

Иркутск и Кругобайкальская железная дорога

"При постройке железной дороги Иркутск оживился и разбогател."
И.И. Попов, редактор газеты «Восточное обозрение»

Трассирование Сибирской железной дороги до Иркутска хотя и имело свои трудности, но его невозможно сравнить с теми проблемами, которые встали при выборе направления магистрали от нашего города на восток. Ни один из вариантов не требовал стольких затрат, как Кругобайкальский. Особой страницей вписан в отечественную железнодорожную историю поиск дальнейшего развития этой стальной колеи. Самые различные проекты и изыскания трассы вокруг Байкала оставили свой след и в биографии Иркутска.

Рельсовый путь мог либо, не дойдя до города, пролечь по долинам рек Китоя, Иркуты, Олхи, Ушаковки, либо пойти берегом Ангары и Байкала. Все находилось «в руках» инженеров-изыскателей. Лишь последний вариант в какой-то степени устраивал городскую думу и местных жителей, поскольку по всем другим проектам трасса или не подходила к Иркутску вообще, или прокладывалась через деревню Жилкино и только приближалась к городу, что никак не устраивало местную власть. Ведь в тот период времени и Жилкино, и даже предместье Глазково, нынешние городские районы, считались отдаленными участками и, ко всему прочему, были отрезаны Ангарой.

Иркутяне опасались, что крупный административный и купеческий центр с богатым культурным наследием окажется в стороне от магистрали, как это получилось, например, с Томском. И для подобных тревог имелись все основания.

Первые проекты (1887 г.), без изысканий, предполагали, что железная дорога отправится «в обход Байкала, но не по его берегу, крайне затруднительному для проложения рельсового пути, а несколько южнее, через Хамарский водораздел» (1), следовательно, перед Иркутском уйдет на юг долиной Иркуты.

Летом 1887 г., когда было принято решение о снаряжении Среднесибирской, Забайкальской и Уссурийской экспедиций для осуществления рекогносцировочных изысканий, об исследованиях вокруг Байкала только упоминалось (2).

В следующем году экспедиция Министерства путей сообщения проектирует направление железной дороги от Томска до Иркутска вдоль Московского тракта, то есть левым берегом Ангары, при этом иркутский вокзал мог оказаться в нескольких верстах от города, большей частью размещавшегося на правом берегу. Такой вариант позволял избежать сооружения дорогостоящего мостового перехода через Ангару.

Согласно инструкции МПС, на участке от Красноярска до Иркутска предусматривались рекогносцировочные изыскания без составления смет, а вопрос о Кругобайкальской ветке (КБЖД) предполагалось обсудить позднее. Из этого следовало, что, в лучшем случае, нашему городу долгое время предстояло выполнять функции конечного пункта Средне-Сибирской железной дороги.

Но, какая бы роль ни отводилась Иркутску на Сибирской магистрали, городскую думу серьезно беспокоил выбор места железнодорожного вокзала. Многие ее заседания в 1888 г. были посвящены решению этой проблемы. К тому же, дислокация станции Иркутск во многом зависела от направления будущей КБЖД.

Первоначально гласные рассматривали вопрос «об уступке места земли для устройства железнодорожной станции в Иркутске» (3). На следующем заседании уже шло бурное обсуждение возможного направления дороги. Предлагалось несколько вариантов. Н. К. Стрихарский в записке в городскую думу писал, что в целях «ограждения интересов казны» от чрезмерных расходов желательнее направить железную дорогу на участке от села Куйтун и до Байкала по правому берегу Ангары. Он доказывал, что при этом может быть достигнута значительная экономия, имея в виду, что мост через Ангару должен строиться ниже Иркутска, в более выгодном месте – у села Шиверского (4).

Все выступавшие говорили о необходимости прокладывания рельсов по правобережной части реки и выделении городской думой, в случае надобности, крупных денежных сумм для проведения изысканий.

Прозвучало даже мнение о выдвижении требования, чтобы вокзал непременно «стоял в центре города».

В итоге гласные направили Иркутскому генерал-губернатору ходатайство, чтобы железная дорога обязательно проходила через Иркутск. «Если железная дорога пойдет левым по течению берегом р. Ангары, а не правым, – говорилось в постановлении думы, – то, тем самым, оставит город в стороне, через что ему придется экономически пасть, заглохнуть» (5).

Когда дума окончательно сформулировала свое мнение о месте расположения вокзала, в июне 1888 г. прошло подробное обсуждение направления железнодорожной линии у генерал-губернатора А.П. Игнатьева. Генерал-губернатор, хотя и не был против, не находил возможным поддерживать выдвинутую думой инициативу. В ответ на возникшее вскоре ходатайство гласных о строительстве вокзала в Глазковском предместье А.П. Игнатьев поручил инженеру И.М. Григорьеву произвести для этого необходимые исследования.

В июле 1888 г. в город приезжает начальник изысканий на участке Томск – Иркутск инженер Н. П. Меженинов. Разведывательная экспедиция приходит к выводу, что вокзал лучше расположить при въезде в село Жилкино, находящееся в четырех верстах от Иркутска, а железную дорогу продлить от станции по левому берегу Ангары к особой пристани, проектируемой против Московских ворот, в 250 саженьях от северной протоки Иркутта. Предполагалось, что пристань будет иметь специальные приспособления и устройства для передачи грузов с вагонов на суда и обратно, чтобы товары могли поступать в город (6).

Данное решение думу не устроило. Особая ее комиссия, стремясь «подвинуть» вокзал как можно ближе к Иркутску, предложила на месте проектируемой пристани построить и само станционное здание, полагая, что такое местоположение было бы «полезно во всех отношениях» для экономического и торгового развития города и его жителей (7).

Тогда же в думу поступает заявление, подписанное двадцатью двумя гласными, которые просили городского голову В.П. Сукачева поехать в Петербург и ходатайствовать перед министрами финансов, внутренних дел и путей сообщения (а в случае надобности – и перед Государем Императором) о том, чтобы железнодорожная линия прошла если не через Иркутск, то, хотя бы, как можно ближе к нему. «Если же вокзал будет устроен в 9-ти верстном от города расстоянии, тогда гибель г. Иркутска станет очевидной» (8). Допускать такое положение дел народные избранники считали нежелательным и даже преступным, так как изменить в дальнейшем направление уже построенной дороги будет невозможно.

Это заявление широко обсуждалось на очередном заседании думы в августе 1888 г. Вновь поднимался вопрос о правобережном маршруте рельсового пути. Теперь уже предлагалось учесть перспективы экономического развития Ленского края. Еще раз выдвигалась мысль об ассигновании денежных средств на исследования. Кроме того, рассматривалась возможность размещения вокзала в Глазковском предместье, у дачи Бирюля (район остановочного пункта «Иркутный мост»), и в устье Каи. Выражались опасения, что если станция будет в Жилкино, то «все из города перейдет туда». Предлагалось возбудить ходатайство об изменении направления железной дороги, с тем, чтобы она не могла миновать Иркутск. Было даже и такое мнение, что будущая КБЖД «уничтожит» паромство на Байкале. Словом, в прениях прозвучали самые различные высказывания, но суть всех выступлений, как и прежде, сводилась к одному: ходатайствовать о том, чтобы вокзал был возведен на городских землях

Созданная думой «железнодорожная» комиссия работала над сбором материалов для обоснования строительства станционного здания у пристани Ангары и у дачи Бирюля. Она закончила свою деятельность подробным докладом в январе 1889 г. Однозначного заключения о выгодном расположении вокзала в топографическом и географическом отношениях высказано не было. С экономической точки зрения у членов комиссии вызывал опасение тот момент, что предполагаемое сооружение вокзала в Жилкино принесет значительный убыток городской казне. С этих позиций проигрывало и место в районе дачи Бирюля. Лишь вокзал у пристани Ангары, против Московских ворот, экономически оправдан как для города, так и для правительства (9).

Особое мнение высказал гласный И. Могилев. Он не был согласен с выводами комиссии и считал, что с продолжением в дальнейшем Кругобайкальской железной дороги строительство вокзала у дачи Бирюля будет самым выгодным и топографически, и финансово. На заседании думы в октябре 1890 г. точку зрения Могилева приняли к сведению.

Рекогносцировочные изыскания вокруг Байкала в 1889-1890 гг. давали мало шансов, что магистраль пройдет по Глазковскому предместью. Возможным направлением КБЖД экспедиция О. П. Вяземского считала

иркутское, то есть по р. Иркуту (10).

С началом проведения «Великого Сибирского пути» власти и жители города пристально следили за ходом сооружения стальной колеи через всю Сибирь. По мере приближения работ к Иркутску, он оказывался все более и более втянутым в железнодорожные проблемы.

В 1893 г. на заседании Комитета Сибирской железной дороги принято решение линию между Иркутском и Забайкальем пока не строить, а провести рельсы через наш город до села Лиственичного (Листвянки) (11), Забайкальскую же дорогу, как и задумывалось ранее, начинать делать от села Мысового. Между этими пунктами предполагалось пустить паромоход-«ледорез». Иркутск на время прекращения навигации мог стать главным складом.

Но уже в начале следующего года в городе пошли совсем обнадеживающие разговоры о том, что железная дорога пойдет либо по Амурской улице (ул. Ленина) либо по долине р. Ушаковки. В первом случае вокзал планировалось строить на Петрушиной горе (Октябрьский район), во втором случае – в Знаменском (Рабочем) предместье.

Перед думой вновь стоял непростой выбор. Предлагалось несколько вариантов развития события: 1) станция делается у села Жилкина, железная дорога переходит Ангару и направляется далее по руслу Ушаковки, строится временный вокзал у Петрушинской горы, линия продолжается до села Лиственичного по правому берегу; 2) вокзал располагается в долине р. Каи, у деревни Медведевой, пути продляются к так называемой «Ангарской» пристани, которую намечалось построить в районе рощи «Звездочка»; 3) «зарегулировать» Ангару в порожистой ее части, с тем, чтобы паромоходы могли беспрепятственно курсировать от Ангарской пристани до пристани Мысовой на Байкале.

Было и совершенно другое предложение: строить пассажирское здание на правом берегу Ангары, а товарную станцию – на левом. Но городская дума вновь ходатайствовала о том, чтобы оба вокзала возводились на правой стороне.

Согласно предложениям начальника изысканий Забайкальской железной дороги Г.В. Адрианова, озвученным на заседании думы 17 марта 1894 г., магистраль могла направиться от Жилкина на Лиственичное с плашкоутным мостом через Ангару, при этом вокзал строить в долине Каи и вывести ветвь к Ангарской пристани. Сам Г. В. Адрианов до того, как приступить к изысканиям, склонялся к отказу от линии на Лиственичное, считая ее невыгодной, к тому же, и Комитет Сибирской железной дороги рассматривал в тот период эту линию как временную (12). Дума поддержала убедительные доводы Г. В. Адрианова в пользу отказа сооружения ветви Иркутск – Байкал. После всестороннего обсуждения участники дискуссии пришли к выводу, что наиболее удобное место для строительства вокзала – в долине Каи, с пристанью на Ангаре и водным сообщением с селом Мысовым.

Однако вскоре Комитет Сибирской железной дороги разрешает изыскания ветки от Иркутска до Лиственичного и линии вокруг Байкала (13). Разведывательные работы проводятся в районе Знаменского монастыря, по левому берегу Ушаковки, по р. Олхе и речкам, впадающим в Байкал.

В то же время, весной 1894 г., начальник изысканий и работ на Средне-Сибирской железной дороге Н. П. Меженинов предложил делать вокзал против Иркутского моста. Городская дума не имела никаких возражений. Более того, в резолюции по этому поводу записали, что решение изыскателей «будет вполне согласовываться с желаниями думы», к тому же, указанное место для данных целей ею предлагалось ранее (14).

В августе того же года на заседании думы обоснование территории вокзала делает сам инженер Н.П. Меженинов. Он сообщает, что выбрана площадка на левой стороне Иркутска, примерно в 200 метрах ниже гужевого моста. По его словам, направление железной дороги остается прежним: от Иркутска на Листвянку она пойдет по понтонному мосту через Ангару ниже Московских ворот, затем по правому берегу Ушаковки.

Весь 1894 год Иркутск жил ожиданиями начала строительства. Городские власти получили сообщение из столицы, что принято решение о сооружении ветви Иркутск – Лиственичное, что через Байкал будет делаться переправа, а через Ангару – понтонный мост. В город приехали тысячи рабочих. Наконец, летом 1894 г. начинаются работы в районе села Тельмы. Но окончательно местоположение станции Иркутск так и не было согласовано.

Большие надежды возлагали иркутяне на приезд в июле 1895 г. заместителя министра путей сообщения Н.П. Петрова. Комиссия под его руководством должна была рассмотреть вопрос о железнодорожном вокзале и направлении Кругобайкальской линии. Разлив Иркутска, произошедший в июле 1894 г., показал, что место на

его берегу выбрано неудачно. Железнодорожное руководство предполагало, что строительство станции будет вестись, все-таки, или в Жилкино, или у скита Вознесенского монастыря (рядом с Жилкино).

Пока Н.П. Петров находился за Байкалом, 27 июля 1895 г. в доме генерал-губернатора и под его руководством проводится представительное совещание. Присутствовали следующие лица: генерал-губернатор А.Д. Горемыкин, начальник работ на Средне-Сибирской железной дороге Н.П. Меженинов, начальник 16 участка этой же дороги В.Д. Дата, топограф при Штабе Иркутского военного округа Наумов, и.о. городского головы П.Я. Гаряев, гласные думы В.В. Жарников, В.Д. Могилев, В.И. Могилев, Управляющий дорожной и строительной частями И.Ф. Тамулевич. Один из обсуждаемых вопросов – место будущего вокзала. Иркутяне вновь сильно забеспокоились, что он на Иркуте строиться не будет, а переносится в Жилкино (15). Городская дума выступала против Жилкина и по-прежнему отстаивала долину речки Каи. Главным недостатком вариантом с Жилкино называлась отдаленность от города. Кроме того, там заболоченная низина, и площадка для вокзала очень маленькая. Долина Каи имеет больше преимуществ. Во-первых, это сухая, возвышенная местность, во-вторых, находится близко к городу, в-третьих, она удачна для любого из будущих направлений дороги: по долинам Иркут, Олхи, Ангары. Если железнодорожная линия пойдет левым берегом Ангары, то есть выход на Мельниково, вдоль Кайской горы, а оттуда – на Кузьмиху. Если же пути будут прокладываться по правому берегу Ангары, то ветка может быть соединена с городским берегом мостом выше Иркутска. Мост у деревни Кузьмихи требовал меньше отчуждения, чем напротив долины р. Ушаковки (16).

Выступивший на совещании начальник изысканий Среднесибирского участка Н.П. Меженинов объяснил подробно, с инженерной точки зрения, ситуацию выбора места. Во-первых, возведение вокзала на Кае вовлекает дополнительные ассигнования на железнодорожный мост через Иркут. Строительство же этого моста не может быть оправдано и сооружением будущей КБЖД, потому что окончательно не выбрано ее направление. А если путь пойдет по левому берегу Иркут, мост вообще окажется лишним. Во-вторых, по другому маршруту линию вдоль Каи на Кузьмиху и Листвянку предстоит поднимать на несколько десятков метров на большом участке (это в районе микрорайона «Университетский»). Такой подъем получался выше предельно допустимого для железной дороги. Затем с перевала нужно было спуститься к Ангаре. К тому же, мост через Ангару слишком дорог: много проток, берега крутые. И последнее. Так как станция Иркутск являлась границей между Средне-Сибирской и Забайкальской железными дорогами, вокзал в Жилкино, ввиду его отдаленности от Иркутска, не оказывал влияния на интересы и состояние города. Для него предлагалось построить маленькое станционное здание на ветке Иркутск – Листвянка.

Генерал-губернатор А.Д. Горемыкин поддержал Н.П. Меженинова и высказал пожелание, чтобы ветка до Лиственичного осталась и после сооружения КБЖД. Такое высказывание одобрило большинство присутствующих. Лишь и. о. городского головы остался при своем мнении: строить вокзал на Кае. В ответ генерал-губернатор потребовал найти для этого дополнительные обоснования.

Беспокойство по поводу того, что Иркутск останется в стороне от железной дороги, отражено и в решении совещания. Там записано: «Что же касается собственно интересов Иркутска, то проведение ветви к Байкалу не через Иркутск причинит ему не возмездимые потери при естественном проложении магистральной линии по левому берегу Ангары. Только железнодорожная ветвь на Лиственичную сохранит торговое значение Иркутска, почему для Иркутска важно направление линии именно на Лиственичную» (17).

Заместитель министра путей сообщения Н.П. Петров по поводу вокзала, дальнейшего направления железной дороги, а также о паромно-ледоколах высказался осторожно, подчеркнув, что вопросы эти остаются открытыми до обсуждения их в Петербурге. Но он принял к сведению просьбу иркутян о желаемом месте расположения вокзала (как можно ближе к городу) и сказал, что это пожелание будет учтено.

В сентябре 1895 г. в Иркутск прибыл министр путей сообщения князь М.И. Хилков. Он ехал в Лиственичное и село Мысовое, там начиналось строительство Забайкальской железной дороги. Появился прекрасный повод убедить министра направить рельсовый путь через город. Представители местной администрации в своих речах постоянно указывали на то, что железная дорога не должна обойти Иркутск. Хилков обещал, что этого не произойдет. Генерал-губернатор А.Д. Горемыкин на одном обеде даже так выразился по этому поводу: «Пусть изыскатели ослепнут, если они хотят пройти мимо Иркутска, – авось, слепые попадут в город» (18).

В конце 1895 г. в Петербурге обсуждался вопрос о направлении Иркутск-Байкальской ветви и возможности размещения вокзала между «Царь-Девичей» и рощей «Звездочка». Узнав об этом, городская дума постановила, что она, «безусловно, согласна, признавая эту местность наилучшей в интересах города» (19). В 1896 г. был окончательно утвержден маршрут и начато строительство линии, но не на Лиственичное, а по левому берегу Ангары до мыса Баранчик (ныне порт Байкал). Теперь вокзал мог быть только на левобережье.

В мае в Иркутск вновь приезжает Н.П. Меженинов. Начались совещания по выбору вокзального места, началу работ на Иркутск-Байкальской ветви, прокладке рельсовых путей в районе Иркутска. Решено возводить большое пассажирское здание в предместье Глазково, а малый вокзал и товарную станцию оставить в Жилкино. Так образовались нынешние станции Иркутск-Пассажирский и Иркутск-Сортировочный (ранее, соответственно, Иркутск и Иннокентьевская).

Летом того же года начинается строительство железной дороги от деревни Боково (сейчас Иркутск-II) до левого берега Иркуты, а осенью – проведение ветки от Иркутска к Байкалу.

В конце 1896 г. через наш город на Байкал доставляются все основные части парома-ледокола для железнодорожной паромной переправы. В Лиственичном сооружается огромный док для сборки ледокола. Однако изыскания Кругобайкальской железной дороги, проведенные в 1895-1896 гг., указывали на преимущества направления по р. Иркуту.

Несмотря на это, в июне 1897 г. закладывается здание вокзала в предместье Глазково. Это было большое событие в жизни города, ознаменованное праздничными мероприятиями и речами. В нем была немалая заслуга и министра путей сообщения М.И. Хилкова. Городские власти не могли не заметить этого и по достоинству оценили его заботу об Иркутске при выборе направления КБЖД. В январе 1898 г. городская дума присвоила М.И. Хилкову звание Почетного гражданина Иркутска. Позднее, в период с 1902 по 1905 гг., князь Михаил Иванович Хилков часто посещал Приангарье, Забайкалье и Манчжурию. Он восемь раз приезжал в наш город из Петербурга, решая неотложные вопросы, касающиеся строительства дороги вокруг Байкала и другие железнодорожные проблемы Востока. И не просто приезжал, а подолгу жил на священном озере.

Как известно, 16 августа 1898 г. в столицу Восточной Сибири прибыл первый поезд. Станция Иркутск начала жить своей жизнью. Но одно дело быть тупиком, другое – находиться на крупной магистрали. Хотя в тот период еще не было никакой определенности: для выбора направления КБЖД требовались подробнейшие исследования.

Такие работы начались в 1898 г. Изучаются несколько возможных вариантов: 1) от Иннокентьевской по левому берегу Иркуты через Зыркузунский хребет (хребет Быстринская грива) до селения Култук, с исследованием варианта по правому берегу Иркуты для подхода к ст. Иркутск; 2) от Иннокентьевской — долинами рек Большой Олхи и Большой Крутой Губы, а затем берегом оз. Байкал до селения Култук, причем, на 24-м километре от Иннокентьевской был исследован вариант подхода к ст. Иркутск; 3) от ст. Байкал Лиственичной ветви к оз. Байкал и по его берегу до селения Култук; 4) от селения Биликтуй (около Ангарска) через Тункинский хребет до села Култук; 5) от селения Култук до ст. Мысовой Забайкальской железной дороги (20).

Поскольку основным вариантом проведения КБЖД оставалось направление по долине Иркуты от станции Иннокентьевской, а станции Иркутск оставалась на Иркутск-Байкальской ветви, в 1898 г., отдавая дань уважения нашему городу, были сделаны особые изыскательские варианты, с выходом линий не с Иннокентьевской, а со станции Иркутск. В этом проявилось желание проектировщиков удовлетворить ходатайство думы, давно добивавшейся, чтобы железнодорожная станция города находилась на магистральной, транзитной линии.

Предполагаемый рельсовый путь начинался на пятом километре ветви от Иркутска к оз. Байкал (район нынешнего остановочного пункта «Академическая»). Повернув в этой точке вправо, дорога пересекала в самом пониженном месте водораздел рек Ангары и Каи, и, направляясь в долину Каи, переходила реку мостом, опускалась в низменную пойму, заливаемую высокими водами Иркуты (сейчас это современное направление железной дороги через Каю). Здесь трасса поворачивала влево и разделялась на две ветви, одна из которых шла на пересечение реки Иркут для соединения на левом берегу с главной магистралью у села Максимовщины, другая же ветвь устремлялась к подножию гор, представляющих водораздел Каи и Олхи. Дальнейший ход последней линии просматривался так: обходя Синюшину гору, придерживаясь косогорья, она оставляла справа деревню Константиновку и тянулась к селу Смоленщине, где, проходя вблизи строений, подлежащих сносу, переходила мостом р. Олху (недалеко от ее впадения в Иркут) и, отклонившись затем влево, шла прямо на пересечение Иркуты, где запроектирован мост. Далее линия соединялась с главным направлением Иннокентьевская – Култук (21).

Наиболее значительные работы по описанному пути обуславливались перевалом через водораздел рек Ангары и Каи, где для сохранения уклонов равнинного участка необходимо было пройти этот водораздел длинной и глубокой выемкой. Значительно сократить объем работ позволяло применение предельных уклонов, допустимых для горного участка. Тогда протяженность той же выемки уменьшалась, но возникала проблема двойной тяги. При этом необходимо было устроить разъезд «Кая», где, чтобы уменьшить

расстояние следования с двойной тягой, можно отцеплять второй паровоз от поездов, идущих в сторону Култук, и присоединять вспомогательный локомотив к возвращающимся обратно составам. Возможно, что нужна была бы и отдельная станция с депо для вспомогательных паровозов.

Второй вариант предполагал выход трассы на соединение у села Максимовщины. Поскольку линия должна была перейти водораздел и следовать на пересечение Иркут, на этом направлении пришлось бы возводить длинные дамбы в долине Иркут, с весьма «солидным» укреплением откосов. Требовались также трудоемкие мероприятия по подъему линии на высшую террасу р. Иркут. Кроме того, при данном варианте не исключались большие работы на главной линии. Поэтому направление уже тогда оказалось невыгодным.

Управление по сооружению Сибирской железной дороги, рассмотрев полученные в процессе изысканий результаты, признало наиболее целесообразным и наивыгоднейшим направление Кругобайкальской линии от пункта ее соединения с Средне-Сибирской железной дорогой до селения Култук по долине Иркут и берегу Байкала.

Лишь в 1901 г., по завершению окончательных изысканий 1899-1900 гг., принимается окончательное решение о проведении КБЖД вдоль берега озера от ст. Байкал через село Култук до Мысовой (г. Бабушкин).

Иркутск во время сооружения КБЖД становится своеобразным железнодорожным центром. В тот период в городе располагались администрации двух дорог. Управление по постройке Кругобайкальской ветки размещалось в доме Дубникова, находившемся на перекрестке улиц Трапезниковской и Толкучей (ныне ул. Гусарова, 1), а Управление Забайкальской дорогой – в доме Кузнеца (ул. Дзержинского, 36).

Примечания:

1. ГАИО, ф.31, оп.3, д.651, лл.172, 173.
2. Там же, л.168; Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: Исторический очерк / Сост. С.В. Саблер и И.В. Сосновский. СПб., 1903.
3. Романов Н.С. Летопись города Иркутска за 1881-1901 гг. Иркутск, 1993. С.170.
4. Известия Иркутской городской думы. 1888. 1 .II. С.330.
5. Там же. С.258-261.
6. Восточное обозрение. 1888. № 32.
7. Известия Иркутской городской думы. 1888. Т.III. С.24.
8. Там же. Т.Н. С.362-363.
9. Там же. Т.1. С.94-99.
10. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб., 1900.
11. Правительственный вестник. 1893. № 270.
12. Известия Иркутской городской думы. 1894. Т.Н. С.153.
13. Правительственный вестник. 1894. № 46.
14. Известия Иркутской городской думы. 1895. Т.III. С.33.
15. ГАИО, ф.25, оп.28, д.1372, лл.37-40.
16. Известия Иркутской городской думы. 1895. Т.III. С.17-21.
17. ГАИО, ф.25, оп.28, д.1372, лл.37-40.
18. Попов И.И. Минувшее и пережитое // Сибирь и эмиграция. Воспоминания за 50 лет. Л., 1924. С.266-267.
19. Известия Иркутской городской думы. 1895. Т.III. С.23.
20. ЦГИА, ф.326, оп.4, д.282, л.132.

21. Там же, лл.203-207.

Александр Хобта, "Земля Иркутская", № 17, 2001.

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ИСТОРИЯ, БАЙКАЛ 👁 5384 25.08.2008, 16:47 📄 331
URL: <https://babr24.com/?ADE=47157> Bytes: 25998 / 25964 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)