Весці БДПУ. Серыя 2. 2017. № 2. С. 60–64.

УДК 94(476)"1772/1914":656

СУПРАЦОЎНІЦТВА ДЗЯРЖАЎНЫХ ОРГАНАЎ КІРАВАННЯ І ПРЫВАТНАГА КАПІТАЛУ ПРЫ ФАРМІРАВАННІ ТРАНСПАРТНАЙ СЕТКІ БЕЛАРУСІ (1772–1914 гг.)

А. У. Канойка,
кандыдат гістарычных навук, дацэнт кафедры ўсеагульнай гісторыі і методыкі выкладання гісторыі БДПУ

Паступіў у рэдакцыю 21.12.16.

UDC 94(476)"1772/1914":656

COOPERATION OF STATE BODIES OF GOVERNMENT AND PRIVATE CAPITAL WHILE FORMING THE TRANSPORT NETWORK OF BELARUS (1772–1914)

A. Konoyka,
Candidate of History, Associate Professor of General History and Methods of Teaching History, BSPU

Received on 21.12.16.

Артыкул прысвечаны адной з актуальных праблем у айчыннай гістарыяграфіі – вывучэнню дзяржаўна-прыватнага супрацоўніцтва пры фарміраванні транспартнай сістэмы ў пяці паўночна-заходніх (беларускіх) губернях Расійскай імперыі ў канцы XVIII – пачатку XX ст. Аўтарам упершыню абгрунтавана падаюцца звесткі аб сістэмнай арганізацыі дзяржаўна-прыватнага супрацоўніцтва на працягу даследуемага перыяду. У артыкуле дасканала прааналізаваны формы і метады супрацоўніцтва дзяржаўных органаў і прыватнага капіталу пры будаўніцтве сухапутных і водных шляхоў зносін, узвядзенні дадатковых транспартных камунікацый, правядзенні інжынерных работ у беларускім рэгіёне. Актуальнасць таксама абумоўлена патрэбай усебаковага даследавання транспартнай сістэмы, што дазволіць больш поўна вызначыць эканамічнае развіццё Беларусі ў 1772–1914 гг. і наблізіць да вырашэння фундаментальнага пытання гістарычнай навукі – фарміравання беларускай нацыі.

Ключавыя словы: транспарт, транспартныя камунікацыі, шляхі зносін, дзяржаўна-прыватнае супрацоўніцтва, прыватны капітал, вузкакалейкі.

The article is devoted to one of the most pressing problems in the national historiography – the study of public-private cooperation in the transport system in the formation of the five northwestern (Belarus) provinces of the Russian Empire in the late XVIII – early XX century. The author first introduced grounded information about the system organization of public-private cooperation in the period studied. The article thoroughly analyzes the forms and methods of cooperation between state bodies and private capital in the construction of land and waterways, construction of additional transport communications, engineering works in the Belarusian region. At the same time, the urgency is also due to the demand of comprehensive study of the transport system, which will allow to more fully define the economic development of Belarus in 1772–1914, respectively, and move towards the solution of the fundamental question of history – the formation of the Belarusian nation.

Keywords: transport, transport communications, roads, public-private partnership, private capital, narrow gauge railway.

На сённяшні дзень відавочна, што даследчыкі шмат увагі надаюць вывучэнню сацыяльна-эканамічнай гісторыі Беларусі канца XVIII – пачатку XX ст. У кантэксце дадзенай праблемы закраналіся некаторыя аспекты развіцця транспарту. У апошні час пабачыў свет шэраг публіцыстычных работ: «Автомобиль на Беларуси, 100 лет», «Из века в век» пад рэдакцыяй В. І. Гапеева, «Железная дорога Беларуси: История и современность» пад агульнай рэдакцыяй В. Г. Рахманькі і г. д. [1–3]. Аднак у гэтых даследаваннях адсутнічаюць спасылкі на архіўныя крыніцы, таму існуюць некаторыя супярэчнасці наконт прыведзеных звестак. Сярод навуковых даследаванняў трэба адзначыць працу калектыва аўтараў на чале з В. В. Яноўскай «История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI», дзе дасканала разгледжана гісторыя развіцця чыгуначнага транспарту ў Беларусі і дапоўнены папярэднія напрацоўкі А. Л. Кіштымава, П. В. Бялоцкага і некаторых іншых даследчыкаў [4]. Між тым у адзначаных даследаваннях аспекты дзяржаўна-прыватнага супрацоўніцтва ў транспартнай сферы падаюцца фрагментарна і ў кантэксце заяўленай тэмы.

Значны ўклад у даследаванне дзяржаўна-прыватных адносін у транспартнай сферы зрабілі расійскія навукоўцы. А. А. Белякоў упершыню ў расійскай гістарыяграфіі даследаваў урадавую палітыку ў дачыненні да транспартнай сістэмы. Аўтар прасачыў некаторыя аспекты прыватнай ініцыятывы пры будаўніцтве водных і сухапутных шляхоў зносін [5].

Рэпозиторий БГПУ

Асноўныя тэндэнцыі развіцця водных шляхоў зносін, у тым ліку і ўклад прыватнага капіталу ў развіццё воднага транспарту Расіі, выявіла Э. Г. Істоміна ў працы «Водный транспорт России в дореформенный период: (историко-географическое исследование)» [6]. Уплыў прыватнага капіталу на распаўсюджванне аўтамабільнага транспарту дарэвалюцыйнай Расіі даследаваў калектыў аўтараў пад рэдакцыяй Э. Б. Пісарэнкі [7]. Аднак трэба адзначыць, што ў сучаснай гістарыяграфіі пытанне дзяржаўна-прыватнага супрацоўніцтва застаецца адкрытым. Таму мэта даследавання – вызначыць і ахарактарызаваць асноўныя формы і метады дзяржаўна-прыватнага супрацоўніцтва ў транспартнай сферы беларускіх губерняў у 1772–1914 гг.

Афармленне транспартнай сістэмы на тэрыторыі Беларусі ў 1772–1914 гг. патрабавала велізарных матэрыяльных і чалавечых рэсурсаў, што было абумоўлена не толькі слабым тэхналагічным развіццём, але, фактычна, зараджэннем матэрыяльна-тэхнічнай базы транспарту ў беларускім краі. Можна ўпэўнена зазначыць, што на працягу ўсяго даследуемага перыяду недахоп матэрыяльных рэсурсаў стрымліваў працэс арганізацыі бесперапыннага транспартнага забеспячэння. Таму супрацоўніцтва дзяржаўных органаў улады і прыватнага капіталу з мэтай паляпшэння шляхоў зносін займала важнае месца ў эканамічнай палітыцы Рэчы Паспалітай, а пасля і Расійскай імперыі. Змянялася толькі форма дзяржаўна-прыватнага супрацоўніцтва, якое ў адзначаны перыяд то запавольвалася, то паскаралася, але ніколі не спынялася.

Ужо ў перыяд існавання Рэчы Паспалітай, з другой паловы XVIII ст., магнаты для актывізацыі гандлёвых зносін распачынаюць будаўніцтва дарог і водных каналаў. Першапачаткова гэты працэс насіў фармат вольнай ініцыятывы і не аказваў значнага ўплыву на агульны стан транспартных камунікацый. І толькі з канца XVIII ст. былі распачаты работы па паляшэнні транспартнай забяспечанасці беларускага краю. Рабіліся захады па пабудове водных каналаў, якія павінны былі злучыць асноўныя суднаходныя рэкі беларускага рэгіёну. Так, у 1775–1776 гг. польскі сейм вынес пастанову аб чыстцы рэк Піны і Мухаўца, якія пазней былі злучаны каналам [8]. У 1784 г. было завершана будаўніцтва канала, які праз Шчару, Ясельду і Прыпяць злучыў Нёман з Дняпром.

Пасля ўваходжання ўсіх беларускіх зямель у склад Расійскай імперыі царскія ўлады актывізавалі работу па развіцці шляхоў зносін з мэтай фарміравання транспартнай сеткі рэгіёну. Для вырашэння дадзенага пытання патрабаваліся велізарныя сродкі, якіх дзяржаўная казна не мела, таму актыўна заахвочвалася прыватная ініцыятыва пры будаўніцтве, рэканструкцыі і ўтрыманні водных і сухапутных камунікацый беларускіх губерняў. Ужо з апошняй трэці XVIII ст. супрацоўніцтва паміж прыватным капіталам і дзяржавай набыло ўстойлівы характар.

Пры развіцці дарожнай сеткі дзяржаўна-прыватнае супрацоўніцтва характарызавалася тым, што ў апошняй трэці XVIII ст. будаўніцтва і ўтрыманне стратэгічных і паштовых трактаў знаходзілася на рахунку дзяржавы [9, л.1–9]. Астатнія дарогі засталіся на ўтрыманні мясцовых улад, памешчыкаў і сялянскіх абшчын. Фактычна, дзяржава ўжо ў канцы XVIII ст. актыўна прыцягвала прыватныя сродкі ў транспартную сферу, а ўдзел прыватных асоб рэгламентаваўся на заканадаўчым узроўні.

Важную ролю ў сістэме дарожнага будаўніцтва Беларусі ў першай палове XIX ст. адыгрывалі мясцовыя органы ўлады, якія вызначалі супрацоўніцтва з прыватным капіталам падчас будаўніцтва і рэканструкцыі дарог [10, л. 2–26]. Былі вызначаны формы ўдзелу сялян і жыхароў мястэчак пры пабудове і ўтрыманні дарог і абслугоўванні транспартнага руху: дарожна-будаўнічыя работы (адыходныя промыслы), дарожная натуральная павіннасць (шарваркі, найбольш пашыраная інвентарная норма, якая ў першай палове XIX ст. складала 12 рабочых дзён з сялянскага двара), дарожная грашовая павіннасць. Напрыклад, на ўтрыманне паштовай сувязі у Беларусі з 1784 г. з кожнай душы збіралі па 12 капеек, а з яўрэяў улады спаганялі падвоены падатак – 24 кап. [11, с. 265].

Актывізацыі супрацоўніцтва дзяржавы і прыватнага капіталу пры дарожным будаўніцтве ў Беларусі спрыяла ўніфікацыя заканадаўства і ўвядзенне ў 1818 г. новых агульных правіл утрымання дарог. Гэтыя правілы дапаўнялі прынцыпы дарожнага будаўніцтва, якія дзейнічалі з 1770-х гг. [12, с. 97]. Такім чынам, улады праз сістэму падрадаў прыцягвалі прыватныя сродкі на ўтрыманне і будаўніцтва мясцовых дарог, паштовых станцый, паромных перапраў, мастоў, грэбляў і г. д. [13, л. 20–99; 14, л.1–25]. Дзяржава таксама падтрымлівала падрадчыкаў: выдзяляліся ваенныя і рабочыя для будаўнічых работ, інжынеры праводзілі дапаможныя даследаванні мясцовасці, выдзялялася дадатковае фінансаванне. Увогуле сістэма падрадаў пры будаўніцтве новых дарог і падтрыманні існуючых давала магчымасць мясцоваму насельніцтву атрымліваць некаторыя дадатковыя заробкі і да другой паловы XIX ст. заставалася адной з форм адыходных промыслаў беларускіх сялян.

Некаторыя змяненні ў супрацоўніцтве паміж дзяржавай і прыватным капіталам у да-

Рэпазіторый БДПУ

рожным будаўніцтве ўнёс загад цара Мікалая I ад 25 сакавіка 1842 г. У загадзе вызначаўся каэфіцыент дзяржаўнага фінансавання пры будаўніцтве шашэйных дарог. Так, 1/5 затрат прымала на сябе дзяржава, 4/5 – абарачаліся на агульны мясцовы і губернскія зборы. Утрыманне дарог нерэгулярных зносін улады, фактычна, перадалі мясцовым органам кіравання, памешчыкам і сялянскім абшчынам. Напрыклад, жыхары Новага Свержаня паводле інвентару ў 1840 г. плацілі «на дарогі» 39 руб. 63 кап., а сяляне маёнтка Скідзель у 1845 г. адпрацоўвалі шарваркі ў памеры 12 дзён у год [15, л. 7 адв.-8].

З пачаткам чыгуначнага будаўніцтва ў Расійскай імперыі Міністэрства шляхоў зносін перараздмеркавала фінансаванне паміж дарогамі і чыгункай на карысць апошніх. Таму з 60-х гг. XIX ст. улады пашырылі практыку перадачы дарог і дарожных камунікацый, нават некаторых губернскіх трактаў, на ўтрыманне памешчыкаў, мяшчан і сялян. А з 1871 г. дзяржава ўвогуле перастала аказваць грашовую дапамогу прыватнікам, што ў 1883 г. было заканадаўча афармлена пастановай аб шашэйных дарогах. Таксама, паводле пастановы, пры будаўніцтве дарог прыватныя інвестыцыі дасягалі 100 % [16, л.1–2]. Аднак такая практыка прывяла да пагаршэння транспартнага становішча ў Беларусі.

У 1889 г. для выпраўлення сітуацыі былі ўнесены змены ў закон 1883 г. Улады забаранілі перадачу дарог без грашовай падтрымкі на ўтрыманне мясцовага кіраўніцтва і прыватнікаў. Таксама для своечасовага рамонту дарог усе сухапутныя камунікацыі, у тым ліку дапаможныя, былі раўназначна падзелены паміж памешчыкамі і мясцовымі ўладамі. Напрыклад, у Гродзенскай губерні за адзінку вымярэння агульнай колькасці сухапутных шляхоў зносін, з улікам дапаможных камунікацый, было прынята дарожнае палатно. Такім чынам, утрыманне грэбляў суадносілася ў прапорцыі 1:7, а мастоў – 1:10. З мэтай далейшай інтэнсіфікацыі дарожнай сеткі ў 1914 г. было вырашана стварыць асобны дзяржаўны фонд для выдачы грашовых дапамог і ссуд мясцовым уладам для дарожнага будаўніцтва.

Пры фарміраванні воднай транспартнай сістэмы дзяржаўна-прыватнае супрацоўніцтва таксама распачалося ў канцы XVIII ст. Расійскія ўлады актыўна выкарыстоўвалі прыватны капітал пры будаўніцтве суднаходных каналаў і дапаможных транспартных камунікацый (мастоў, грэбляў і г. д.). Купцам і памешчыкам мясцовыя ўлады перадавалі падрады, а сяляне выконвалі будаўнічыя работы, што прыносіла ім дадатковыя заробкі [17, л.1]. З дапамогай прыватных інвестыцый былі пабудаваны каналы транзітнага прызначэння: Сергучоўскі (Бярэзінскі), Агінскі (1799–1803 гг.), Днепра-Бугскі (Каралеўскі да 1846 г.) і невялікія каналы мясцовага выкарыстання: Батоўскі, Слонімскі, Грамадскі, Белаазёрскі і Турскі (Арэхаўскі), Каралеўскі (Тызенгаўзскі), Літоўскі (Тызенгаўзскі), Бервянскі і Рыбінскі, Хомскі каналы [18, с. 57]. Гэтыя каналы выкарыстоўваліся пераважна для лесасплаву, а пасля 1862 г. – для перавозкі тавараў сельскай гаспадаркі з панскіх маёнткаў да чыгуначных станцый. Некаторыя каналы мясцовага прызначэння былі пабудаваны поўнасцю на прыватныя сродкі. Напрыклад, Бервянскі і Рыбінскі каналы належалі памешчыкам Валіцкім, Хомскі канал належаў памешчыку Пуслоўскаму. Таму ў пачатку 1860-х гг., дзякуючы актыўнаму дзяржаўна-прыватнаму супрацоўніцтву, у пяці паўночна-заходніх губернях налічвалася амаль 4000 км суднаходных і каля 8000 км сплаўных шляхоў, з іх суднаходныя рэкі складалі каля 1223 вёрст [19, с. 67].

З фарміраваннем воднай транспартнай сеткі ў беларускіх губернях назіралася павелічэнне колькасці прыстаняў, якія даволі часта абслугоўваліся і належалі прыватнікам. У першую чаргу прыватныя прыстані размяшчаліся каля панскіх маёнткаў, якія пастаўлялі на продаж лес і сельскагаспадарчыя прадукты. Некаторыя прыстані былі добра ўкамплектаваны: меліся месцы для зімовай стаянкі, рамонту, адхоны былі ўмацаваны камянямі, меліся спецыяльныя прылады для разгрузкі і пагрузкі тавараў. Напрыклад, да прыстані Брэст была нават падведзена шашэйная дарога.

Вялікім быў унёсак прыватнага капіталу ў будаўніцтва водных суднаў, якія выкарыстоўваліся для сплаву і перавозкі пасажыраў. Аднак пры гэтым у беларускіх губернях дзейнічаў закон, які забараняў прыватным асобам без узгаднення з мясцовымі ўладамі будаваць судны. За парушэнне гэтага закону спаганяўся штраф у памеры 200 руб. [20, л.1–3]. Тым не менш, прыватнікі ўкладвалі вялікія грошы ў суднабудаўніцтва. Напрыклад, у 1826 г. у Чашніках і Бешанковічах купец першай гільдыі Рапапорт і мяшчанін Гурвіч пабудавалі па 4 баркі, а ў 1830 г. купец Рапапорт пабудаваў 11 барак [21, л.43]. Увогуле за 1897 г. было пабудавана 336 суднаў на прыватныя сродкі.

На прыватныя сродкі графа М. С. Варанцова ў 1820 г. у маёнтку Мошны быў пабудаваны першы ў Беларусі параход, які курсіраваў па Дняпры. Ужо ў 1862 г. па рэках беларускага рэгіёну хадзіла 47 параходаў, агульнай магутнасцю 882 конскія сілы. Параходы належалі, галоўным чынам, прыватным асобам: памешчыкам Шумлянскаму, Мальцаву, Галавінскаму, Тамаціну, Пацёмкіну і інш. [22, с. 70–72]. У 1880 г. на беларускіх землях узнікла прыват-

Рэпозиторий БГПУ

ная «Другая параходная суполка па Дняпры і яго вытоках» з праўленнем у Кіеве. Яна мела 20 параходаў агульным коштам 1,1 млн руб. У 1892 г., дзякуючы дзяржаўна-прыватнаму супрацоўніцтву, былі наладжаны рэгулярныя зносіны па Дняпры, Заходняй Дзвіне, Нёмане, Прыпяці. Усяго паравых суднаў у Беларусі па стане на 1895 г. налічвалася 164, а ў 1900 г. – 349 [23, с. 66–67]. Такім чынам, дзяржаўна-прыватнае супрацоўніцтва спрыяла развіццю воднай транспартнай сістэмы Беларусі.

Дзяржаўна-прыватнае супрацоўніцтва пры фарміраванні чыгуначнай сеткі ў Расійскай імперыі яшчэ больш пашырыла эканамічныя ўзаемаадносіны дзяржавы з прыватным капіталам. Для рэгулявання гэтага працэсу ў 1842 г. у структуры МШЗ быў арганізаваны Дэпартамент чыгунак, а ў 1885 г. была створана Галоўная інспекцыя чыгуначных дарог, якая ажыццяўляла распрацоўку і ўкараненне адзінага тэхнічнага рэгламенту на прыватных і казённых чыгунках. Таксама дзяржаўныя органы ініцыявалі прыняцце закона, паводле якога прыватныя кампаніі атрымалі значныя прэферэнцыі пры будаўніцтве чыгунак у Расіі [24, с. 81].

Прыватнае чыгуначнае будаўніцтва ў беларускіх губернях пачалося з чыгунак мясцовага прызначэння, дзе ў якасці цягла выкарыстоўваліся коні. Спецыфіка іх выкарыстання была абумоўлена падвозам грузаў на невялікія адлегласці – да прыстаняў і цэхаў. Такім чынам, да пачатку 1880-х гг. будаўніцтва чыгунак і дапаможных транспартных камунікацый ажыццяўлялася пераважна за кошт прыватнікаў. Актыўны ўдзел у гэтай справе прымалі беларускія і ўкраінскія землеўласнікі. Напрыклад, у 1908 г. за кошт землеўласнікаў была пабудавана аднакалейная чыгуначная ветка Люшча – Агінскі канал працягласцю 27 вёрст, у 1911 г. – Васілевічы – Хойнікі даўжынёй 41,1 вёрст, а ў гады Першай сусветнай вайны – ветка Жлобін – Калінкавічы – Оўруч.

У канцы XIX ст. у пяці паўночна-заходніх губернях разгарнулася будаўніцтва вузкакалеек, дзе актыўны ўдзел прымалі беларускія памешчыкі і прамыслоўцы. Напрыклад, у Бабруйскім павеце памешчык І. Ф. Дараган фінансаваў пабудову вузкакалейкі ад станцыі Хлюсціна Маскоўска-Брэсцкай чыгункі да Выдрыцкага лесахімічнага завода даўжынёй 7 вёрст, а князь Ф. І. Паскевіч – веткі ў 6 вёрст, якая ў 1889 г. злучыла Добрушскую папяровую фабрыку з лініяй Палескіх чыгунак. У гэты час увайшла ў эксплуатацыю вузкакалейка Верайцы – Градзянка працягласцю 34 вярсты і Мікашэвічы – Чучавічы. У 1895 г. быў адкрыты для руху ўчастак вузкакалейкі ад Свянцян да Пастаў працягласцю 66 вёрст, а ў 1897 г. чыгунка падоўжылася на 53 вярсты да Глыбокага. Пасля пабудовы вузкакалейнай лініі Нова-Свянцяны – Панявеж, даўжынёй 136 вёрст, агульная працягласць Свянцянскага пад'язнога шляху дасягнула 255 вёрст. У 1896 г. будуецца вузкакалейка Асіповічы – Старыя Дарогі працягласцю 39 вёрст, якая была працягнута спачатку на 17,84 вярсты да Вярхуціна, а потым на 9,93 вярсты да Урэчча. Усяго было пабудавана 121 вярста вузкакалеек, а асноўным прызначэннем гэтых дарог быў падвоз прадукцыі мясцовай вытворчасці і сельскай гаспадаркі да чыгуначных станцый [25, с. 32].

У 1914 г. у беларускіх губернях налічвалася 25 дзяржаўных і прыватнаўласных вузкакалейных чыгунак, агульнай працягласцю каля 828 км. Доля прыватнаўласных магістраляў сярод чыгунак мясцовага прызначэння ў пяці паўночна-заходніх губернях складала больш за 64 % ад іх агульнай працягласці. Асноўнае прызначэнне гэтых ліній заключалася ў падвозе лесу да галоўных чыгуначных магістраляў. Напрыклад, вузкакалейка Крымскага і Маразоўскага мела 64 вярсты працягласці і злучалася са станцыяй Рудзенск Лібава-Роменскай чыгуначнай магістралі. Па гэтай лініі перавозілася да 91 250 вагонаў лесу ў год. Тут налічвалася 4 паравозы і 110 вагонаў. Таму важным станоўчым аспектам супрацоўніцтва прыватнага і дзяржаўнага капіталу пры будаўніцтве вузкакалеек у рэгіёне стала змяненне існуючай сістэмы сухапутных шляхоў зносін, якая падпаджвалася да новых чыгунак [26, л.1–4].

Такім чынам, дзяржаўна-прыватнае супрацоўніцтва ў транспартнай сферы прайшло некалькі этапаў развіцця. Першы этап (з 1772 па 1805 г.), калі стратэгічныя дарогі і водныя камунікацыі знаходзіліся пад дзяржаўным кантролем, улады вызначалі асноўныя кірункі развіцця транспартнай сеткі рэгіёну. Другі этап (з 1806 па 1818 г.) – пачатак супрацоўніцтва дзяржавы з прыватным капіталам і актывізацыя будаўніцтва транспартных камунікацый: дарог, каналаў, грэбляў і г. д. Трэці этап (з 1819 па 1862 г.) – улады перадалі прыватным асобам утрыманне паштовых станцый, паромных перапраў, ажыццяўленне расчысткі руслаў рэк, будаўніцтва і ўтрымання мастоў, грэбляў, млыноў на асноўных суднаходных рэках. Чацвёрты этап (з 1862 па 1905 г.) – прыярытэт у сферы транспарту адышоў да чыгунак, таму амаль усе дарогі (нават некаторыя губернскія тракты) і суднаходныя каналы перайшлі на ўтрыманне мясцовых улад, памешчыкаў, мяшчан і сялян. Пяты этап (з 1906 г.) – царскія ўлады ў Беларусі актывізавалі дарожнае будаўніцтва і аднаўленне водных каналаў, што было абумоўлена стратнасцю чыгуначных магістраляў і іх запазычанасцю перад казной у пачатку XX ст.

Репозиторий БГПУ

Літаратура

1. Автомобиль на Беларуси, 100 лет / [А. Киштымов, Л. Козлов ; гл. ред. Л. Козлов]. – Минск : [б. и.], 1996. – 136 с.
2. *Гапеев, В. И.* Из века в век : к 130-летию Мин. отд-ния Белорус. ж. д. / В. И. Гапеев, Л. Ф. Легчеков. – Минск : Полымя, 2001. – 298 с.
3. Железная дорога Беларуси: история и современность / В. Г. Рахманько [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Рахманько. – Минск : Триолета, 2001. – 471 с.
4. История Белорусской железной дороги. Из XIX века – в век XXI : [1862–2012] / В. В. Яновская [и др.]. – Минск : Маст. літ., 2012. – 958 с. : іл., портр., факсим., карты.
5. *Беляков, А. А.* Внутренние водные пути России в Правительственной политике конца XIX – начала XX века / А. А. Беляков // Отечеств. история. – 1995. – № 2. – С. 154–165.
6. *Истомина, Э. Г.* Водный транспорт России в дореформенный период / Э. Г. Истомина – М. : Наука, 1991. – 263 с.
7. История автомобильного транспорта России до 1917 / сост.: Э. Е. Писаренко [и др.]. – М. : Науч.-исслед. ин-т автомобил. трансп., 1994. – 494 с.
8. *Лютый, А. М.* Социально-экономическое развитие городов Белоруссии в конце XVIII – первой половине XIX века / А. М. Лютый ; под ред. В. В. Чепко. – Минск : Наука и техника, 1987. – 179 с.
9. НГАБ. – Ф. 295. Воп. 1. Спр. 3. Л. 1–9.
10. РДГА. – Ф. 207. Воп. 4. Спр. 50. Л. 2–26.
11. *Без-Корнилович, М. О.* Исторические сведения о примечательнейших местах в Белоруссии, с присовокуплением и других сведений, к ней же относящихся / М. О. Без-Корнилович ; подгот. изд. В. Н. Татур. – [Репр. изд.]. – Минск : Алфавит, 1995. – 355 с.
12. *Слюнькова, И. Н.* Архитектура городов Верхнего Приднепровья XVII – середины XIX в. / И. Н. Слюнькова. – Минск : Навука і тэхніка, 1992. – 143 с.
13. НГАБ. – Ф. 295. Воп. 1. Спр. 150. Л. 20 адв.-99 адв.
14. НГАБ. – Ф. 295. Воп. 1. Спр. 774. Л. 1–25.
15. НГАБ. – Ф. 142. Воп. 1. Спр. 809. Л. 7 адв.-8.
16. РДГА. – Ф. 172. Воп. 1. Спр. 49. Л. 1–46 адв.
17. НГАБ. – Ф. 1430. Воп. 1. Спр. 3335. Л. 1.
18. Пути сообщения Минской губернии. Грузообороты железнодорожных станций и речных пристаней / предисл. Ф. Ястремского. – Минск : Паровая типо-литогр. Л. Г. Дворжец, 1909. – Разд. паг. – (Материалы к оценке недвижимостей в Минской губернии).
19. *Левандовский, Ф. И.* Беглый очерк внутренних водных путей Европейской России: их развитие, современное состояние и вероятное будущее / Ф. И. Левандовский // Рус. судоходство. – 1909. – № 3. – С. 57–72 ; № 4. – С. 31–54.
20. НГАБ. – Ф. 1430. Воп. 1. Спр. 1619. Л. 1–5.
21. НГАБ. – Ф. 1430. Воп. 1. Спр. 720. Л. 43.
22. *Янсон, Ю.* Пинск и его район / Ю. Янсон. – СПб. : Тип. В. Безобразова и К°, 1869. – Разд. паг. – (Труды экспедиции, снаряженной Императорским Вольным экономическим и Русским географическим обществами для исследования хлебной торговли и производительности в России ; вып. 3).
23. *Златолинский, В. А.* Внутренние водные пути России и Германии в военном отношении / В. А. Златолинский. – СПб. : В. Березовский, 1907. – Разд. паг.
24. История железнодорожного транспорта России : в 2 т. / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. – СПб. ; М. : Петерб. гос. ун-т путей сообщ., 1994. – Т. 1 : 1836–1917 гг. / С. В. Амелин [и др.]. – 336 с.
25. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 1899 год. – СПб. : Тип. М-ва путей сообщ., 1900. – VI, 164 с.
26. РДГА. – Ф. 354. Воп. 1. Спр. 66. Л. 1–4.

References

1. Avtomobil na Belarusi, 100 let / [A. Kishtymov, L. Kozlov ; gl. red. L. Kozlov]. – Minsk : [b. i.], 1996. – 136 s.
2. *Gapeyev, V. I.* Iz veka v vek : k 130-letiyu Min. otd-niya Belorus. zh. d. / V. I. Gapeyev, L. F. Legchekov. – Minsk : Polymya, 2001. – 298 s.
3. Zheleznaya doroga Belarusi: istoriya i sovremennost / V. G. Rakhmanko [i dr.] ; pod obshch. red. V. G. Rakhmanko. – Minsk : Trioleta, 2001. – 471 s.
4. Istoriya Belorusskoy zheleznoy dorogi. Iz XIX veka – v vek XXI : [1862–2012] / V. V. Yanovskaya [i dr.]. – Minsk : Mast. lit., 2012. – 958 s. : il., portr., faksim., karty.
5. *Belyakov, A. A.* Vnutrenniye vodnyye puti Rossii v Pravitelstvennoy politike kontsa XIX – nachala XX veka / A. A. Belyakov // Otechestv. istoriya. – 1995. – № 2. – S. 154–165.
6. *Istomina, E. G.* Vodnyy transport Rossii v doreformennyy period / E. G. Istomina. – M. : Nauka, 1991. – 263 s.
7. Istoriya atomobilnogo transporta Rossii do 1917 / sost.: E. Ye. Pisarenko [i dr.]. – M. : Nauch.-issled. in-t avtomobil. transp., 1994. – 494 s.
8. *Lyutyy, A. M.* Sotsialno-ekonomicheskoye razvitiye gorodov Belorussii v kontse XVIII – pervoy polovine XIX veka / A. M. Lyutyy ; pod red. V. V. Chepko. – Minsk : Nauka i tekhnika, 1987. – 179 s.
9. NGAB. – F. 295. Vop. 1. Spr. 3. L. 1-9.
10. RDGA. – F. 207. Vop. 4. Spr. 50. L. 2-26.
11. Bez-Kornilovich, M. O. Istoricheskiye svedeniya o primechatelneyshikh mestakh v Belorussii, s prisovokupleniyem i drugikh svedeniy, k ney zhe otnosyashchikhsya / M. O. Bez-Kornilovich ; podgot. izd. V. N. Tatur. – [Repr. izd.]. – Minsk : Alfavit, 1995. – 355 s.
12. *Slyunkova, I. N.* Arkhitektura gorodov Verkhnego Pridneprovya XVII – serediny XIX v. / I. N. Slyunkova. – Minsk : Navuka i tekhnika, 1992. – 143 s.
13. NGAB. – F. 295. Vop. 1. Spr. 150. L. 20 adv.-99 adv.
14. NGAB. – F. 295. Vop. 1. Spr. 774. L. 1–25.
15. NGAB. – F. 142. Vop. 1. Spr. 809. L. 7 adv.-8.
16. RDGA. – F. 172. Vop. 1. Spr. 49. L. 1–46 adv.
17. NGAB. – F. 1430. Vop. 1. Spr. 3335. L. 1.
18. Puti soobshcheniya Minskoy gubernii. Gruzooboroty zheleznodorozhnykh stantsiy i rechnykh pristaney / predisl. F. Yastremskogo. – Minsk : Parovaya tipo-litogr. L. G. Dvorzhets, 1909. – Razd. pag. – (Materialy k otsenke nedvizhimostey v Minskoy gubernii).
19. *Levandovskiy, F. I.* Beglyy ocherk vnutrennikh vodnykh putey Yevropeyskoy Rossii: ikh razvitiye, sovremennoye sostoyaniye i veroyatnoye budushcheye / F. I. Levandovskiy // Rus. sudokhodstvo. – 1909. – № 3. – S. 57–72 ; № 4. – S. 31–54.
20. NGAB. – F. 1430. Vop. 1. Spr. 1619. L. 1–5.
21. NGAB. – F. 1430. Vop. 1. Spr. 720. L. 43.
22. *Yanson, Yu.* Pinsk i yego rayon / Yu. Yanson. – SPb. : Tip. V. Bezobrazova i Ko, 1869. – Razd. pag. – (Trudy ekpeditsii, snaryazhyonnoy Imperatorskim Volnym ekonomicheskim i Russkim geograficheskim obshchestvami dlya issledovaniya khlebnoy torgovli i proizvoditelnosti v Rossii ; vyp. 3).
23. *Zlatolinskiy, V. A.* Vnutrenniye vodnyye puti Rossii i Germanii v voyennom otnoshenii / V. A. Zlatolinskiy. – SPb. : V. Berezovskiy, 1907. – Razd. pag.
24. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii : v 2 t. / pod obshch. red. Ye. Ya. Kraskovskogo, M. M. Uzdina. – Spb. ; M. : Peterb. gos. un-t putey soobshch., 1994. – T. 1 : 1836-1917 gg. / S. V. Amelin [i dr.]. – 336 s.
25. Obzor deyatelnosti Ministerstva putey soobshcheniya za 1899 god. – SPb. : Tip. M-va putey soobshch., 1900. – VI, 164 s.
26. RDGA. – F. 354. Vop. 1. Spr. 66. L. 1–4.

Рэпазіторый БДПУ