

УДК [930:656.2] (476) “17/19”

UDC [930:656.2] (476) “17/19”

**СИСТЕМА ГОСУДАРСТВЕННОГО  
УПРАВЛЕНИЯ ПУТЯМИ  
СООБЩЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ  
БЕЛАРУСИ (КОНЕЦ XVIII –  
НАЧАЛО XX В.): ИСТОРИОГРАФИЯ  
ПРОБЛЕМЫ**

**SYSTEM OF STATE MANAGEMENT  
OF PASSAGEWAYS IN THE TERRITORY  
OF BELARUS (THE END OF THE  
18th – THE BEGINNING OF THE 20th  
CENTURY): HISTORIOGRAPHY  
OF THE PROBLEM**

Н. С. Иванюк,

*аспирант кафедры истории Беларуси  
и славянских народов Белорусского  
государственного педагогического  
университета имени Максима Танка*

N. Ivanyuk,

*Postgraduate Student of the Department  
of History of Belarus and Slavic Nations,  
Belarusian State Pedagogical University  
named after Maxim Tank*

Поступила в редакцию 30.04.22.

Received on 30.04.22

В статье дан анализ историографии изучения системы государственного управления путями сообщения на территории Беларуси в конце XVIII – начале XX в. В дореволюционный период транспортные коммуникации рассматривались в контексте экономического развития страны и региона. В советский период в значительной степени расширилась проблематика изучения развития транспорта. История транспортных коммуникаций рассматривалась через призму генезиса капитализма в России, формирования отряда транспортных рабочих и их классовой борьбы. На современном этапе проблема исследуется исходя из новейших достижений методологии исторической науки. Для этого периода характерен переход от изучения отдельных отраслей транспортного комплекса к созданию научных работ обобщающего характера. Намечился поворот к исследованию органов управления транспортными коммуникациями, эволюции их функциональных обязанностей в связи с изменениями стратегических задач государства и кадрового состава учреждений путей сообщения в Виленской, Витебской, Гродненской, Минской и Могилевской губерниях в конце XVIII – начале XX в.

*Ключевые слова:* Беларусь, пути сообщения, транспорт, транспортные коммуникации, железная дорога, водные пути сообщения, сухопутные пути сообщения.

The article gives the analysis of historiography of studying the system of state management of passageways in the territory of Belarus in the end of the 18th – the beginning of the 20th century. In the prerevolutionary period transport communications were considered in the context of economical development of the country and region. In the Soviet period the problematic of studying transport broadened significantly. The history of transport communications was considered from the point of view of capitalism genesis in Russia, forming of transport workers brigade and their class struggle. On the modern stage the problem is studied in terms of the newest achievements of methodology of historical science. For this period transit from studying separate branches of transport complex to creating scientific works of generalizing nature is characteristic. There was a turn to studying the management authorities of transport communications, evolution of their functional responsibilities due to changes in strategic tasks of the state and staff of passageways establishments in Vilno, Vitebsk, Grodno, Minsk and Mogilev provinces in the end of the 18th – the beginning of the 20th century.

*Keywords:* Belarus, passageways, transport communications, railway, waterways, land ways.

**Введение.** В конце XVIII – первой половине XIX в. белорусские губернии, в сравнении с другими регионами Российской империи, имели более развитую транспортную систему. Это являлось итогом интенсивного строительства водных и сухопутных путей сообщения.

Железные дороги имели решающее значение для развития экономики Беларуси. До 80-х гг. XIX в. они строились частными акционерными компаниями. После государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта казна начала выкупать железнодорожные коммуникации. До конца XIX в. все основные железные дороги Беларуси стали государственными.

В развитии сухопутных и водных путей сообщения во второй половине XIX в. не наблюдалось существенных изменений, поскольку приоритет отдавался железнодорожному транспорту. Однако с конца XIX в. строительство новых шоссе снова стало одним из важных направлений работы Министерства путей сообщения и местной администрации.

Историографию проблемы можно традиционно разделить на дореволюционную, советскую и постсоветскую (современную). Транспортные коммуникации рассматривались в контексте экономического развития страны и региона. Установлено, что система государственного управления путями сообщения на

территории Беларуси в конце XVIII – начале XX в. не являлась предметом специального изучения.

*Основная часть.* Изучение системы управления путями сообщения началось в первой половине XIX в., когда актуальными были научные исследования в области экономической эффективности и возможности строительства железных дорог в Российской империи. В 1835 г. в «Журнале путей сообщения» инженер-механик П. П. Мельников опубликовал статью о железных дорогах. В ней были приведены общие размышления о роли инженеров в устройстве железных магистралей, дана классификация дорог: деревянные полосные дороги, чугунные колейные дороги, чугунные полосные дороги, железные полосные дороги. Ценными являются заметки о недостатках этих путей сообщения. После этой публикации П. П. Мельников был включен в состав комиссии по рассмотрению проекта Царскосельской железной дороги. В 1862 г. он был назначен главноуправляющим путями сообщения, а в 1865 г. стал четвертым министром путей сообщения [1].

Начало изучению системы управления путями сообщения в XIX в. положил профессор Санкт-Петербургского университета П. И. Георгиевский [2]. Исследователь рассмотрел функциональные обязанности и деятельность органов управления путями сообщения в Российской империи, однако не привел информации по губерниям, что создает трудности в определении развития данной системы на территории Беларуси в XIX в.

Основные направления развития транспортных коммуникаций частично отражены в работе русского инженера С. М. Житкова «Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период, 1798–1898 гг.» [3]. Будучи специалистом в гидротехнике, автор раскрывал исключительно практические задачи по организации работ в системе водных коммуникаций, не ставил перед собой цели рассмотрения структуры управления ими.

Важный материал о развитии инженерной службы Министерства путей сообщения содержится в исследованиях Е. М. Соколовского «Пятидесятилетие института и Корпуса инженеров путей сообщения» [4] и А. М. Ларионова «История Института инженеров путей сообщения императора Александра I за первое столетие его существования» [5]. В работах рассматриваются вопросы управления дорогами внутри государства, а также показана подготовка инженеров путей сообщения.

Организация управления на первых железных дорогах раскрыта в работе Р. С. Поплав-

ского «Несколько слов об администрации железных дорог». Автор затронул острый вопрос о необходимости распределения обязанностей между разными агентами и администрацией. Р. С. Поплавский показал, что на пути становления системы управления в разных странах был накоплен определенный опыт, приведший к введению единообразного устройства администрации. Управление разделялось на три отдела: 1) службу ремонта путей и зданий; 2) службу подвижного состава и тяги и 3) службу эксплуатации или движения. В исследовании раскрыты функциональные обязанности каждой представленной службы. Особый интерес вызывают рекомендации администрации по планомерной модернизации управления. Автор рекомендовал администрации железных дорог придерживаться разумного консерватизма, объясняя это тем, что многие реформы принимаются преждевременно, без необходимой подготовки [6].

Инженер В. А. Панаев опубликовал в 1889 г. работу «Четыре министра путей сообщения 1833–1869 гг.» [7], в которой раскрыл особенности службы четырех руководителей данного ведомства: К. Ф. Толя, П. А. Клейнмихеля, К. В. Чевкина, П. П. Мельникова. Однако в исследовании не показаны структурные элементы органов управления и кадровый состав учреждений путей сообщения.

Старший инспектор главной инспекции железных дорог Министерства путей сообщения В. М. Верховский в «Кратком историческом очерке начала и распространения железных дорог в России по 1897 г.» проследил этапы развития железнодорожного строительства в Российской империи, изложил основы законодательного регулирования железнодорожных концессий [8].

В начале XX в. вышла работа инженера-исследователя В. Е. Тимонова «Беседы в собрании инженеров путей сообщения по вопросу о способах улучшения местных сообщений в России в связи с поднятием общего уровня земледелия и других видов промышленности». Автор затронул вопросы модернизации системы управления путями сообщения, указав на отсутствие единого управления железнодорожными и водно-сухопутными путями. Одним из способов улучшения системы транспорта видел в подчинении всех местных учреждений, которые занимались благоустройством путей сообщения, одному ведомству – Министерству путей сообщения. В. И. Тимохин предлагал продать дороги, утратившие свое государственное значение, местным властям без государственной финансовой помощи. В целях экономии государственного бюджета особые шоссейные инспекции автор рекомендовал за-

менить местными агентами Министерства путей сообщения, у которых были совершенно другие функциональные обязанности по железнодорожной и водной службам [9].

В 1903 г. инженер-технолог Б. Р. Дитрих опубликовал работу «Некоторые соображения о силе и весе современных паровозов...», в которой рассуждал о решении проблем опозданий и крушений поездов. Говоря об организации безопасного движения, для его обеспечения предложил мотивировать служащих – премировать персонал каждого поезда, прошедшего станцию в соответствии с графиком движения [10].

Наиболее основательно рассмотрел сухопутные коммуникации экономист П. И. Рудченко в книге «Гужевые и водные пути». Автор акцентировал внимание на устройстве и содержании местных дорог общего пользования, взаимодействии государства с крестьянскими и акционерными обществами. П. И. Рудченко пришел к выводу, что сухопутные коммуникации на белорусских землях были в лучшем состоянии, чем в других губерниях Российской империи. Однако отметил, что наименее благоприятной для дорожного дела является Минская губерния, особенно Пинский уезд, где из-за большого количества рек и болот дороги должны были прокладываться по насыпанным плотинам с многочисленными мостами. Особое внимание уделялось вопросам дорожного управления, его органам и соблюдению дорожных постановлений, а также финансированию строительства и ремонта дорог, выполнения натуральной дорожной повинности. Автор заострил внимание на финансовых потерях государства из-за ненадлежащего управления транспортом со стороны Министерства путей сообщения и привел практические рекомендации для исправления ситуации в белорусских губерниях [11].

Таким образом, в дореволюционной историографии не существовало специальных научных работ, посвященных истории становления системы государственного управления путями сообщения на территории Беларуси в конце XVIII – начале XX в. Исследования частично затрагивали данную проблематику. Особенностью дореволюционных работ являлась недостаточная источниковая база, и большинство изданий были подготовлены не профессиональными историками. Однако благодаря этим публикациям фактологический материал заложил фундамент для последующих исследований.

В советской историографии были продолжены традиции изучения системы транспортных коммуникаций. Статистические данные о развитии путей сообщения в России в срав-

нении с другими европейскими государствами приведены инженером путей сообщения К. А. Оппенгеймом в монографии «Россия в дорожном отношении» [12]. Раскрыта история образования железнодорожных обществ и выкупа дорог казной.

В 1926 г. В. К. Яцунским было опубликовано пособие для учителей «Транспорт СССР: история его развития и современное состояние в связи с краткими сведениями по экономике транспорта» [13]. В работе раскрыта история формирования системы сухопутных и водных путей сообщения в 60-х гг. XIX – начале XX в., выделены особенности влияния транспорта на экономику региона. Однако система управления и кадровый состав учреждений путей сообщения автором не рассматривалась.

М. В. Довнар-Запольский в монографии «Народное хозяйство Белоруссии в 1861–1914 гг.» [14] осуществил системный анализ социально-экономических процессов в Беларуси указанного периода. В работе отмечалось плохое состояние путей сообщения в Беларуси, что препятствовало развитию промышленности. Автор классифицировал транспортные коммуникации согласно значимости для экономики регионов.

В работе Д. А. Дудкова «Аб развіцці капіталізму ў Беларусі ў другой палове XIX – пачатку XX стагоддзяў» [15] были представлены сведения о положительном влиянии железнодорожных магистралей на экономику белорусских губерний благодаря льготам, установленным государством на провоз товаров по железной дороге.

Белорусский ученый В. А. Титок в кандидатской диссертации показал революционное движение железнодорожников в начале XX в. Автор определил влияние процесса железнодорожного строительства на классовую дифференциацию населения. В. А. Титок проанализировал кадровый состав железнодорожников по социальным и профессиональным критериям и пришел к выводу, что основным источником формирования кадров железнодорожных рабочих было белорусское крестьянство, а крупнейшие выступления в истории рабочего движения в Беларуси были связаны с рабочими железнодорожных мастерских [16].

Л. С. Барановский в 1977 г. защитил кандидатскую диссертацию «Быт железнодорожных рабочих Белоруссии конца XIX – начала XX в. (На материалах Главных мастерских Либаво-Роменской железной дороги в Гомеле)» [17]. Исследователь пришел к выводу, что труд и быт железнодорожных рабочих Беларуси, как и всей страны, отличался исключительной сложностью и целым рядом специфических социальных и производственно-бытовых усло-

вий. Для них была характерна строгая полувоенная дисциплина, беспрекословное подчинение распоряжениям администрации. Эксплуатация железнодорожных рабочих усиливалась путем разделения личного состава транспорта на различные службы и группы и его разбросанности по линиям дорог, протянувшихся на десятки тысяч верст, особого контроля со стороны железнодорожной жандармской полиции. Вся трудовая деятельность железнодорожников регламентировалась многочисленными инструкциями и правилами внутреннего распорядка. За проступки была предусмотрена система наказаний – от денежного штрафа и перевода на низшую должность до увольнения.

Исследованию истории развития транспортной сети в Беларуси посвящен очерк доктора географических наук В. А. Жучкевича «Дороги и водные пути Белоруссии» [18]. Ученый определил влияние путей сообщения на экономику региона. Особое внимание уделялось рассмотрению вопросов железнодорожного строительства в Беларуси в дореволюционный период. Однако структура органов управления и кадровый состав ведомства путей сообщения не изучались.

На большом фактическом материале освещаются вопросы межрегиональных и внешних торговых связей белорусских губерний в предреволюционный период в работе Х. Ю. Бейлькина [19]. Исследователь пришел к выводу, что наличие широкой сети транспортных коммуникаций оказывало положительное влияние на развитие сельскохозяйственного рынка.

Развитию железнодорожного транспорта в дореволюционной России посвящена монография А. М. Соловьевой [20]. На основе широкого круга источников раскрыты основные этапы становления государственно-капиталистической системы хозяйства на железнодорожном транспорте России.

Таким образом, в советский период появляются новые направления научного поиска, которые в значительной степени расширили историографию развития транспорта. История транспортных коммуникаций изучалась в контексте анализа генезиса капитализма в России.

После распада СССР наметилась четкая тенденция к смене политических ориентиров, что позволило изучать историю с новых методологических позиций. Для этого периода характерен переход от разработки отдельных направлений истории транспортного комплекса к созданию научных работ обобщающего характера.

Впервые в белорусской историографии в работе А. М. Лукашевича «Западный пограничный регион в военно-стратегических пла-

нах Российской империи (конец XVIII века – 1812 г.)» [21] исследован процесс развития системы государственного управления транспортными коммуникациями, обустройство стратегических дорог, проектирование искусственных водных систем на территории Беларуси в соответствии с военной доктриной России.

Авторским коллективом белорусских историков под руководством В. В. Яновской было опубликовано фундаментальное исследование «История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI», где раскрывается процесс развития железнодорожной сети на территории Беларуси [22]. Авторы рассмотрели аспекты государственной политики при определении направлений железнодорожных магистралей в Беларуси. Строительство и эксплуатация железных дорог привели к появлению самого квалифицированного и организованного отряда рабочего класса.

Началу железнодорожного строительства на территории Беларуси посвящены статьи П. А. Тупика и А. А. Цобкало [23, 24]. Густая сеть железных дорог являлась одной из особенностей экономического развития Беларуси, а также необходимым условием ее вхождения во всемирное экономическое пространство. В публикациях «Начало железнодорожного строительства на территории Беларуси» и «Особенности железнодорожного строительства на территории Беларуси в 80–90-е гг. XIX в.» приводятся данные о состоянии железнодорожного строительства и его роли в геополитическом положении Беларуси в конце XIX в.

В 2014 г. была опубликована статья Н. Новик «Чыгунка як фактар сацыяльна-культурнага развіцця Беларусі (другая палова XIX – пачатак XX ст.)» [25]. Автор проанализировала влияние железнодорожного транспорта на характер социально-экономических и культурных процессов на территории Беларуси.

А. В. Конойко в 2015 г. защитил кандидатскую диссертацию «Роля транспарту ў эканамічным развіцці Беларусі (1772–1914 гг.)» [26]. Автор проанализированы законодательные механизмы, которые регулировали строительство путей сообщения в Российской империи, определены отличия в системе управления транспортом на белорусских землях и раскрыта роль транспорта в экономическом развитии региона. Власти сформировали единую систему управления сухопутными и водными путями сообщения, что способствовало улучшению транспортного обеспечения региона, позволило организовать действенную транспортную систему в белорусских губерниях. Однако кадровый состав учреждений путей со-

общения и их функциональные обязанности не были предметом исследования А. В. Конойко.

**Заключение.** К настоящему времени система управления путями сообщения на территории Беларуси в конце XVIII – начале XX в. не нашла комплексного изучения, однако тот фактологический материал, который был накоплен исследователями, может использоваться при дальнейшем исследовании структурных элементов органов управления транспортными

коммуникациями, эволюции их функциональных обязанностей в связи с изменениями стратегических задач государства и кадрового состава учреждений путей сообщения.

Важнейшими задачами являются преодоление субъективного отношения к транспортному ведомству дореволюционного периода, выработка системного исторического подхода к изучению учреждений путей сообщения.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Мельников, П. П. О железных дорогах / П. П. Мельников. – СПб. : Тип. Гл. упр. пут. сообщ. и публ. зданий, 1835. – 99 с.
2. Георгиевский, П. И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке / П. И. Георгиевский. – СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1893. – 96 с.
3. Житков, С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период, 1798–1898 гг. / С. М. Житков. – СПб. : Тип. М-ва путей сообщ., 1900. – 264 с.
4. Соколовский, Е. М. Пятидесятилетие института и Корпуса инженеров путей сообщения / Е. М. Соколовский. – СПб. : Тип. Торгового дома С. Струговщикова, 1859. – 149 с.
5. Ларионов, А. М. История Института инженеров путей сообщения Императора Александра I за первое столетие его существования, 1810–1910 гг. / А. М. Ларионов. – СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1910. – 409 с.
6. Поплавский, Р. С. Несколько слов об администрации железных дорог / Р. С. Поплавский. – СПб. : Тип. Ф. С. Сущинского, 1877. – 237 с.
7. Панаев, В. А. Четыре министра путей сообщения 1833–1869 гг. / В. А. Панаев. – СПб. : Тип. В. В. Комарова, 1889. – 41 с.
8. Верховский, В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно / В. М. Верховский. – СПб. : Тип. М.П. С. (Т-ва И. Н. Кушнеров и К<sup>о</sup>), 1898. – 186 с.
9. Тимонов, В. Е. Беседы в собрании инженеров путей сообщения по вопросу о способах улучшения местных сообщений в России в связи с поднятием общего уровня земледелия и других видов промышленности / В. Е. Тимонов. – СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1903. – 71 с.
10. Дитрих, Б. Р. Некоторые соображения о силе и весе современных паровозов и несколько слов об увеличении провозоспособности существующих дорог и о постройке новых дорог и новых паровозов с приложением таблиц характеристик главнейших элементов существующих всемирных паровозов современных типов / Б. Р. Дитрих. – СПб. : Лештукская паровая скоропечатная П. О. Яблонского, 1903. – 123 с.
11. Рудченко, П. И. Гужевые и водные пути / П. И. Рудченко. – СПб. : Тип. В. Ф. Киршбаума, 1904. – 297 с.
12. Оппенгейм, К. А. Россия в дорожном отношении: опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения) / К. А. Оппенгейм. – М. : Высш. совет. нар. хоз-ва, 1920. – 157 с.

#### REFERENCES

1. Melnikov, P. P. O jeleznyh dorogah / P. P. Melnikov. – SPb. : Tip. Gl. Upr. put. soobsch. i publ. zdanii, 1835. – 99 s.
2. Georgievskii, P. I. Istoricheskii ocherk razvitiya putei soobscheniya v XIX veke / P. I. Georgievskii. – SPb. : Tip. Yu. N. Erlih, 1893. – 96 s.
3. Jitkov, S. M. Istoricheskii obzor ustroistva i sodержaniya vodnih putei i portov v Rossii za stoletnii period, 1798–1898 gg. / S. M. Jitkov. – SPb. : Tip. M-va putei soobsch., 1900. – 264 s.
4. Sokolovskii, E. M. Pyatidesyatiletie instituta i KorpUSA injenerov putei soobscheniya / E. M. Sokolovskii. – SPb. : Tip. Torgovogo doma S. Strugovshchikova, 1859. – 149 s.
5. Larionov, A. M. Istoriya Instituta injenerov putei soobscheniya Imperatora Aleksandra I za pervoe stoletie ego suschestvovaniya, 1810–1910 gg. / A. M. Larionov. – SPb. : Tip. Yu. N. Erlih, 1910. – 409 s.
6. Poplavskii, R. S. Neskolko slov ob administracii jeleznyh dorog / R. S. Poplavskii. – SPb. : Tip. F. S. Suschinskogo, 1877. – 237 s.
7. Panaev, V. A. Chetire ministra putei soobscheniya 1833–1869 gg. / V. A. Panaev. – SPb. : Tip. V. V. Komarova, 1889. – 41 s.
8. Verhovskii, V. M. Kratkii istoricheskii ocherk nachala i rasp-rostraneniya jeleznyh dorog v Rossii po 1897 g. vključitelno / V. M. Verhovskii. – SPb. : Tip. M. P. S. (T-va I. N. Kushnerov i K<sup>o</sup>), 1898. – 186 s.
9. Timonov, V. E. Besedi v sobranii injenerov putei soobscheniya po voprosu o sposobah uluchsheniya mestnih soobschenii v Rossii v svyazi s podnyatiem obščego urovnya zemledeliya i drugih vidov promishlennosti / V. E. Timonov. – SPb. : Tip. Yu. N. Erlih, 1903. – 71 s.
10. Ditrh, B. R. Nekotorie soobrajeniya o sile i vese sovremennih parovozov i neskolko slov ob uvelichenii provozospobnosti suschestvuyuschih dorog i o postroike novih dorog i novih parovozov s prilozheniem tablic harakteristik glavneishih elementov suschestvuyuschih vseмирnyh parovozov sovremennih tipov / B. R. Ditrh. – SPb. : Leshtukovskaya parovaya skoropechatnaya P. O. Yablonskogo, 1903. – 123 s.
11. Rudchenko, P. I. Gujevie i vodnie puti / P. I. Rudchenko. – SPb. : Tip. V. F. Kirshbauma, 1904. – 297 s.
12. Oppengeim, K. A. Rossiya v dorojnom otноshenii: opit kratkogo istoriko-kriticheskogo obozreniya dannih, otноsyaschihsya do razvitiya putei soobscheniya v Rossii i parallelno v drugih vajneishih stranah (s privedeniem mnogih sravnitelnyh i statisticheskikh dannih po putyam soobscheniya) / K. A. Oppengeim. – M. : Vissh. совет. nar. hoz-va, 1920. – 157 s.

13. Яцунский, В. К. Транспорт СССР: история его развития и современное состояние в связи с краткими сведениями по экономике транспорта / В. К. Яцунский. – М. : НКПС Транспечать, 2-я тип. Транспечати НКПС, 1926. – 172 с.
14. Довнар-Запольский, М. В. Народное хозяйство Белоруссии, 1861–1914 гг. / М. В. Довнар-Запольский. – Минск : Изд. Госплана Белорус. ССР, 1926. – 239 с.
15. Дудкоў, Д. А. Аб развіцці капіталізму ў Беларусі ў другой палове XIX – пачатку XX стагоддзяў / Д. А. Дудкоў. – Мінск : Дзярж. выд-ва Беларусі, 1932. – 202 с.
16. Титок, В. А. Формирование и революционная борьба железнодорожного пролетариата Белоруссии во второй половине XIX – начале XX в. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.07 / В. А. Титок. – Минск, 1966. – 143 с.
17. Барановский, Л. С. Быт железнодорожных рабочих Белоруссии конца XIX – начала XX в. (На материалах Главных мастерских Либаво-Роменской железной дороги в Гомеле) : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.07 / Л. С. Барановский. – Минск, 1977. – 198 с.
18. Жучкевич, В. А. Дороги и водные пути Белоруссии: ист.-геогр. очерки / В. А. Жучкевич. – Минск : Изд-во Белорус. гос. ун-та, 1977. – 142 с.
19. Бейлькин, Х. Ю. Сельскохозяйственный рынок Белоруссии, 1861–1914 гг. / Х. Ю. Бейлькин. – Минск : Наука и техника, 1989. – 286 с.
20. Соловьева, А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А. М. Соловьева. – М. : Наука, 1975. – 315 с.
21. Лукашевич, А. М. Западный пограничный регион в военно-стратегических планах Российской империи (конец XVIII в. – 1812 г.) : в 3 кн. / А. М. Лукашевич. – Минск : ИВЦ Минфина, 2012. – Кн. 2 : Изучение, инженерная и топографическая подготовка театра войны. – 357 с.
22. История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI : [1862–2012] / В. В. Яновская [и др.] . – Минск : Маст. літ., 2012. – 958 с.
23. Цобкало, А. Начало железнодорожного строительства на территории Беларуси / А. Цобкало, П. Тупик // Гістарычна-археалагічны зборнік / рэдкал.: А. А. Каваленя (отв. ред.) [и др.]. – Мінск : Ін-т гісторыі НАН Беларусі, 2012. – С. 88–92.
24. Тупик, П. А. Особенности железнодорожного строительства на территории Беларуси в 80–90-е гг. XIX в. / П. А. Тупик, А. А. Цобкало // Научные труды Республиканского института высшей школы / редкол.: В. Ф. Берков (отв. ред.) [и др.]. – Минск : РИВШ, 2014. – С. 301–306.
25. Новік, Н. Чыгунка як фактар сацыяльна-культурнага развіцця Беларусі (другая палова XIX – пачатак XX ст.) / Н. Новік // Гістарычна-археалагічны зборнік / рэдкал.: А. А. Каваленя (отв. ред.) [и др.]. – Мінск : Ін-т гісторыі НАН Беларусі, 2014. – С. 164–169.
26. Каноўка, А. У. Роля транспарту ў эканамічным развіцці Беларусі (1772–1914 гг.) : дыс. ... канд. гіст. навук : 07.00.02 / А. У. Каноўка. – Мінск, 2015. – 214 л.
13. Yacunskii, V. K. Transport SSSR: istoriya ego razvitiya i sovremennoe sostoyanie v svyazi s kratkimi svedeniyami po ekonomike transporta / V. K. Yacunskii. – M. : NKPS Transpechat, 2-ya tip. Transpechati NKPS, 1926. – 172 s.
14. Dovnar-Zapolskii, M. V. Narodnoe hozyaistvo Belorussii, 1861–1914 gg. / M. V. Dovnar-Zapolskii. – Minsk : Izd. Gosplana Belorus. SSR, 1926. – 239 s.
15. Dudkou, D. A. Ab razvicci kapitalizmu ŷ Belarusi ŷ drugoi palove XIX – pachatku XX stagoddzyau / D. A. Dudkou. – Minsk : Dzyarj. Vid-va Belarusi, 1932. – 202 s.
16. Titok, V. A. Formirovanie i revolyucionnaya borba jeleznodorojnogo proletariata Belorussii vo vtoroi polovine XIX – nachale XX v. : dis. ... kand. ist. nauk : 07.00.07 / V. A. Titok. – Minsk, 1966. – 143 s.
17. Baranovskii, L. S. Bit jeleznodorjnih rabochih Belorussii konca XIX – nachala XX v. (Na materialah Glavnih masterskih Libavo-Romenskoj jeleznoj dorogi v Gomele) : dis. ... kand. ist. nauk : 07.00.07 / L. S. Baranovskii. – Minsk, 1977. – 198 s.
18. Juchkevich, V. A. Dorogi i vodnie puti Belorussii: ist.-geogr. ocherki / V. A. Juchkevich. – Minsk : Izd-vo Belorus. gos. un-ta, 1977. – 142 s.
19. Beilkin, H. Yu. Selskohozyaistvennii rinok Belorussii, 1861–1914 gg. / H. Yu. Beilkin. – Minsk : Nauka i tehnika, 1989. – 286 s.
20. Soloveva, A. M. Jeleznodorojnii transport Rossii vo vtoroi polovine XIX v. / A. M. Soloveva. – M. : Nauka, 1975. – 315 s.
21. Lukashevich, A. M. Zapadnii pogranichnii region v voenno-strategicheskikh planah Rossijskoi imperii (konec XVIII v. – 1812 g.) : v 3 kn. / A. M. Lukashevich. – Minsk : IVC Minfina, 2012. – Kn. 2 : Izuchenie, injenernaya i topograficheskaya podgotovka teatra vojni. – 357 s.
22. Istoriya Belorusskoi jeleznoj dorogi. Iz veka XIX – v vek XXI : [1862–2012] / V. V. Yanovskaya [i dr.] . – Minsk : Mast. lit., 2012. – 958 s.
23. Cobkalo, A. Nachalo jeleznodorojnogo stroitelstva na territorii Belarusi / A. Cobkalo, P. Tupik // Gistarichna-arhealogichni zbornik / redkal.: A. A. Kavalenya (otv. red.) [i dr.]. – Minsk : In-t gistorii NAN Belarusi, 2012. – S. 88–92.
24. Tupik, P. A. Osobennosti jeleznodorojnogo stroitelstva na territorii Belarusi v 80–90-e gg. XIX v. / P. A. Tupik, A. A. Cobkalo // Nauchnie trudi Respublikanskogo instituta vishei shkoli / redkol.: V. F. Berkov (otv. red.) [i dr.]. – Minsk : RIVSh, 2014. – S. 301–306.
25. Novik, N. Chigunka yak faktar saciyalna-kulturnaga razviccya Belarusi (drugaya palova XIX – pachatak XX st.) / N. Novik // Gistarichna-arhealogichni zbornik / redkal.: A. A. Kavalenya (otv. red.) [i dr.]. – Minsk : In-t gistorii NAN Belarusi, 2014. – S. 164–169.
26. Kanoika, A. U. Rolya transportu ŷ ekanamichnim razvicci Belarusi (1772–1914 gg.) : dis. ... kand. gist. navuk : 07.00.02 / A. U. Kanoika. – Minsk, 2015. – 214 l.