

ДЕБЮТ МОЛОДОГО УЧЕНОГО

УДК 94(476) «1775/1835»:656

СТАНОВЛЕНИЕ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ПУТЯМИ СООБЩЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XVIII – ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XIX В.)

ИВАНЮК Наталья Сергеевна

аспирант, Белорусский государственный педагогический университет имени Максима Танка
(г. Минск, Беларусь)

THE FORMATION OF THE SYSTEM OF STATE MANAGEMENT OF COMMUNICATIONS ON THE TERRITORY OF BELARUS (SECOND HALF OF THE 18TH – FIRST HAIF OF THE 19TH CENTURIES)

Natalia IVANIUK

graduate student, Maksim Tank Belarusian State Pedagogical University
(Minsk, Belarus)

E-mail: orlinatali@rambler.ru

В статье рассматривается одна из актуальных проблем в отечественной историографии – становление системы государственного управления путями сообщения в Виленской, Витебской, Гродненской, Минской и Могилевской губерниях Российской империи во второй половине XVIII – первой половине XIX в. Особое внимание уделяется определению особенностей структурных элементов органов управления транспортом, выявлению их функциональных обязанностей в связи с изменениями стратегических задач государства, анализу кадрового состава учреждений путей сообщения.

Ключевые слова: Беларусь, пути сообщения, транспорт, транспортные коммуникации.

The article deals with one of the urgent problems in native historiography - the formation of the system of state management of communication routes in the Vilna, Vitebsk, Grodno, Minsk and Mogilev provinces of the Russian Empire at the beginning of the 19 century. Special attention is paid to defining the features of the structural elements of transport management departments, identifying their functional responsibilities in connection with changes in the strategic objectives of the state, and analyzing the personnel composition of transport departments.

Keywords: Belarus, way of communication, transport, transport communication.

Процесс развития системы государственного управления путями сообщения на территории Беларуси в конце XVIII – начале XIX в. в дореволюционной историографии не нашел комплексного изучения, однако тот фактологический материал, который был накоплен исследователями, может использоваться при дальнейших исследованиях структурных элементов органов управления транспортом, эволюции их функциональных обязанностей в связи с изменениями стратегических задач государства и кадрового состава учреждений путей сообщения.

В советской историографии историю развития транспорта в России исследовали К. А. Оппенгейм, В. К. Яцунский, А. С. Кудрявцев и др., однако система государственного управления путями сообщения на территории Беларуси в конце XVIII – начале XIX в.

оставалась малоизученной. Современный ученый А. М. Лукашевич в работе «Западный пограничный регион в военно-стратегических планах Российской империи» частично затронул ряд аспектов организации системы управления.

Структурированное государственное управление путями сообщения берет свое начало со второй половины XVIII в. 21 марта 1755 г. в Российской империи впервые был образован центральный орган по управлению путями сообщений – Канцелярия построения государственных дорог. В ее штат входили: главный судья, 2 коллежских асессора, контролер, секретарь, регистратор, 3 канцеляриста, 9 копиистов, вахмистр и 2 сторожа [1]. Исполнителями распоряжений центрального органа по управлению путями сообщений были воеводы. Канцелярия построения государственных дорог была ликвидирована в 1780 г. в связи с началом реализации реформы местного управления в соответствии с «Учреждениями для управления губерний Всероссийской империи» от 7 ноября 1775 г. [2, с. 995; 3, с. 81; 4, с. 252]. Дороги переходили в ведение нижних земских судов. По именному указу от 24 октября 1780 г. была учреждена Экспедиция устройства дорог в государстве в составе советника, секретаря, губернского прокурора и 2 губернских стряпчих [5, с. 135]. Она ведала устройством сухопутных путей сообщения между столицами и дорогами между крупными городами России [6, с. 24].

Предстояло собрать технические сведения и разработать общий план строительства дорог в Российской империи. Для этого 14 марта 1786 г. была создана Комиссия о дорогах в государстве [7], которая проработала до 21 декабря 1796 г., когда Павел I повелел «производящиеся ... дела распределить по местам» [8]. В 1796 г. Экспедиция устройства дорог в государстве, как и ряд других учреждений, основанных Екатериной II, была ликвидирована императором Павлом I. Но уже 8 марта 1800 г. она была восстановлена с теми же функциями и в том же составе [9, с. 22].

27 февраля 1797 г. введена должность главного директора водных коммуникаций, которому подчинялись Экспедиция устройства дорог в государстве (1780–1796 гг., 1800–1809 гг.) и Департамент водных коммуникаций (1798–1809 гг.). Первым на должность главного директора водных коммуникаций был назначен действительный тайный советник граф Я. Е. Сиверс (1797–1800 гг.), который начал активную деятельность по структурированию сети водных путей сообщения Российской империи и строительству новых коммуникаций [10, с. 504]. С 1800 по 1801 г. Департамент возглавлял вице-адмирал, затем адмирал граф Г. Г. Кушелев [6, с. 138].

Департамент для «правления всех дел по водным коммуникациям» был учрежден именованным указом императора Павла I от 28 февраля 1798 г. [11; 12]. Он действовал на правах коллегии и состоял в ведении Сената. В его штат входили главный директор водных коммуникаций (руководитель), совет, состоявший из трех членов, назначаемых императором, и одного, избираемого Сенатом, а также экзекутор 8-го класса, коллежский секретарь, секретарь при главном директоре, казначей, протоколист, коллежский регистратор, 5 канцеляристов, 3 копииста, коллежский архивариус, смотритель 8-го класса, 2 чертежника 12-го и 13-го классов, механик, шлюзный мастер и 2 помощника [9, с. 11]. В канцелярию Департамента 20 декабря 1803 г. были определены еще 2 экспедитора. Все сотрудники, имевшие военные чины, поступали в ведомство Департамента из военного Инженерного корпуса. В обязанности членов Департамента, кроме обсуждения предложенных на их рассмотрение дел, входило инспектирование существовавших и создававшихся путей сообщений, хранение генеральных карт путей сообщений и планов [6, с. 179].

По высочайше утвержденному 4 марта 1802 г. докладу главного директора графа Н. П. Румянцева (1801–1809 гг.) все водные коммуникации, на которых велись работы, были разделены на инспекции во главе с членами департамента. Они составляли проекты сооружений и заведовали производством работ.

Территория Беларуси находилась в подчинении первой и третьей инспекции. Первая контролировала р. Западную Двину с притоками, Березинскую водную систему, р. Неман [13]. Третья управляла коммуникациями южной части Беларуси, в частности Огинским каналом и реками, которые он соединял [14; 15]. Введение инспекций ускорило реализацию многочисленных проектов по строительству каналов и шлюзов [16; 17].

За время существования Департамента (1798–1809) на территории Беларуси производились значительные работы. Так, были открыты для судоходства в 1804 г. Огинский канал, в 1805 г. – Березинский канал [9, с. 19].

Новый главный директор путей сообщения принц Георгий Гольштейн-Ольденбургский (1809–1812) представил Александру I проект преобразования с 1 января 1810 г. Департамента водных коммуникаций в Экспедицию водных коммуникаций. Проект был утвержден 16 июля 1809 г. [18], а 12 сентября этого же года Экспедиция водных коммуникаций уже начала свою работу.

Во главе Экспедиции стоял управляющий. Организация подразделялась на три отделения во главе с начальниками. Первое отделение отвечало за хозяйственные дела: собирало сведения о сухопутных путях сообщения; осуществляло наблюдение за эксплуатацией строений по ведомству водных коммуникаций. Второе – за благоустройство в судоходстве: занималось усовершенствованием водных путей и устройством бечевников. Третье отделение отвечало за финансовую отчетность. Управляющий экспедицией, секретарь и начальники отделений назначались императором по представлению главного директора водных сообщений [6, с. 139]. С 30 августа 1809 г. в состав Экспедиции водных коммуникаций была включена Экспедиция по строительству дорог в государстве [9, с. 28]. Таким образом, была сформирована система государственного управления путями сообщений, которая заведовала сетью водных и сухопутных коммуникаций Беларуси. Излишняя бюрократичность приводила к затягиванию сроков выполнения планов по развитию транспорта в регионе.

Представляя на утверждение проект работы экспедиции, принц Ольденбургский доложил Александру I о необходимости более широкого преобразования учреждения, что и было ему поручено. Он отправил всем губернаторам Российской империи циркуляры с требованием «доставления местных сведений о разных недостатках и неудобствах, о всем том, что к исправлению их было нужно» [9, с. 28].

На основании собранных сведений был разработан проект нового учреждения водных и сухопутных путей сообщения. Указами Александра I от 20 ноября 1809 г. был утвержден проект «Учреждения об управлении водными и сухопутными сообщениями» и обнародован Манифест, в котором излагалась основная цель проекта [9, с. 29]. Вместо двух самостоятельных экспедиций создано Управление водными и сухопутными сообщениями. Внутренние водные и сухопутные пути сообщения Российской империи подразделялись на 10 округов. Руководство путями сообщения возлагалось на главного директора. При нем учреждался Совет из трех советников, являвшихся по должности генерал-инспекторами водных и сухопутных сообщений.

Создавался Корпус инженеров водных и сухопутных сообщений (с 11 августа 1810 г. – Корпус инженеров путей сообщений) [6, с. 140], состоявший из 3 генерал-инспекторов, 10 окружных начальников, 15 управляющих директоров, 20 директоров

производительных работ, 30 инженеров 1-го класса, 45 – 2-го класса, 70 – 3-го класса [19]. Кадровый состав формировался из офицеров.

Для ведения работ при округах путей сообщения создавались мастерские бригады, которые состояли из офицеров (в чине подпоручика), мастеров строительных профессий (плотники, каменщики и др. в звании старших сержантов, старших и младших унтер-офицеров), шлюз-вахтеров рядовых и помощников шлюз-вахтеров. Для надзора за безопасностью передвижения по водным и сухопутным путям сообщения при каждом округе учреждалась полицейская команда, которая состояла из смотрителей (от 7-го до 12-го класса), унтер-офицеров, рядовых и лоцманов.

В состав Канцелярии входили правитель канцелярии, экзекутор, 2 секретаря, 4 писца, 8 чертежников, архивариус, регистратор, архивариус для планов и чертежей, 2 переводчика, 3 инженера, составлявшие комиссию по рассмотрению рабочих отчетов. При главном директоре учреждалась экспедиция, разделявшаяся на три разряда под руководством одного управляющего экспедицией. При нем были секретарь и экзекутор, выполнявший и обязанности казначея. Первый разряд – водные сообщения – делился на три отделения. первое состояло из начальника отделения, журналиста, 2 столоначальников, 4 помощников столоначальников. В состав второго входили: начальник отделения, журналист, 3 столоначальника, 6 помощников столоначальников. Третье отделение состояло из начальника отделения, журналиста, 2 столоначальников, 4 помощников столоначальников. Второй разряд – сухопутные сообщения – включал начальника отделения, журналиста, 3 столоначальников, 6 помощников столоначальников. Третий разряд – торговые порты. В него входили: столоначальник, 2 помощника и журналист. При всех частях состояли начальник архива, помощник и, по необходимости, некоторое количество канцелярских чиновников [19].

Округа возглавляли начальники, в их обязанности входил контроль над строительством и ремонтом уже существовавших гидротехнических сооружений на реках и государственных дорогах и организация бесперебойного судоходства и дорожного движения. Директора-производители работ осуществляли руководство строительством на своих участках, обеспечивали выполнение заданий по вводу объектов в эксплуатацию в установленные сроки, вели учет выполненных работ. Инженеры 1-го класса контролировали выполнение работ, порученных директорами-производителями работ, отвечали за организацию и выполнение строительства бригады мастеров. Инженеры 2-го класса занимались проектно-сметной документацией на строящиеся объекты. Инженеры 3-го класса выполняли топографо-геодезические работы.

Полицейская команда подчинялась непосредственно главному директору. Начальники округов или гражданские губернаторы по согласованию с ним могли уволить чиновника в случае халатности или преступления [20]. Смотрители контролировали содержание построек, а об аварийном состоянии докладывали окружному начальнику либо главному директору [21].

Округа формировались в зависимости от количества путей сообщений. Белорусские губернии вошли в состав V, VI и VII округов [22]. К V округу относились водные коммуникации в бассейнах рек Днепр (за исключением р. Припять и Березины, которые входили в VI и VII округа), Буг, Днестр с притоками и шлюзами [19]. Сухопутные пути сообщения округа гражданского подчинения включали: Большой Московский тракт; Большой С.-Петербургский тракт; Большой тракт из Чернигова до Хотина [19]. В штат V округа входили окружной начальник (не ниже генерал-майорского чина), директор-производитель работ (в чине подполковника), инженеры: по два – 1-го (в чине майора) и 2-го классов

(в чине капитана), 4 – 3-го класса (в чине поручика); мастерская бригада в составе чиновника, 2 мастеров 1-го и 2-го классов, 2 мастеров кузнечного дела 1-го и 2-го классов, различных мастеров (землекопов, дернокладчиков): 2 – 1-го класса, 4 – 2-го класса, 6 – 3-го класса, 2 шлюзвахтеров (все мастера имели чины старших сержантов, старших и младших унтер-офицеров), 12 рядовых рабочих и пионеров (инженерные войска) при унтер-офицерах; полицейская бригада для водных сообщений в составе 9 смотрителей 1-го класса, 15 смотрителей 2-го класса, 15 унтер-офицеров, 150 рядовых и 150 лоцманов из береговых жителей; полицейская бригада для сухопутных сообщений в составе 7 смотрителей 1-го класса, 15 смотрителей 2-го класса, 20 унтер-офицеров, 200 рядовых; канцелярия в составе секретаря, 2 копиистов и писцов, 4 курьеров и сторожей [23].

Контора начальника V округа путей сообщения находилась в Киеве. Постоянным местом пребывания директора-производителя работ была Каменка на Днепровских порогах. Инженеры 1-го класса по распоряжению окружного начальника должны были находиться при дорожных работах, инженеры 2-го и 3-го классов – при чистке речных порогов и дорог. В Могилеве размещался полицейский смотритель 1-го класса водных путей сообщения, в Рогачеве – смотритель 2-го класса. При Санкт-Петербургском большом тракте в пределах Могилевской губернии состоял полицейский смотритель 1-го класса для сухопутных сообщений [23].

В подчинении VI округа находились водные коммуникации Огинского канала с реками Припять, Горынь, Случь, Стырь, Пина, Ясельда; река Щара, а также Неман с притоками Вилией и Невеж. Сухопутные дороги, входившие в VI округ: Большой С.-Петербургский тракт до Слонима; Виленский тракт до Белостока; Большой Московский тракт до Бреста [19]. Состав штата VI округа был аналогичным с V. Однако в штат водных и сухопутных путей сообщения были добавлены должности директора-управляющего, помощника секретаря канцелярии, бухгалтера, 2 офицеров мастерской бригады, 2 плотников и каменщика, 8 мастеров фашинной кладки.

Контора начальника VI округа путей сообщения находилась в Слониме. Постоянными местами пребывания директора-управляющего было м. Телеханы на Огинском канале, директора-производителя работ – г. Гродно р. Неман. Инженеры 1-го класса должны были находиться при дорожных работах, инженеры 2-го и 3-го классов – при чистке речных порогов и дорогах. В городах Мозыре, Слониме, Гродно находились полицейские смотрители для водных сообщений 1-го класса, в Турове, Слуцке, Пинске – смотрители 2-го класса. При дороге от Вильны к Слониму, Московской дороге к Брест-Литовскому, Белорусской дороге к Каменец-Подольскому состояли по одному полицейскому смотрителю для сухопутных сообщений 1-го класса, а также от Вильны к Слониму – полицейский смотритель 2-го класса [23].

VII округ объединял систему Березинского канала с реками Березиной, Эссой, Уллой, а также бассейн Западной Двины. Через округ проходили сухопутные пути: Большой С.-Петербургский тракт до границ Восточной Пруссии; Большой Митавский тракт в г. Вильно; Большой Рижский тракт в г. Москву; Большой Московский тракт к Брест-Литовскому; Псковская дорога в г. Витебск [19]. Состав штата VII округа был аналогичным с VI. Однако в штат водных и сухопутных путей сообщения были добавлены должности 5 гидротехнических мастеров. Начальнику VII округа, в отличие от других округов, указом 1809 г. не было назначено постоянное место пребывания, поэтому каждый последующий сам определял его: 1809–1812 гг. – г. Рига, в 1815 г. – г. Нарва, затем г. Витебск. Постоянным местом пребывания директора-производителя работ был Лепель на Березинском канале. Инженеры 1-го класса по распоряжению окружного начальника должны были

находиться при дорожных работах, инженеры 2-го и 3-го классов – при чистке речных порогов и дорогах. В городах Борисове, Витебске и Гомеле находились полицейские смотрители для водных сообщений 1-го класса, в Полоцке – смотритель 2-го класса. При Московской дороге к Риге, Брест-Литовской дороге, Псковской к Витебску губернии состояли по одному полицейскому смотрителю для сухопутных сообщений 1-го класса, а также 3 по Московской дороге к Риге, 2 по Брестской, 2 по Псковской – смотрителя 2-го класса [24].

Структура системы управления путями сообщения постепенно корректировалась в соответствии с требованиями времени. Однако сути это не меняло. Уменьшалось или увеличивалось количество округов для оптимизации их функционирования. Согласно именному указу императора Сенату «О преобразовании некоторых подведомственных главному управлению путей сообщения и публичных зданий мест и особых учреждений по губерниям» от 26 марта 1836 г., был упразднен VIII округ путей сообщения, а вместо остальных восьми округов (X округ был упразднен в 1822 г.) созданы пять. В состав IV округа вошли часть IV, весь V и часть VI округа, включающая р. Припять со всеми впадающими в нее Волынскими реками и верховье р. Западный Буг. Территория бывшего VII округа вместе с частью VI, включавшие в себя р. Неман, Огинский канал, р. Ясельду и р. Западный Буг от г. Брест-Литовска, вошли в V округ. Для руководства округами этим же указом были учреждены окружные правления путей сообщения и утверждено временное положение об окружном правлении [25].

Для управления округами путей сообщения в каждом из них учреждалось окружное правление. В штат правления входили начальник округа (в чине генерал-майора), его помощник (полковник Корпуса инженеров путей сообщения) и адъютант (из обер-офицеров Корпуса инженеров путей сообщения или строительного отряда), а также несколько членов – штаб-офицер Корпуса инженеров путей сообщения (по искусственной части), гражданский чиновник (по хозяйственной части), военный или гражданский чиновник (по распорядительной части) и 2 гражданских чиновника для особых поручений. В отделениях, на которые делились округа, по искусственной части состояли 2 офицера Корпуса инженеров путей сообщения, секретарь и его помощник из гражданских чиновников, 2 кондуктора, 3 чертежника и 4 писаря из кантонистов 1-го класса; по хозяйственной части – секретарь по производству торгов и его старший и младший помощники, секретарь по счетной части, его помощник и 6 писарей 1-го класса; по распорядительной части – секретарь, 2 его помощника и 6 писарей 1-го класса. При окружном правлении также состояли казначей (экзекутор), журналист (регистратор), 3 курьера и 4 сторожа [25].

Таким образом, процесс развития системы управления путями сообщения на территории Беларуси в конце XVIII – начале XIX в. был длительным. Для этого периода характерны постоянные изменения организации и структуры государственного управления транспортными коммуникациями. Государство стремилось сформировать единую систему путей сообщения.

Список использованных источников

1. Сенатский указ. О переименовании Канцелярии перспективной дороги Канцелярией от строений Государственных дорог. № 10377 // Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗРИ). Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 14 (1754–1757). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II Отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 335–336.
2. Именной указ, данный Сенату. – Об упразднении присутственных мест, по учреждению о губерниях сделавшихся ненужными. №15074 // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 20 (1775–1780). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II Отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 994–997.

3. Учреждения для управления губерний Всероссийской империи. – М.: Тип. Сената, 1775. – 229 с.
4. Учреждения для управления губерний Всероссийской империи. № 14392 // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 20 (1775–1780). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II Отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 229–304.
5. Месяцеслов с росписью чиновных особ в государстве на лето 1872 г. от Рождества Христова. – СПб.: Императорская академия наук, 1782 г. – 256 с.
6. *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.
7. Именной указ, данный Сенату. – Об открытии Комиссии о дорогах. № 16346 // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 22 (1784–1788). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II Отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 546–549.
8. Именной указ, данный Сенату. – Об упразднении Комиссии, Комиссии о Коммерции и Комиссии о дорогах в государстве, также и особых дорожных экспедиций. № 17670 // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 24 (1796–1797). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 247.
9. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798–1898). – СПб.: Тип. М-ва путей сообщения, 1898. – 221 с.
10. Именной указ, данный Сенату. – О препоручении водяных коммуникаций во всей империи в главное ведение и управление действительного тайного советника Сиверса. № 17848 // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 24 (1796–1797). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 504–505.
11. Именной указ, данный Главному Директору водных коммуникаций Сиверсу. – Об учреждении Департамента для произведения и правления всех дел по водным коммуникациям. № 18403 // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 25 (1798–1799). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 109–110.
12. Сенатский указ. – Об открытии Департамента водных коммуникаций. № 18456 // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 25 (1798–1799). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 176.
13. Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 295. Оп. 1. Д. 35. Сведения о судоходности Лепельского канала и рек Березины, Горыни и Дисны. 15 февраля – 21 марта 1802 г. Л. 1.
14. НИАБ. – Ф. 295. Оп. 1. Д. 36. Дело об отправке лесоматериалов, необходимых для строительства Огинского канала. 2 апреля – 7 апреля 1802 г. – Л. 1.
15. НИАБ. – Ф. 295. Оп. 1. Д. 37. Дело об отпуске средств на завершение строительства Огинского канала. 20 сентября – 2 декабря 1802 г. – Л. 1–2.
16. НИАБ. – Ф. 295. Оп. 1. Д. 72. Дело по предписанию министра коммерции графа Румянцева о принятии мер правительством по улучшению судоходности рек, протекавших по Волынской и Литовской губерниям. 15 апреля – 19 апреля 1808 г. – Л. 1–2.
17. *Дьячкова, М. П.* Контора водяных коммуникаций / М. П. Дьячкова, С. Л. Макарова // Государственность России: государственные и церковные учреждения, сословные органы и органы местного самоуправления, единицы административно-территориального, церковного и ведомственного деления (конец XV в. – февраль 1917 г.): словарь-справочник: в 6 кн. / редкол.: В. П. Козлов [и др.]. – М., 1999. – Кн. 2. – С. 399–400.
18. Именной указ, данный главному директору водных коммуникаций принцу Георгию Гольштейн-Ольденбургскому. – Об учреждении Экспедиции водных сообщений. № 23745 // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 30 (1808–1809). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 1032–1036.
19. Учреждение. – Об управлении водными и сухопутными сообщениями. № 23996 // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 30 (1808–1809). – Отд. 2. – СПб.: Тип. II Отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 1305–1339.

20. НИАБ. – Ф. 295. Оп. 1. Д. 184. Отношение Главного управления путей сообщения о розыске имени инженер-капитана Сигизмундуса для конфискации его в казну и переписке с губернским правлением по этому вопросу. 9 марта – 17 мая 1823 г. – Л. 9.

21. НИАБ. – Ф. 295. Оп. 1. Д. 237. Рапорты и ведомости смотрителей судоходства о состоянии вод и отправленных грузов за апрель-май 1827 г. 1827 г. – Л. 15–18.

22. НИАБ. – Ф. 2695. Оп. 1. Д. 28. Дело о границах округов путей сообщения. 1811 г. – Л. 1.

23. Книга штатов. – Штат водных и сухопутных сообщений. № 23996. Таб. III // ПСЗРИ. Собр. 1-е: в 45 т. – Т. 44 (1808-1809). – Отд. 4. – СПб.: Тип. II Отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1830. – С. 158–162.

24. НИАБ. – Ф. 2695. Оп. 1. Д. 54. Дело о доставлении сведений о содержании дорог по VII округу путей сообщения. 1812–1813 гг. – Л. 10–15.

25. Именной указ, данный Сенату. – Об преобразовании некоторых из подведомственных Главному управлению путей сообщения и публичных зданий мест и особых учреждений по губерниям. № 9030 // ПСЗРИ. Собр. 2-е: в 55 т. – Т. 11 (1836). – Отд. 1. – СПб.: Тип. II Отд. собств. его имп. вел. канцелярии, 1837. – С. 238–243.

Поступила/Received: 27.12.2021

