

10. *Beauvois, D.* Wilno – polska stolica kulturalna zaboru Rosyjskiego 1803–1832 / *D. Beauvois.* – Wrocław: Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, 2012. – 824 s., il.

11. Об утверждении положения и штата учреждаемой при Виленском университете семинарии для образования приходских учителей и органистов: высочайше утвержденное 9.07.1819 г. мнение Государственного Совета, опубликованное Сенатом 31.08.1819 г. // Полное собрание законов Российской империи: собрание 1-е с 1649 по 12 декабря 1825 г.: в 45 т. – СПб.: Типография 2-го отделения собственной его императорского величества канцелярии, 1830. (ПСЗ-1). – Т. 36. – № 27875. – С. 278–280.

12. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі (НГАБ). – Ф. 3157. Воп. 1. Спр. 173.

13. *Rewkowski, Z.* Pamiętniki / *Z. Rewkowski*; z oryginału do druku przygotował, wstępem i przypisami opatrzył Witold Więśław. – Wrocław: Instytut Matematyczny Uniwersytetu Wrocławskiego, 2011. – Т. 1: Wilno. Ostatnie lata Uniwersytetu. Na prawach rękopisu. – 187 s.

14. Журнал Министерства народного просвещения. – 1834.

15. Журнал Министерства народного просвещения. – 1835.

16. *Сапунов, А.* Историческая записка 75-летия Витебской гимназии / *А. Сапунов.* – Витебск: Типография губернского правления, 1884. – 167, CLXXVII с.

17. НГАБ. – Ф. 2554. Воп. 1. Спр. 29.

18. *Григорьев, В. В.* Императорский Санкт-Петербургский университет в течение первых пятидесяти лет его существования. Историческая записка / *В. В. Григорьев.* – СПб.: Тип. В. Безобразова и Ко, 1870. – 679 с. разд. паг.

19. Акт двадцатипятилетнего юбилея Главного педагогического института 30 сентября 1853 г. – СПб.: Тип. императорской Академии наук, 1853. – [2], 14, II, 176, 4 с.

(Дата падачы: 24.02.2023 г.)

А. Л. Зянько

Рэспубліканскі інстытут вышэйшай школы, Мінск

L. Zianko

National Institute for Higher Education, Minsk

УДК 94:379.85(476)"18/19"

САЦЫЯЛЬНА-ЭКАНАМІЧНЫЯ ПЕРАДУМОВЫ СТАНАЎЛЕННЯ ТУРЫСТЫЧНАЙ ДЗЕЙНАСЦІ НА БЕЛАРУСКІХ ЗЕМЛЯХ

У ДРУГОЙ ПАЛОВЕ XIX – ПАЧАТКУ XX СТ.

SOCIO-ECONOMIC PREREQUISITES OF THE ORIGINATION OF EXCURSION ACTIVITIES IN THE BELARUSIAN LANDS IN THE SECOND HALF OF THE XIX - EARLY XX CENTURY

Артыкул прысвечаны аналізу перадумоў узнікнення турыстычнай дзейнасці на тэрыторыі беларускіх губерняў у другой палове XIX – пачатку XX ст. Паказана роля эканамічных, сацыяльных і культурных змен, што адбываліся ў Беларусі ў дадзены час, у працэсе фарміравання турызму як асобнага віду дзейнасці.

Ключавыя словы: турызм; падарожжа; мадэрнізацыя; урбанізацыя; транспарт; інфраструктура; сярэдні клас; вольны час; арганізаваны адпачынак.

The article presents the analysis of the prerequisites of the origination of excursion activities on the territory of the Belarusian provinces in the second half of the XIX – early XX century. The article shows the role of economic, social and cultural changes that took place in Belarus at that time in the origination of tourism as a separate type of activity.

Key words: tourism; travelling; modernization; urbanization; transport; infrastructure; middle class; spare time; organized recreation.

У айчынай і расійскай гістарыяграфіі адсутнічае адзінае меркаванне наконт перадумоў узнікнення турыстычнай дзейнасці. Адны даследчыкі (А. А. Захарава, Л. І. Сізнцава, Л. П. Варанкова і інш.) разглядаюць турызм у першую чаргу як сацыякультурны феномен і звязваюць яго ўзнікненне з сацыяльнымі і культурнымі пераўтварэннямі, у той жа час значная частка гісторыкаў турызму (Ю. С. Путрык, В. Э. Багдасаран, І. Б. Арлоў, М. Б. Біржакоў і інш.) аддаюць перавагу ва ўзнікненні турызму эканамічным перадумовам: «пераважнымі заўсёды былі, ёсць і будуць эканамічныя перадумовы, таму што турызм у значнай меры катэгорыя эканамічная, палітычная і толькі потым – сацыяльная» [1, с. 26].

На наш погляд, станаўленне і развіццё турызму нельга разглядаць аднабакова, у адрыве ад эканамічных, сацыяльных і культурных працэсаў, што адбываліся ў Беларусі ў другой палове XIX – пачатку XX ст. Найбольш значны ўплыў на іх аказала мадэрнізацыя беларускага грамадства, якая атрымала моцны штуршок у выніку правядзення буржуазна-ліберальных рэформ 1860–1870-х гг. у Расійскай імперыі. «Вялікія рэформы 60–70-х гг. XIX ст. сталі вехавай падзей развіцця мадэрнізацыйных працэсаў» [2, с. 43]. Турызм як сацыякультурная, эканамічная і ў пэўнай ступені палітычная з’ява стаў адлюстраваннем тых змен, якія мелі месца ў беларускім грамадстве. Паспрабуем паказаць іх уплыў на станаўленне і развіццё турыстычнай справы ў другой палове XIX – пачатку XX ст.

Нягледзячы на запознены час і дастаткова запаволення тэмпы індустрыяльнага развіцця, у Беларусі фарміруецца фабрычна-заводская вытворчасць. Калі ў 1861–1879 гг. колькасць фабрык і заводаў у беларуска-літоўскіх губернях складала 29, то ў 1880–1900 гг. іх было ўжо 484 [3, с. 233], а ў 1908 г. – 1008 [3, с. 237]. Да 1913 г. было пабудавана яшчэ 200 новых прадпрыемстваў [2, с. 54]. Такая дынаміка росту прамысловасці прывяла да значнага павелічэння колькасці наёмных работнікаў. Да 1913 г. іх налічвалася 400 тыс. (без уліку наёмных сельскагаспадарчых рабочых) [3, с. 250].

Адным з вызначальных працэсаў мадэрнізацыі грамадства, які быў непасрэдна звязаны з індустрыялізацыяй, з’яўлялася ўрбанізацыя. Гарадам Беларусі належала вядучая роля ў фарміраванні індустрыяльнага грамадства тагачаснай Беларусі. Па сваім сацыяльна-эканамічным і культурным узроўні развіцця яны пераўзыходзілі ўсе іншыя мясцовыя паселішчы. На мяжы XIX–XX стст. на беларускіх землях налічвалася 44 афіцыйныя гарады. З 1863 па 1913 г. колькасць гараджан вырасла ў 2,8 раза [4, с. 213].

Згаданыя вышэй эканамічныя і сацыяльныя працэсы прывялі не толькі да колькаснага павелічэння наёмных работнікаў, але і да пашырэння сфер ужытку наёмнай працы. З’явіліся новыя галіны гарадской гаспадаркі, узрасла неабходнасць у высокакваліфікаваных спецыялістах, асабліва тэхнічных, павысілася роля працаўнікоў нематэрыяльнай сферы. «Пры агульнай тэндэнцыі росту колькасці наёмных работнікаў найбольш вялікі прырост адзначаўся сярод настаўнікаў (амаль у 5,5 раза), банкаўскіх служачых (больш чым у 4 разы). Колькасць служачых пошты і тэлеграфа вырасла ў 1,9 раза, устаноў дзяржаўнага і мясцовага кіравання – не менш як у 1,8. У пачатку XX ст. лік лекараў і служачых павялічыўся ў 1,8 раза» [3, с. 317].

Яшчэ адным праяўленнем мадэрнізацыі беларускага грамадства ў азначаны час з’явілася пашырэнне пісьменнасці сярод насельніцтва. Акрамя таго, адукацыя ва ўмовах XIX – пачатку XX ст. і валодання элементарнай граматай былі надзейнай асновай для прадстаўнікоў розных сацыяльных слаёў насельніцтва павялічыць свой сацыяльны статус, руху ўверх па сацыяльнай іерархіі [5, с. 66]. Адукацыйны цэнз пачынае мець вырашальнае значэнне пры прыёме на дзяржаўную службу, пошту і тэлеграф, у банкаўскую сферу, органы арганізацыі і кіравання вытворчасцю. Работнікі, якія мелі адукацыю, пачынаюць атрымліваць вышэйшую зароботную плату.

Паступова адбываецца фарміраванне так званага «сярэдняга класа», які меў фінансавыя магчымасці і пэўны вольны час для арганізацыі свайго адпачынку. Вучоныя разглядаюць сярэдні клас як сукупнасць груп самастойнай і наёмнай працы, якія займаюць «сярэдзіннае», прамежкавае становішча паміж вышэйшымі і ніжэйшымі пластамі ў большасці статусных іерархій. Важнейшымі паказчыкамі сярэдняга класа з’яўляюцца ўзровень даходаў, наяўнасць адукацыі, пастаяннай працы і дастаткова высокай кваліфікацыі [6, с. 24].

Даследчыкі звяртаюць увагу на «існаванне пэўнага пласта, які нагадвае сярэдні клас, валодае часам і свабодай выбіраць новыя спосабы траты гэтага часу» ў Расійскай імперыі ўжо ў сярэдзіне XIX ст. [7, с. 148].

Да 60–70-х гадоў XIX ст. арганізаваны адпачынак з’яўляўся пераважным правам сацыяльнай эліты (у першую чаргу дваранства). Паездкі «на воды», марскія курорты з’яўляліся не столькі магчымасцю паправіць здароўе, колькі неабходным доказам статуснасці, саслоўным правілам.

На прыканцы XIX – пачатку XX ст. у Расійскай імперыі да арганізаваўнага адпачынку актыўна далучаюцца буржуазныя слаі грамадства і інтэлігенцыя. Змены ў складзе тых, хто мог ажыццявіць турыстычныя паездкі, адбыліся ва ўмовах хуткай урбанізацыі, калі сталі фарміравацца новыя культурныя практыкі, якія прывялі да ўзнiкнення вольнага часу. Новыя структуры занятасці ва ўмовах мадэрнізацыі не абавязкова азначалі значнае павелічэнне вольнага часу, але вялі да таго, што ён пачаў выкарыстоўвацца для рэалізацыі розных тыпаў дзейнасці, у тым ліку і падарожжаў [7, с. 142].

Буржуазія і сярэдні клас пачынаюць пераймаць тыя элементы жыцця вышэйшых слаёў грамадства, якія яны могуць без саслоўных абмежаванняў і пры наяўнасці матэрыяльных рэсурсаў перанесці ў сваё жыццё. Адным з такіх элементаў з’яўляюцца падарожжы, якія з часам трансфармуюцца ў турызм. «Недастаткова было дасягнуць пэўнага ўзроўню матэрыяльнага дабрабыту, параўняцца ў даходах з прадстаўнікамі больш высокага сацыяльнага слоя. Патрэбна было прыняць новы стандарт бытавой культуры, а таксама засвоіць узор паводзін, характэрны для больш высокай сацыяльнай групы, уключаюцца ў сістэму яе сацыяльных сувязяў, сацыяльнага акружэння» [5, с. 81].

Аналізуючы даходы сярэдніх слаёў насельніцтва ў канцы XIX – пачатку XX ст. можна прыйсці да высновы, што паступовы рост дабрабыту дазваляў ім патраціць частку сродкаў на адпачынак. Так, начальнік дэпо і інжынер на чыгунцы зараблялі 1800 руб. у год, обермашыніст – 1200, служачыя-чыгуначнікі (тэлеграфісты, касіры і г. д.) мелі месячны заробак 95–96 руб. [8, с. 193]. Сярэдні даход урача ў Мінску складаў 2400 руб. у год, фельчара 420–600. Штогадовы заробак народнага настаўніка ў канцы XIX ст. быў прыкладна 300 руб., а паводле закона 7 ліпеня 1913 г., з улікам даплаты за працоўны стаж, мог дасягаць 600 руб. у год [9, с. 54–56].

Даволі значная колькасць прадпрымальнікаў, прадстаўнікі тэхнічнай інтэлігенцыі, урачоў, выкладчыкаў і вышэйшых чыноўнікаў маглі сабе дазволіць далёкія падарожжы. Так, білет у Парыж з Пецярбурга ў вагоне III класа каштаваў 42 руб. 60 кап. З увядзеннем зваротных білетаў кошт знізіўся да 62 руб. туды і назад. Уцэлым, паездка на тыдзень ў Парыж (з харчаваннем, пражываннем і расходамі на пашпарт) у пачатку XX ст. абыходзілася ў сярэднім 150 руб. [10, с. 46]. Існавалі таварыствы і арганізацыі, якія прапаноўвалі такія паслугі значна танней.

Зразумела, пераважная большасць сярэдніх пластоў грамадства беларускіх губерняў не планавала замежныя паездкі, так як не магла іх дазволіць сабе матэрыяльна. Аднак наведванне мясцовых, або размешчаных у суседніх расійскіх і польскіх губернях, канфесійных, гістарычных і культурных славуцасцяў паступова становілася папулярным відам адпачынку. Паездкі на лецішча за горад, прагулкі, наведванне цікавых мясцін сталі моднымі паказальнікамі заможнага жыцця.

Зараджэнню арганізаванага адпачынку ў канцы XIX ст. спрыялі і змены ў працоўным заканадаўстве Расійскай імперыі, якія датычыліся скарачэння рабочага часу. Так, згодна з законам 1897 г. «Аб працягласці і размеркаванні рабочага часу ва ўстановах фабрычна-заводскай прамысловасці», рабочы дзень на прадпрыемствах фабрычна-заводскай, горназдабываючай прамысловасці, чыгуначных майстэрнях, а таксама казённых прадпрыемствах быў абмежаваны 11,5 гадзінамі, а ў начны час і суботу – 10 гадзінамі. «Аднак расійскае фабрычна-заводскае заканадаўства спазнялася з фіксацыяй норм, і рэальнасць у асобных выпадках абганяла заканадаўства... на

многіх прадпрыемствах сярэдні рабочы дзень быў на гадзіну ніжэй названай нормы» [11, с. 22]. Акрамя нядзелі ўстанаўліваліся яшчэ 14 абавязковых для адпачынку дзён, у 1900 г. да іх дадалі яшчэ 3 дні [12, с. 38].

Капіталістычная мадэрнізацыя эканомікі патрабавала ўкаранення новых метадаў вытворчасці, развіцця прадпрымальніцкай ініцыятывы і пашырэння ўсебаковай асветніцкай дзейнасці сярод сельскагаспадарчых вытворцаў. Адным з новых спосабаў рэалізацыі азначаных задач стала правядзенне сельскагаспадарчых экскурсій. Напрыклад, пры актыўнай падтрымцы Мінскага сельскагаспадарчага таварыства вытворчыя экскурсіі для беларускіх сялян у пачатку XX ст. былі арганізаваны не толькі на мясцовыя выбітныя гаспадаркі, але і ў замежныя краіны, напрыклад Германію, Швецыю, Данію [13].

Найбольш значным фактарам, які падштурхнуў развіццё турызму ў XIX ст., стала так званая «транспартная рэвалюцыя» з актыўным выкарыстаннем паравога рухавіка. З’яўляюцца штучныя водныя шляхі з сістэмамі каналаў і шлюзаў і штучныя сухапутныя шляхі – чыгункі. Таксама з’яўляюцца прынцыпова новыя транспартныя сродкі – паравозы і паравозы [14, с. 138].

У другой палове XIX ст. на буйнейшых беларускіх рэках пачынаюць дзейнічаць рэгулярныя параводныя рэйсы. Так, створанае ў 1858 г. «Таварыства параводства на Дняпры і яго прытоках» у пачатку XX ст. мела 28 параводаў, а самыя вялікія з іх ажыццяўлялі рэйсы ад Гомеля да Кіева. Акцыянерныя параводныя таварыствы былі створаны таксама на Заходняй Дзвіне, Нёмане. «На працягу 1860–1900 гг. колькасць паравых судоў на рэках беларуска-літоўскіх зямель узрасла больш чым у 8 разоў (з 20 да 164) [15, с. 205].

Да канца XIX ст. немалаважнае значэнне ў транспартнай сістэме Беларусі працягвалі адыгрываць шашэйныя дарогі. У 80-я гг. большасць беларускіх шасэ былі аднесены да першага разраду – дарог агульнадзяржаўнай значнасці. На тэрыторыі беларускіх губерняў іх колькасць і якасць перавышалі такія ж паказчыкі іншых губерняў Расійскай імперыі, але значна саступалі еўрапейскім. Усяго ў паўночна-заходніх губернях у 1913 г. на 1000 квадратных верст прыходзілася прыкладна 322 вярсты грунтова-шашэйных дарог [15, с. 366]. Гужавы транспарт заставаўся асноўным сродкам перамяшчэння ў тым мясціны, дзе не было чыгункі. Грамадзяне, што не мелі магчымасці падарожнічаць на ўласным транспарце, карысталіся паслугамі фурманаў, якія ажыццяўлялі пасажырскія перавозкі ў так званых фургонах. Напрыклад, на шашы Мінск – Брэст было пабудавана 37 станцыйных дамоў 3-х разрадаў з адлегласцю паміж станцыямі 19 км. Сучаснікі адзначалі гэтыя станцыі як лепшыя – у гасцініцах заўсёды была гарачая ежа, трымалася дастатковая колькасць коней [16, с. 43]. Таксама мелася магчымасць выкарыстаць транспартную паштовую службу, але для гэтага неабходна было мець пацвярджальны дзяржаўны дакумент – падарожную, або прагонную.

З сярэдзіны XIX ст. на беларускіх землях пачынаецца будаўніцтва чыгунак. Яны «... як лакаматыў, і ў літаральным, і ў пераносным сэнсах, пацягнулі за сабой беларускую гаспадарку...». Да таго ж, яны сталі «адным з яркіх гістарычных прыкладаў уздзеяння на соцыум тэхнагеннага фактару» [17, с. 117].

Дзякуючы чыгуначнаму будаўніцтву карэнным чынам змянілася і развіццё турыстычнага руху, яго інтэнсіўнасць і геаграфічная прастора. Чыгункі становяцца найбольш надзейным, хуткім, зручным і дастаткова танным спосабам падарожжа.

Першым беларускім горадам, у які прыйшла «чыгуначная цывілізацыя» стала Гародня (1862), у 1866 г. Рыга–Арлоўская чыгунка прайшла праз Віцебск, у 1870 г. чыгуначныя рэйкі былі пракладзены праз Брэст да Варшавы. Важнейшым чыгуначным вузлом стаў Мінск, праз які прайшлі адразу дзве чыгункі – Маскоўска-Брэсцкая (1871) і Лібава-Роменская (1874). У 80-я гг. XIX ст. увайшла ў строй сетка Палескіх чыгунак, якая ахапіла поўдзень Беларусі, звязаўшы Брэст і Гомель. Апошнім губернскім горадам, які атрымаў чыгуначную сувязь у 1899 г., стаў Магілёў. Беларусь аказалася звязана чыгункай з Масквой, Пецярбургам, Варшавай, Кіевам, Рыгай, Вільняй і іншымі буйнейшымі гарадамі Расійскай імперыі. Таксама «для перамяшчэння грузаў і пасажыраў былі падпісаны адпаведныя пагадненні з чыгункамі еўрапейскіх дзяржаў» [15, с. 204], што пераўтварыла Беларусь ў важнейшы транзітны рэгіён на заходняй мяжы Расійскай імперыі. У 1913 г. насчынае Беларусь чыгункамі была ў 1,8 разы вышэй, чым па Еўрапейскай частцы Расійскай імперыі» [5, с. 365]. Аб важнейшым значэнні чыгунак у пашырэнні тэрытарыяльнай мабільнасці насельніцтва гавораць наступныя факты: за 1863 год на чыгунцы Пецярбург – Варшава было перавезена 1 254 207 пасажыраў [8, с. 911], а за 1899 год па Лібава-Роменскай дарозе – да двух мільёнаў [18, с. 2].

Развіццё чыгуначнага транспарту аказала значны ўплыў не толькі на хуткасць, камфортнасць і адлегласць перамяшчэнняў. Вакзалы ў населеных пунктах «пачалі адыгрываць ролю асяродкаў культурна-эканамічнага жыцця: тут з'яўляліся крамы, рэстараны, кіёскі для продажу газет, праводзіліся культурныя мерапрыемствы, адбываліся провады сяброў» [3, с. 432], што, ў сваю чаргу, прываблівала турыстаў.

Павышэнню бяспекі і надзейнасці падарожжаў спрыяла наяўнасць сувязі. Разам з дзейнасцю традыцыйнай паштовай сувязі ў сярэдзіне XIX ст. у Расійскай імперыі будуюцца першыя лініі электрычнага тэлеграфа. Да канца XIX ст. беларускія губерні былі ўключаны ў адзіную сістэму тэлеграфнай сувязі імперыі [3, с. 459]. Праз Беларусь таксама прайшлі транзітныя тэлеграфныя лініі ў Польшчу і Украіну. У пачатку XX ст. тэлефонныя станцыі акрамя Мінска былі пабудаваны яшчэ ў 15 гарадах Беларусі. Паступова тэлеграфная і тэлефонная сувязь пачалі выкарыстоўвацца на водных і чыгуначных шляхах.

Большасць навукоўцаў звязваюць станаўленне масавага турызму ў Беларусі са з'яўленнем веласіпеда і дзейнасцю ў беларускіх гарадах аддзяленняў Рускага таварыства веласіпедыстаў-турыстаў. «Веласіпед стаў адным з цэнтраў развіцця спорту, ... спрыяў узнікненню турызму як масавай грамадскай з'явы» [19, с. 28].

Станаўленне турызму пачало мяняць і прыроду турыстычнай інфраструктуры, у першую чаргу гасцінічнага і рэстараннага бізнесу. У пачатку XX ст. у Мінску было ўжо больш 30 гасцініц, а таксама вялікая колькасць мэбляваных пакояў. Кошт пражывання вагаўся ад 20 кап. да 3 руб., у залежнасці ад прадстаўленых умоў [20, с. 59]. Самай вялікай, камфортнай і дарагой (ад 1 да 6 руб.) з'яўлялася гасцініца «Еўропа» на Губернатарскай вуліцы ў доме Поляка. У нумарах былі тэлефон, электраасвятленне, цэнтральнае вадзяное ацяпленне, ванна. Пры гасцініцы дзейнічалі рэстаран, цырульні, чытальны зал і адзіны ў горадзе ліфт. Турысты маглі спыніцца ў беларускіх гасцініцах, разлічваючы на свой густ і даходы, а затым наведаць рэстаран, кінематограф, выставу, тэатр, азнаёміцца з архітэктурнымі помнікамі горада.

Працэс станаўлення і развіцця ўласна турызму, як сацыяльна-эканамічнай, культурнай з'явы і асобнай сферы дзейнасці ў другой палове XIX – пачатку XX ст. быў абумоўлены мадэрнізацыйнай беларускага грамадства. Яна суправаджалася прамысловым пераваротам, інтэнсіфікацыйнай працы, хуткімі тэмпамі ўрбанізацыі, пашырэннем пісьменнасці і адукацыі, павышэннем узроўню жыцця, фарміраваннем новай сацыяльнай структуры грамадства і з'яўленнем сярэдняга класа. Змены ў працоўным заканадаўстве прывялі да паступовага павелічэння часу, вольнага ад працы, што дало магчымасць выкарыстоўваць яго для арганізаванага адпачынку, у тым ліку і турызму. Змяняецца склад экскурсантаў і турыстаў, у які, акрамя эліты грамадства, пачынаюць уключацца інтэлігенцыя, буржуазія і іншыя прадстаўнікі сярэдняга класа. Турыстычныя паездкі не даюць ім магчымасць атрымаць матэрыяльны прыбытак, але служаць спосабам умацаваць свой сацыяльны статус.

Павелічэнне колькасці наведвальнікаў гарадоў прывяло да ўзрастання попыту на ўстановы, якія спецыялізаваліся на абслугоўванні турыстаў – гасцініцы, рэстараны, забаўляльныя ўстановы, і пераўтварэння іх у стабільны і прыбытковы бізнес.

Важнейшую ролю ў развіцці турызму адыграла развіццё транспарту, і ў першую чаргу чыгуначнага, які зрабіў перамяшчэнне па Беларусі і за яе межы больш хуткім, надзейным і танным. Удаaskanаленне паштовай і з'яўленне тэлеграфнай і тэлефоннай сувязі павысіла якасць і бяспеку падарожжаў. Развіццё транспартнай сістэмы на беларускіх землях прывяло не толькі да кардынальных эканамічных змен, а самае галоўнае – духоўнага пад'ёму, стымуляванаму ў тым ліку, і падарожжамі па родным краі. Менавіта адкрыццё сваёй зямлі перадавай інтэлігенцыйнай прывяло да духоўнага адраджэння беларусаў у канцы XIX – пачатку XX ст. [21, с. 20].

Беручы да ўвагі погляды даследчыкаў турызму розных кірункаў, абпіраючыся на ўласныя назіранні, аўтар прыходзіць да высновы аб неабходнасці комплекснага вывучэння феномену ўзнікнення турызму ў Беларусі толькі ў звязку з аналізам эканамічнай, сацыяльнай і культурнай дзейнасці людзей, іх побыту і захапленняў.

Спіс выкарыстаных крыніц

1. *Биржаков, М. Б.* Введение в туризм / М. Б. Биржаков. – СПб.: Герда, 2000. – 308 с.
2. *Каханоўскі, А. Г.* Сацыяльная трансфармацыя беларускага грамадства (1861–1914 гг.) / А. Г. Каханоўскі. – Мінск: БДУ, 2013. – 335 с.
3. Сацыяльна-эканамічнае развіццё Беларусі (канец XVIII – пачатак XX ст.) / В. В. Яноўская [і інш.]; рэдкал.: В. В. Даніловіч (гал. рэд.) [і інш.]; Нац. акад. навук Беларусі, Ін-т гісторыі. – Мінск: Беларуская навука, 2020. – 684 с.
4. *Шыбека, З. В.* Гарады Беларусі (60-я гады XIX – пачатак XX стагоддзяў) / З. В. Шыбека. – Мінск: ЭўроФорум, 1997. – 292 с.
5. *Каханоўскі, А. Г.* Міжсаслоўная сацыяльная мабільнасць насельніцтва Беларусі ў другой палове XIX – пачатку XX ст. / А. Г. Каханоўскі // Российские и славянские исследования: науч. сб. Вып. 7 / редкол.: А. П. Сальков, О. А. Яновский (отв. ред.) [и др.]. – Минск: БГУ, 2012. – С. 80–91.
6. *Чернов, В.* Особенности формирования среднего класса в Беларуси / В. Чернов, С. Николок // Палітычная сфера. – 2007. – № 9. – С. 23–39.
7. *Ловелл, С.* Досуг в России: «свободное» время и его использование / С. Ловелл // Антропологический Форум. – 2005. – № 2. – С. 136–173.
8. История белорусской железной дороги. Из XIX века – в XXI век / В. В. Яновская [и др.]. – Минск: Мастацкая літаратура, 2012. – 958 с.
9. *Шыбека, З. В.* Минск сто гадоў таму / З. В. Шыбека. – Мінск: Беларусь, 2007. – 304 с.
10. *Захарова Е. А.* Стратегия туризма в столичных городах в конце XIX – начале XX в. (Санкт-Петербург, Москва, Париж) дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Е. А. Захарова. – М., 2017. – 312 л.
11. *Кирьянов, Ю. И.* Фактор мотивации труда в российском фабрично-заводском законодательстве. 1835–1917 гг. / Ю. И. Кирьянов // Экономическая история. Обзорение – 2000. – № 4. – С. 20–38.
12. *Валетов, Т. Я.* Фабричное законодательство в России до Октябрьской революции / Т. Я. Валетов // Экономическая история. Обзорение. – 2007. – № 13. – С. 34–44.
13. *Зянько, А. Л.* Арганізацыя сельскагаспадарчых экскурсій у Беларусі ў пачатку XX ст. / А. Л. Зянько // Перспективы развития туризма в современных условиях: мировые тенденции и региональные контексты: материалы II Междунар. науч.-практ. конф. (Минск, 28.09.2022 г.) / редкол.: И. Н. Воронович (пред.) [и др.]. – Минск: Колорград, 2022. – С. 433–439.
14. *Киштымов, А. Л.* Пути сообщения и их влияние на урбанизацию Беларуси (конец XVIII – начало XX в.) / А. Л. Киштымов // Працэсы ўрбанізацыі ў Беларусі ў XIX – пачатку XXI ст.: зб. навук. арт. / ГрДУ імя Я. Купалы; рэдкал. І. П. Крэнь, І. В. Соркіна (адк. рэдактары) [і інш.]. – Гродна: ГрДУ, 2010. – С. 138–143.
15. Гісторыя Беларусі: у 6 т. / рэдкал.: М. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск: Экаперспектыва. – Т. 4: Беларусь у складзе Расійскай імперыі (канец XVIII – пачатак XX ст.) / М. Біч [і інш.]. – 2005. – 518 с.
16. *Сардаров, А. С.* История и архитектура дорог Белоруссии / А. С. Сардаров. – Минск: Вышэйшая школа, 1978. – 152 с.

17. Киштымов, А. Л. Этапы железнодорожного строительства на Беларуси / А. Л. Киштымов // Гістарычны альманах. – 2002. – Т. 7. – С. 116–143.
18. Церкви, школы и больницы Л[ибаво]-Р[оменской] Ж[елезной] Д[ороги] / МПС. – Минск: Паровая типолитография Х. Я. Дворжецкого, 1901. – 49 с.
19. Бусько, С. И. Велосипед в повседневной жизни белорусских губерний (конец XIX – начало XX в.) / С. И. Бусько // Працы гістарычнага факультэта БДУ: навук. зб. Вып. 9 / рэдкал.: У. К. Коршук (адк. рэд.) [і інш.]. – Мінск: БДУ, 2014. – С. 22–29.
20. Яхимович, С. М. Весь Минск, или Спутник по Минску / С. М. Яхимович. – 1-е изд. – Минск: Типография Фельдмана и Перского, 1911. – 130 с.
21. Сардаров, А. С. Путешествие: история и культура белорусских дорог / А. С. Сардаров. – Минск: Беларуская навука, 2009. – 191 с.

(Дата падачы: 09.02.2023 г.)

A. G. Kazak

Беларускі дзяржаўны эканамічны ўніверсітэт, Мінск

A. Y. Kimbar

Мінскі гарадскі педагагічны каледж, Мінск

A. Kazak

Belarusian State University of Economics, Minsk

A. Kimbar

SEI «Minsk City Pedagogical College», Minsk

УДК 371.13(476)(091)“1920/1930”

СТАНАЎЛЕННЕ СЯРЭДНЯЙ СПЕЦЫЯЛЬнай ПЕДАГАГІчнай АДУКАцыі ў Мінску ў 1920–1930-я гг.

THE BECOMING OF SECONDARY SPECIAL PEDAGOGICAL EDUCATION IN MINSK IN THE 1920S – 1930S.

У артыкуле разглядаюцца асаблівасці фарміравання сістэмы сярэдняй спецыяльнай педагагічнай адукацыі ў Мінску ў 1920-я – 1930-я гг. На аснове дакументаў Нацыянальнага архіва Рэспублікі Беларусь, Дзяржаўнага архіва Мінскай вобласці, матэрыялаў прэсы аналізуецца тэхнічная база, асаблівасці арганізацыі побыту і адукацыйнага працэсу навучэнцаў і навуковы патэнцыял сталічных педагагічных тэхнікумаў. Мэта артыкула – выяўленне на аснове ўпершыню ўведзеных у навуковы зварот дакументаў сутнасных характарыстык функцыянавання педагагічных тэхнікумаў Мінска ў кантэксце грамадска-палітычнага, сацыяльна-эканамічнага, нацыянальна-культурнага жыцця БССР 1920-х – 1930-х гг.

Ключавыя словы: Мінскі Беларускі педагагічны тэхнікум; Мінскі Польшкі педагагічны тэхнікум; Мінскі Яўрэйскі педагагічны тэхнікум, сярэдняя спецыяльная педагагічная адукацыя.