozhnaia politika. Po dokumentam arkhiva Komiteta ministrov* [Our railway policy. According to the documents archive of the Committee of Ministers]. Saint-Petersburg: Kantseliariia Komiteta ministrov, 1902, vol. 3, 329.
7. Kovan'ko P. *Glavneishie reformy, provedennye N. Kh. Bunge v finansovoi sisteme Rossii* [The principal reforms conducted N. H. Bunge in the financial system of Russia]. Kiev: Tipografiia Imperatorskogo universiteta sv. Vladimira, 1901, 448.
8. Lebedev S. K. *S.-Peterburgskii Mezhdunarodnyi kommercheskii bank vo vtoroi polovine XIX veka: evropeiskie i russkie sviazi* [St. Petersburg International Commercial Bank in the second half of the XIX century: European and Russian connection]. Moscow: ROSSPEN, 2003, 528.
9. Lebedev S. K. E. Hoskier&Cie – banker tsarskogo pravitel'stva vo Frantsii [Hoskier&Cie – Banker of the tsarist government in France]. *Problemy vsemirnoi istorii* [Problems of world history]. Saint-Petersburg: Dmitrii Bulanin, 2000, 242 – 255.
10. Marx K., Engels F. *Sochineniia* [Works by Marx K., Engels F.]. Moscow: Gospolitizdat, vol. 36 (1964): 805.
11. Migulin P. P. *Russkii gosudarstvennyi kredit. Opyt istoriko-kriticheskogo obzora* [Russian state credit. Experience the historical-critical review]. Khar'kov: Pechatnoe delo, vol. 1, 1899, 606.
12. Migulin P. P. *Russkii gosudarstvennyi kredit. Opyt istoriko-kriticheskogo obzora* [Russian state credit. Experience the historical-critical review]. Khar'kov: Pechatnoe delo, vol. 2, 1900, 578.
13. Migulin P. P. *Russkii gosudarstvennyi kredit. Opyt istoriko-kriticheskogo obzora* [Russian state credit. Experience the historical-critical review]. Khar'kov: Pechatnoe delo, vol. 3, 1907, 1217.
14. *Moskovskie vedomosti* [The Moscow sheets]. 1884.
15. Novosel'skii N. A. Nashi metallicheskie zaimy [Our metal Loans]. *Russkii vestnik – Russian herald*, book 7 (1884): 362 – 378.
16. *Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi imperii. Sobranie 3-e* [Complete Collection of Laws of the Russian Empire: 3rd collection]. Saint-Petersburg: Gosudarstvennaia tipografiia, vol. 4 (1887): 626.
17. Polovtsov A. A. *Dnevnik gosudarstvennogo sekretaria* [Diary of the Secretary of State]. Moscow: ZAO Tsentrpoligraf, vol. 1, 2005, 605.
18. Polovtsov A. A. *Dnevnik gosudarstvennogo sekretaria* [Diary of the Secretary of State]. Moscow: ZAO Tsentrpoligraf, vol. 2, 2005, 639.
19. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv (RGIA)* [The Russian State Historical Archives]. Found 563, List 2, File 252, 1883.
20. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [The Russian State Historical Archives]. Found 563, List 2, File 255, 1884.
21. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [The Russian State Historical Archives]. Found 563, List 2, File 323, 1893.
22. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [The Russian State Historical Archives]. Found 583, List 1, File 55, 1888 – 1915.
23. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [The Russian State Historical Archives]. Found 583, List 4, File 294, 1884.
24. Kumpf-Korfes S. Bismarks “Drang nach Russland”. *Quellen und Studienzur Geschichte Osteuropas: Hrsg. von der historischen Abteilung des Institute für Slawistik und der Arbeitsgruppe für Geschichte der slawischen Völker am Institut für Geschichte*. Bd. 16. Berlin, 1968.
25. Pohl M. *Geschäft und Politik. Deutsch-russisch/sowjetische Wirtschaftsbeziehungen. 1850 bis 1988*. Mainz: von Hase & Koehler, 1988.