

УДК 94.001.73 (47+57) «18/19»

М.В. Андрієнко

*ст. інспектор наукової частини,
аспірант кафедри всесвітньої історії
Харківського національного педагогічного університету
імені Г.С. Сковороди*

РОЗВИТОК БУДІВНИЦТВА ГУЖОВИХ ДОРІГ У НАДДНІПРЯНСЬКІЙ УКРАЇНІ В ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТОРІЧЧЯ

© Андрієнко М.В., 2015

<http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.34401>

У статті досліджується становлення та розвиток дорожнього будівництва у Наддніпрянській Україні як надзвичайно складний і динамічний процес не тільки створення української економічної інфраструктури, але й соціокультурного розвитку українського суспільства. Аналізується ефективність вирішення державою та українськими земствами основних проблем пов'язаних з будівництвом та ремонтом сухопутних доріг в українських губерніях. Простежено вплив гужових доріг та гужового транспорту на соціально-економічний розвиток Наддніпрянської України, господарчу діяльність та побутове життя українського населення протягом ХІХ – початку ХХ ст.

Ключові слова: *Наддніпрянська Україна, дорожнє будівництво, гужовий транспорт, сухопутні дороги, українські земства, дорожня інфраструктура України, соціально-економічний розвиток.*

В статье исследуется становление и развитие дорожного строительства в Надднепровской Украине как чрезвычайно сложный и динамический процесс не только создания украинской экономической инфраструктуры, но и социокультурного развития украинского общества. Анализируется эффективность решения государством и украинскими земствами основных проблем связанных со строительством и ремонтом сухопутных дорог в украинских губерниях. Простежено влияние гужевых дорог и гужевого транспорта на социально-экономическое развитие Надднепровской Украины, хозяйственную деятельность и бытовую жизнь украинского населения на протяжении ХІХ – начала ХХ ст.

Ключевые слова: *Надднепровская Украина, дорожное строительство, гужевой транспорт, сухопутные дороги, украинские земства, дорожная инфраструктура Украины, социально-экономическое развитие.*

The article examines the emergence and development of road construction in Naddnieprianskaia Ukraine during ХІХ - early ХХ century as an extremely complex and dynamic process, not only the creation of Ukrainian economic infrastructure, and socio-cultural development of the Ukrainian society. In the socio-economic development of Naddnieprianskaia Ukraine this period was an important milestone in the development of a road case, when the Russian Empire was to create a single centralized body and formed a new structure of management of construction land routes connection. We analyze the efficiency of the decision by the state and Ukrainian zemstvs main problems associated with

the construction and repair of land roads in the Ukrainian provinces. On concrete examples clearly show that the problem of constant development of road infrastructure in Ukraine, organization of road construction and repair work, strengthening the material-technical base of the road works, the security personnel of road construction engineers and technicians have always been leading in the sphere of activity of the Russian state, and constantly in Ukrainian zemstvos sight. The effect of the carriage roads and horse-drawn transport to economic and social development of Naddnieprianskaia Ukraine, economic activity and consumer life of the Ukrainian population during the XIX - early XX century.

Keywords: *Naddnieprianskaia Ukraine, roads, horse-drawn transport, land roads Ukrainian zemstvo, road infrastructure in Ukraine, social and economic development.*

Постановка проблеми дослідження визначається тим, що еволюція системи дорожнього будівництва в Наддніпрянській Україні являє собою надзвичайно складний, динамічний процес не тільки створення економічної інфраструктури регіону, але й соціокультурного розвитку українського суспільства. Протягом XIX – початку XX ст. темпи розвитку сільського господарства, промисловості та торгівлі в українських губерніях, як і в цілому по Російській імперії, значною мірою визначалися станом дорожньої інфраструктури України та станом гужового транспорту. Дорожньо-будівельний напрям у державі та земських установ українських губерній простежувався протягом XIX – початку XX ст. і без сумніву являв собою значний крок уперед у даній сфері, особливо з огляду на те, від яких базових умов доводилося відштовхуватися на початковому етапі. В сучасних умовах інтеграції України в Європейський цивілізаційний простір та прискорення процесу реформування ринкової економіки, набутий протягом XIX – початку XX ст. державою та земством досвід інженерно-будівельної діяльності є не тільки актуальним, але й потребує подальшої наукової розробки.

Актуальність обраної теми також визначається тим, що досягнення держави та органів місцевого самоврядування в справі створення в губерніях Наддніпрянської України мережі шляхів сполучення, будівництва та ремонту гужових доріг, мостів та інших інженерних дорожніх споруд протягом тривалого часу майже не досліджувалась українськими істориками.

Аналіз актуальних досліджень. Як свідчить історіографічний аналіз наукових робіт, присвячених основним проблемам пов'язаним з будівництвом та ремонтом сухопутних доріг в Наддніпрянській Укра-

їні, як у загальноісторичних, так і в історико-технічних роботах українських та зарубіжних істориків, цьому питанню дотепер приділяється недостатня увага. Певний внесок у наукову розробку питання історичної еволюції системи дорожнього будівництва в Наддніпрянській Україні протягом XIX – початку XX ст. зробили такі дослідники як В.Ф. Бабков [1], Д.І. Багалій, Д.П. Міллер [2], М. Винокуров [3], Ф.К. Волков [5], Д.М. Зворикін [14], О.С. Кудрявцев [17], І.М. Лихорадова, О.О. Пономаренко [18], М. П. Маслов [19], О.С. Сардаров [25; 26], М. А. Трубчанінов [28], В.В. Утилін, С.Г. Іюффе [29] та інші. Проте в опублікованих загальноісторичних роботах про українські гужові й навіть автомобільні дороги згадується мимохіть, а основна увага приділяється вивченню історії водних шляхів і залізничного транспорту. В них також досліджувалися деякі важливі аспекти соціально-економічної діяльності українських земств, але, далеко не всі перелічені автори зрозуміли місце земської інженерно-будівельної служби у вирішенні проблем розвитку дорожнього будівництва в Наддніпрянській Україні. У той же час простежується поява цілого напрямку робіт, що стосуються питань історії розвитку технології будівництва сухопутних доріг, застосування українськими будівельниками-шляховиками різноманітних матеріалів і механізмів. Цей аспект історії розвитку будівництва сухопутних доріг в Україні розглядався в основному лише в історико-технічних роботах, авторами яких були інженери-шляховики, які включали історичні дані в спеціальну науково-технічну літературу. Отже, актуальність обраної теми визначається тим, що історія будівництва доріг в Наддніпрянській Україні у XIX – на початку XX ст. надзвичайно

слабко досліджувалася українською історичною наукою.

Мета статті полягає у комплексному дослідженні історії будівництва та експлуатації сухопутних доріг в Наддніпрянській Україні; у визначенні ролі гужових доріг у розвитку української економіки в умовах її модернізації; у реконструкції основних напрямів дорожньо-будівельної діяльності держави та земських установ українських губерній; в аналізі ефективності вирішення державою та земствами основних проблем пов'язаних з будівництвом та ремонтом сухопутних шляхів у Наддніпрянській Україні протягом XIX – початку XX ст.

Виклад основного матеріалу. В соціально-економічному розвитку Наддніпрянської України період XIX – початку XX ст. став важливим етапом у розвитку дорожньої справи. В цей час у Російській імперії був створений єдиний централізований орган і сформована нова структура управління будівництвом сухопутних шляхів сполучення. Одна із серйозних спроб створити й упорядкувати роботу дорожніх організацій була почата в 1809 році, коли Маніфестом було оголошено про створення Головного управління шляхів сполучення, Корпусу інженерів шляхів сполучення та Інституту корпусу інженерів шляхів сполучення. Для зручності координування й управління будівництвом та експлуатації гужових доріг дорожньою справою, вся територія Російської імперії була розділена на десять округів водних і сухопутних шляхів сполучення. Великі дороги загальнодержавного значення були віддані у ведення Головного управління шляхів сполучення і місцевих губернських адміністрацій [7, с. 10-11]. Починаючи з 1816 року підпорядкування великими державними дорогами повністю перейшло до відомства шляхів сполучення. Для фінансування будівництва й утримання доріг був заснований особливий збір, який складав 25 коп. з кожної ревізької душі. Протягом багатьох десятиліть дорожня повинність залишалася однією із самих тяжких обов'язків українського селянства. Населення не могло за свої кошти постійно підтримувати дороги в гарному стані [16, с. 176-179].

В 1833 році була визначена мережа шосейних доріг і встановлені основні правила щодо змісту доріг у Російській імперії. Дороги ділилися на класи: перший – дороги головного сполучення або загальнодержавні; другий – дороги загального сполучення; третій – дороги звичайні поштового сполучення із губернії в губернію; четвертий – дороги повітового торговельного і поштового сполучення; п'ятий – дороги сільські й польові. Збором засобів і ремонтом доріг на місцях займалися губернські будівельні й повітові дорожні комісії [20, с. 231-234].

В 1848 р. у багатьох регіонах Наддніпрянської України почали застосовувати нормальні поперечні профілі при будівництві шосейних доріг.

Були встановлені два профілі: один для глинистих, інший для звичайних і піщаних ґрунтів. У відкритих місцях ширина дорожньої смуги була встановлена 42,6 м, а в лісистих – 64 м. Ширина земляного полотна становила 12,8 м, з них проїжджа частина становила 5,3 м, а узбіччя по 3,7 м кожне. Поперечні ухили призначалися для глинистих ґрунтів 2,5 см (0,04 %), для звичайних – 23 см (0,036 %). Водовідвідні канали мали ширину по низу 0,64 м і глибину 1,06 м. Дорожнє покриття характеризувалося наявністю піщаного шару по осі дороги товщиною 10 см, і верхнього щебеневого шару товщиною 17 см. На узбіччях укладався шар рослинної землі товщиною 15 см у країв щебеневого покриття, знижуючись до 7,6 см у брівки узбіччя. Такі дорожні покриття були характерні для доріг, побудованих у передреформний й експлуатованих у післяреформний періоди [30, с. 52-57]. По цих профілях в Наддніпрянській Україні були споруджені в 1850 р. Київське шосе, а в 1864 р. Київсько-Брестське шосе [30, с. 114-115]. В другій половині XIX – на початку XX ст. в Україні прокладалися нові найважливіші для Російської імперії шосе, зокрема Санкт-Петербург – Київ, загальною довжиною на українській території 2110 км. [11, с. 618-619].

До початку XIX ст. складна мережа сухопутних доріг Наддніпрянської України практично не мала штучних дорожніх

покриттів. Необхідність будівництва доріг із твердим покриттям була обумовлена модернізацією соціально-економічного розвитку Наддніпрянської України. Вже в першій половині XIX ст. в багатьох регіонах України почалися вишукування місцевих корисних копалин, придатних для будівництва доріг (вапняк, пісок, гравій та ін). З розвитком більш ефективних технологій українські будівельники-шляховики стали використовувати різні добавки і нові для дорожнього будівництва місцеві матеріали: гравійні суміші, клінкер та ін. В дорожньому будівництві починається застосування для зміцнення щебеню дьогтем, нафтових залишків, бітумних емульсій та ін. Так, одне з перших згадок про застосування місцевого вапняного каменю при будівництві бруківок в Харківській губернії датується 1837 роком і зустрічається в роботах багатьох сучасників. Всього до 1917 р. мережа гужових доріг Харківської губернії збільшилася майже до 16 тис. верст. Однак з них тільки 133 версти мали тверде покриття, решта гужових доріг залишалися ґрунтовими, а тому могли використовуватися лише в суху погоду [21, с. 19-22].

Розвиток і становлення дорожнього будівництва в Наддніпрянській Україні сприяло організації дорожньої галузі науки і формування системи підготовки кваліфікованих кадрів. В 1809 році з ініціативи М. І. Сперанського для проектування, будівництва й експлуатації шосейних доріг, мостів і різних дорожніх споруджень, у Російській імперії був створений Інститут корпусу інженерів шляхів сполучення з функціонуванням при ньому бригад майстрів-шляховиків і поліцейських команд для нагляду за станом водного і сухопутного транспорту. Велику значимість для розвитку української інженерної думки відіграють публікації в спеціальній технічній літературі. Докорінний перелом в сфері підготовки спеціалізованих кадрів для дорожньої галузі наступив наприкінці XIX – початку XX ст. В цей час зростала кількість університетів та інститутів, в яких відкривались спеціальні кафедри й здійснювалася підготовка інженерів-шляховиків. З почат-

ку XX ст. значний інтерес до підготовки нижчого технічного персоналу стали проявляти українські земства, зокрема, вони організовували підготовку дорожніх десятників, відкривали для цього спеціальні школи, майстерні [6, с. 92-98].

В 1864 році вся організація цивільного будівництва була передана з Головного управління шляхів сполучення й публічних будинків у Міністерство внутрішніх справ, а дорожні комісії в губерніях і повітах були ліквідовані. З цього часу питаннями управління дорожнім господарством в українських губерніях і повітах повинні були займатися губернські й повітові земські управи. Становлення земств в губерніях Наддніпрянської України, як органів місцевого самоврядування, об'єктивно поставило їх перед необхідністю вирішення значного кола соціально-господарських проблем. Ті завдання, які надавалися земствам за Положенням 1864 р., на практиці виглядали зовсім в іншому ракурсі. Необхідно було переглянути підходи до їх вирішення, по-новому подивитися на реальні можливості, якими були наділені земства, для реалізації своїх планів. До основних соціально-економічних проблем, які доводилося вирішувати українським земствам, належали створення інженерної служби, організація будівництва шляхів, мостів, гребель, виробничих приміщень та інших інженерних споруд [22, с. 131-132].

Законом про земства 1864 р. одним з їх функціональних обов'язків стала відповідальність за стан шляхів. Необхідність вирішення цієї повинності була зумовлена тим занедбаним станом доріг, який негативно позначався на соціально-економічному розвитку Російської імперії, в тому числі й українських губерній. Саме внаслідок цього російський уряд був зацікавлений, щоб значні за розміром кошти із земських бюджетів витрачались на будівництво і ремонт доріг [24, с. 45-46]. Роль українських земств в справі вирішення багатьох проблем дорожнього будівництва та розвитку транспортного сполучення в Наддніпрянській Україні важко переоцінити. Протягом XIX – початку XX ст. вони залишалися складовою частиною українського по-

реформеного суспільства і суттєво вплинули на формування ринкової економіки. Фактично, будучи першопрохідцем у дорожньому будівництві, українські земства досягли в цій сфері істотних успіхів. Їх поява сприяла вирішенню значного кола соціально-економічних проблем, що гальмували соціально-економічний розвиток в Наддніпрянській Україні, зокрема проблем пов'язаних з будівництвом та ремонтом сухопутних доріг на відповідній території [12, с. 151-154].

Всі питання розвитку інженерно-будівельної справи, яке вирішували українські земства, були нерозривно пов'язані з їх діяльністю в соціально-економічній галузі. З часом, українські земства спромоглися надати дорожній справі струнку систему, зокрема через практичні надбання. З одного боку, більш раціональним став розподіл між губернією і повітами земських обов'язків і витрат на цю справу. З другого, відпрацьовувались найбільш вигідні за місцевими умовами типи інженерних споруд, встановлювались норми і категорії будівельних матеріалів, виявлялися лише придатні способи збору додаткових даних, щодо дійсних цін на матеріали і роботи. Більше того, в кожній з українських губерній існували свої підходи до вирішення цієї проблеми [4, с. 248-250].

З початку своєї діяльності українські земства перевели основні ремонтні та будівельні дорожні роботи на загальнодержавних шляхах з натуральної дорожньої повинності на грошову, що дозволило земствам мати ряд зручностей при будівництві та ремонті доріг, шляхом наймання для цих цілей селян-будівельників. Поступово зусиллями земств будівельні роботи на загальнодержавних шляхах були переведені з господарського способу на підрядний. Таке нововведення було продиктовано прагненням земства замовляти роботи підрядникам «з торгів», що проводилися щорічно в губернській та повітових управах. З тими будівельними артілями – підрядниками, що перемогли в тендері, земства уклали угоди, якими обумовлювався обсяг та кошторис дорожньо-будівельних робіт, а також порядок і строки виконання цих робіт [10, с. 88-89].

Поступово, вся територія Наддніпрянської України була поділена на дорожні дільниці, доручені до нагляду особливих техніків, які обов'язково мешкали в межах своєї території і наглядали періодично за всіма губернськими дорогами, даючи на місці вказівки відносно проведення необхідних робіт. Вони ж склали доповідні проекти, плани і кошториси, які перевірялися для більш значних робіт у центральних технічних бюро, заснованих при губернських управах. Зазвичай, таке бюро складалося з трьох осіб: старшого інженера, що завідував бюро, одного архітектора і одного техніка, якому разом з тим було доручено завідувати повітом губернського міста, бо інші повіти були розділені на сім дільниць з особливими дільничними техніками. На кожній дільниці, крім того, було по одному дорожньому майстру і одному старшому робітнику. Останній знаходився у тому самому повіті, де жив технік, а дорожній майстер жив у іншому повіті [8, с. 16-18].

На початку XIX ст. пасажирські перевезення між містами, яке здійснювалося акціонерними компаніями пасажирських карет та диліжансів, стає регулярним. Українські дороги поступово облаштовуються поштовими будинками, як правило, кам'яними, а також станційними будинками, що знаходились на відстані 15-25 км одна від одної. В станційних будинках утримувалися пересадні коні та проживали ямщики. Швидкість пересування по українським дорогам в літню пору становила для диліжансів 60-80 км за добу, для легких пасажирських карет і візків – 40-50 км, а для чумацьких возів та ломових вантажних возів – 15-20 км. [9, с. 350-406]. За станом доріг у губерніях Наддніпрянської України, як і в інших регіонах Російської імперії, спостерігали губернський та повітові справники, в обов'язки яких входило доводити до відома губернатора та губернської і повітових земських управ основні результати оглядів і перевірок. Поряд із цим, члени повітових управ в присутності земських гласних, губернського та повітових техніків щорічно оглядали стан виконаних на дорогах ремонтних і будівельних робіт і по складеному акту пропонували

повітовим зборам перелік робіт, необхідних для виконання наступного року [27, с. 461-465].

Початок ХХ ст. ознаменувалося новим етапом у будівництві доріг як загальнодержавних, так і місцевого масштабу. Це було викликано економічним і науково-технічним прогресом. Пріоритетну роль стали приділяти будівництву шосейних доріг, що було обумовлено ростом інтенсивності руху на дорогах та збільшенням товарообігу в Україні, пов'язаного з активним розвитком сільського господарства та промисловості. Значне поліпшення в справі будівництва та ремонту доріг у губерніях Наддніпрянської України наступило після створення при губернських земствах особливого «дорожнього капіталу», за рахунок якого в основному й стали будуватися мостові й шосейні дороги. На початку ХХ ст. українські земства почали активно проводити дорожні роботи на тих дорогах, що пролягали з торговельних місць до залізничних станцій. До 1917 р. для надходження додаткових коштів на ремонтні роботи та дорожнє будівництво в багатьох регіонах Наддніпрянської України земства встановили таксу за проїзд по деяким дорогам, що стягувався із проїжджаючих. На багатьох ділянках дорожнього полотна вдалося викласти кам'яну бруківку, особливо в низинах і топких місцях, що уможливило проїзд по дорозі в різні пори року. В роки Першої світової війни, дороги в Наддніпрянській Україні часто ремонтувалися за допомогою військовополонених німецьких та айстро-угорських солдат [13, с. 91-94].

Враховуючи те, що багато повітових земств не мали значних коштів для будівництва та ремонту путівель та загальноросійських шляхів, а також часто відчували значну нестачу фахівців з дорожнього будівництва, питання поліпшення стану ґрунтових губернських та повітових шляхів не завжди вирішувалося кращим чином. В другій половині ХІХ ст., незважаючи на всі старання земських інженерів та техніків в сфері дорожнього будівництва, загальна якість шляхів сполучення в багатьох регіонах Харківської губернії перебувала в

незадовільному стані. В більшості випадків дороги були важкими для проїзду, а після виконання різних будівельних робіт швидко ставали непридатним і вимагали нових витрат. Аналогічне положення справ у дорожньому будівництві спостерігалося й в більшості губерній Наддніпрянської України [4, с. 180-186].

Висновки і перспективи подальших досліджень. Таким чином, у різні періоди розвитку Наддніпрянської України, темпи росту мережі гужових та автомобільних доріг були різними, але найцікавіший, динамічний і різноплановий процес доводиться на ХІХ – початок ХХ ст., чим і обумовлено вибір хронологічних рамок даного дослідження. Завдання постійного розвитку дорожньої інфраструктури в українських губерніях, організація дорожніх будівельних та ремонтних робіт, зміцнення матеріально-технічної бази дорожніх робіт, забезпеченість кадрами дорожньо-будівельних інженерів та техніків були ведучими в сфері діяльності як держави, так і губернських та повітових земств українських губерній. Наявність у науково-дослідній літературі невеликої кількості робіт з історичним аналізом такого складного соціально-економічного процесу, яким є історія дорожнього будівництва в Наддніпрянській Україні у ХІХ – на початку ХХ ст. обумовлена рядом причин. Однією з найбільш значущих є відношення до гужових доріг як до другорядного явища на тлі залізничних комунікацій, що в той час розпочали бурхливо розвиватися. Другою немаловажливою причиною було відношення державних і місцевих органів влади до організації й проведення дорожньо-будівельних робіт, які тривалий час, практично до 50-х років ХХ ст., будувалися фактично за рахунок натуральної повинності.

Для Наддніпрянської України соціально-економічний розвиток в умовах модернізації ХІХ – на початку ХХ ст. та пореформеного періоду, в значній мірі визначався рівнем розвитку доріг та дорожньої інфраструктури. Зокрема, успіх заходів щодо розвитку сільського господарства, промисловості та торгівлі в Україні багато в чому

залежав від стану сухопутних шляхів сполучення, погана якість яких служила істотною перешкодою на шляху подальшого розвитку ринкових відносин. Тому найбільш гостро господарчі проблеми українського населення виявлялися саме в сфері будівництва та ремонту доріг. Скасування кріпосного права у 1861 р., об'єктивно спонукало російський уряд до подальших дій у напрямку реформування соціально-економічного та громадського життя в країні. На теренах Російської імперії, зокрема в губерніях Наддніпрянської України, з'явилися органи місцевого самоврядування, необхідність яких найбільш гостро потребувалась в країні. Створення земств, як органів місцевого самоврядування, об'єктивно поставило їх перед необхідністю вирішення значного кола місцевих господарських проблем, в тому числі й проблему будівництва та ремонту доріг в

українських губерніях. Як свідчить аналіз основних напрямів дорожньо-будівельної діяльності українських земств, вона була багатогранною й вимагала від земців наполегливості в діях при втіленні цих ідей в життя.

Маючи розгалужену систему по будівництву та догляду за сухопутними шляхами сполучення, українські земства з часом набули авторитету серед місцевого населення. Органи місцевого самоврядування прагнули налагодити стабільне транспортне сполучення в Україні, з їх ініціативи та на їхні кошти сформувалося дорожнє будівництво, було побудовано та відремонтовано сотні верст як місцевих доріг, так й доріг загальнодержавного значення, що дало імпульс до прискорення соціально-економічного розвитку Наддніпрянської України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бабков В. Ф. Развитие техники дорожного строительства / В. Ф. Бабков. – М.: Транспорт, 1988. – 272с.
2. Багалей Д. И. История города Харькова за 250 лет его существования (1655-1905). Т. 2. XIX-й и начало XX-го века / Д. И. Багалей, Д. П. Миллер. – Х.: Харьковская книжная фабрика им. М. В. Фрунзе, 1993. – 958 с.
3. Винокуров Н. Дорожное дело в харьковской губернии / Н. Винокуров // Хозяйство Харьковщины. – 1923. – № 1 (февраль). – С. 12-17.
4. Военно-статистическое обозрение Российской империи. Харьковская губерния. – СПб.: Департамент Генерального Штаба, 1891. – 383 с.
5. Волков Ф. К. Этнографические особенности украинского народа / Ф. К. Волков // Украинский народ в его прошлом и настоящем. – Пг: Тип. т-ва «Общественная польза», 1916. – Т. 2. – С. 455-647.
6. Данные о положении дорожного дела в Черниговской губернии. – Чернигов: Издание Чернигов. губ. зем. управы, 1911. – 123с.
7. Деятельность сельскохозяйственных обществ по исправлению дорог // Известия Главного управления Землеустройства и Земледелия. – 1905. – № 48. – С. 10-11.
8. Доклад Ахтырскому Очередному уездному земскому собранию 1914 года. По дорожному отделу. – Ахтырка: Б.и., 1914. – 199 с.
9. Доклад управы о мерах содействия ремонту дорог // Журналы Черниговского губернского земского собрания очередной сессии, состоявшейся 10-22

января 1898 года. – Чернигов: Зем.тип., 1899. – С. 350-406.

10. Доклады губернской земской управы второму очередному губернскому земскому собранию 1912 года по дорожному делу. – К.: Тип. П. Т. Корчак-Новицкого, 1913. – С. 88-89.

11. Ежегодник МВД. Год шестой 1912. – СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1913. – 717 с.

12. Журнал Совецания о нуждах дорожного строительства. – СПб.: Тип. МВД, 1915. – 211 с.

13. Журналы Вольнского губернского комитета по делам дорожного строительства. – Житомир: Тип. т-ва «Н. А. Бродович», 1914. – 91 с.

14. Зворыкин Д. Н. Развитие строительной науки в СССР / Д. Н. Зворыкин. – М.: Стройиздат, 1981. – 193 с.

15. Земства на Украине. Сборник документов и материалов. – К.: Изд-во Акад. наук УССР, 1961. – 397 с.

16. К вопросу об организации земской помощи строительству дорог. – Чернигов: Издание Черниг. губ. зем. управы, 1912. – 159с.

17. Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период) / А. С. Кудрявцев. – М.: Дориздат, 1951. – 329 с.

18. Лихорадова И. Н. Развитие дорожного строительства на рубеже XIX-XX веков / И. Н. Лихорадова, А. А. Пономаренко // Научный альманах. Гуманитарные дисциплины – Воронеж, 2001. – № 2. – С. 11-12.

19. Маслов М. П. Развитие кустарного стельмарства в Україні у другій половині XIX – першій третині XX ст. / М. П. Маслов // Історія та географія: Зб. наук. пр. Харк. нац. пед. ун-ту ім. Г. С. Сковороди. – Х.: Планета-Прінт, 2008. – № 33. – С. 63-71.

20. Материалы по статистике Российской импе-

риш. – СПб.: Тип. ЦСК МВД., 1912. – 338 с.

21. Народное хозяйство в России. – М.: Изд-во Русский книжник, 1912. – 129 с.

22. Обзор деятельности земств по развитию земледелия, промышленности и торговли. – СПб.: Изд-во ГУЗ и З, 1914. – Т.5. – 255 с.

23. Обзор экономического положения России в сельскохозяйственном и промышленном отношении. – СПб.: Тип. С.Т. Цветков, 1899. – 121 с.

24. Отчеты Харьковской губернской земской управы за 1907 год по оценочно-статистическому отделу. – Х.: Тип. губ. правления, 1908. – 56 с.

25. Сардаров А. С. Архитектура автомобильных дорог / А. С. Сардаров [2-е изд., перераб. и доп.]. – М.: Транспорт, 1993. – 272 с.

26. Сардаров А. С. Книга о дорогах. Дороги в человеческой цивилизации и культуре / А. С. Сардаров. – Минск: Арт-дизайн, 2000. – 190 с.

27. Слобожанин М. Из истории и опыта земских учреждений в России / М. Слобожанин. – СПб.: Жизнь для всех, 1913. – 551 с.

28. Трубочанінов М.А. Ринкова еволюція селянського господарства Харківської губернії другої половини ХІХ – початку ХХ ст. / М. А. Трубочанінов // Історія та географія: Зб. наук. пр. Харк. нац. пед. ун-ту ім. Г. С. Сковороди. – Х.: Майдан, 2006. – № 21 – 22. – С. 11-15.

29. Улитин В. В. Становление и развитие сухопутных дорог России и структуры их государственного управления с древнейших времен до начала ХХ века / В. В. Улитин, С. Г. Иоффе. – Минск: УО РУЦ «Белдорстрой», 2009. – 26 с.

30. Экономическая география России. – Пг.: Изд-во. П. Луковникова, 1915. – 341 с.
