

3. Грыцкевіч В. Іх змусілі аддаць свой талент іншым землям і народам / В. Грыцкевіч // Беларусь. – 1993. – № 6. – С. 32–33.

4. Мальдзіс, А. З Беларусі да антыподаў / А. Мальдзіс // Маладосць. – 1967. – № 3. – С. 144–148.

5. Мяснікоў, А. Незапатрабаваны Бацькаўшчынай беларус А. Мяснікоў // Полымя. – 2010 – № 7 – С. 166–172.

6. Сітько З. Гражданин Чили, белорус/ З. Сітько // Нёман. – 1989 – № 1, С. 166–168.

7. Мазоўка Н. Дамейка Ігнат Іпалітавіч / Н. Мазоўка // Энциклапедыя гісторыі Беларусі: у 6 т. – Мінск, 1996. – Т. 3. – С. 202–203..

8. Ярмоленка В. Жыццё Ігната Дамейкі В. Ярмоленка // Крыніца. – 2002.– № 9–10. – С. 177–196.

ГОРОДА И КАПИТАЛИСТИЧЕСКАЯ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ БЕЛОРУССКИХ ЗЕМЕЛЬ В XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.

Семенова Л.Н., доктор. ист. наук, профессор

Проблема развития промышленности в эпоху капитализма в XIX – начале XX вв. в Беларуси представляет собой весьма популярную и хорошо изученную тему. Начало ее разработки было положено в Российской империи со становлением статистической службы. В XX в. в исследованиях М.В. Довнар-Запольского [6], З.Е. Абезгауза [1], М.Ф. Болбаса [2], А.М. Лютого [9], В.В. Чепко [12] и др. выполнен институциональный анализ индустриальной динамики в дореформенной и пореформенной Беларуси. Имеющиеся источники и научная литература дают возможность создать полную и детальную картину уровня промышленного развития белорусских земель.

В начале XIX в. аграрное и промышленное развитие белорусских земель было крайне низким. М. Довнар-Запольский отмечал «общую бледность хозяйственной жизни» этой территории [6, с. 302]. В экономическом районировании Российской империи белорусский регион в составе Минской, Витебской, Могилевской и Смоленской губерний характеризовался как земледельческий с преобладанием барщинного помещичьего хозяйства, несмотря на не-

благоприятные почвенные и климатические условия. В то же время, несмотря на то, что вследствие низкой урожайности основных сельскохозяйственных культур крестьяне были лишены нормального питания, помещики продавали сельскохозяйственную продукцию на европейский рынок. Основными товарными видами являлись рожь, гречиха, овес, ячмень, картофель. Гродненская губерния относилась к литовскому региону с интенсивным земледелием, ориентированным на европейский рынок. Низкопроизводительное, бедное сельскохозяйственное производство, не обеспечивавшее на достаточном уровне потребление продуктами питания крестьян Беларуси, дополнялось весьма скромной и незначительной промышленностью. Витебскую губернию, например, один из авторов 1830-х гг. относил к «самым малопромышленным странам России» [6, с. 303].

На протяжении XIX – начала XX вв. на белорусских землях получили развитие все три характерные для того времени вида промышленности или организационно-технологического способа производства: ремесленные мастерские, близкие к ним мелкие капиталистические предприятия, мануфактуры, фабрично-заводская промышленность. В первой половине XIX в. самым распространенным и успешным была предпринимательская деятельность по созданию мануфактур и фабрик на территории собственных поместий с применением труда крепостных крестьян. Города по традиции оставались центрами ремесла. После отмены крепостного права шире стало распространяться купеческое, мещанское, крестьянское предпринимательство с применением наемного труда. В итоге увеличивалось количество мелких предприятий, мануфактур, заводов и фабрик в городах.

Динамика развития фабрично-заводской промышленности показывает, что в Беларуси на рубеже XIX – XX вв. завершился промышленный переворот и начался процесс капиталистической индустриализации. В 1900 г. фабрики производили почти половину (46,8%) всей промышленной продукции. Если учесть мануфактурное производство, то вместе с фабричным оно давало 61% всей промышленной продукции [2, с. 86]. Это свидетельствовало о состоявшемся преобладании крупного производства над мелким. По промышленному развитию белорусский регион достиг средних показателей по Российской империи. По словам М. Довнар-

Запольского, Беларусь в области промышленности «начинала даже равняться со всей остальной Россией» [6, с. 394]. В 1913 г. фабрики, действовавшие на территории белорусских губерний, составляли 11 % всех фабрично-заводских предприятий Российской империи (без горных заводов), а белорусский пролетариат составлял 3,5 % российского [6, с. 392]. Россия же по ряду промышленных показателей уверенно приближалась к промышленно развитым странам. Так, например, за 1860 – 1880 гг. выпуск промышленной продукции возрос во всем капиталистическом мире на 86%, в том числе, в Англии – на 56%, Франции – на 65%, Германии – на 78%, США – на 113%, России – на 113% [2, с. 87].

Но это была капля в море. Высокий процент промышленного роста свидетельствовал всего лишь о начале процесса капиталистической индустриализации. Россия превращалась в аграрно-индустриальную страну. Беларусь же была далеко не в первых рядах этого движения. Весьма красноречивыми в этом отношении являются показатели состава населения по занятиям. Так, в 1911 г. на 1 тыс. населения в Гродненской губернии 690 человек занимались сельским хозяйством, лесоводством, рыболовством, охотой и только 113 работали в обрабатывающей и горной промышленности, осуществляли ремесленную деятельность. При этом следует учитывать, что среди белорусских губерний Гродненская являлась самой развитой в промышленном отношении. В Витебской губернии 74,7 % занимались сельским хозяйством и только 8,2 % были заняты в промышленности, в Минской губернии – соответственно 74,8% и 8,9%, в Могилевской – 79,5% и 7,1% [11, с. 85]. Анализируя состояние белорусской экономики, М. Довнар-Запольский отмечал, что «промышленность еще не достигла размеров крупного экономического фактора. Пока ясна только тенденция этого развития». Не было преодолено отставание от остальной России. Как свидетельствовал Довнар-Запольский, по уровню промышленного производства Беларусь еще отставала от России. Если в 1908 г. производство промышленной продукции на одного жителя в России в среднем составляло 30 руб., то в 3 губерниях Беларуси – только 6 руб. [6, с. 392]. По мнению П.Г. Чигринова, в «российском промышленно-хозяйственном комплексе конца XIX – начала XX вв. Беларусь была сравнительно отсталым районом» [13, с. 246]. Беларусь в основном оставалась крестьянской страной.

Вопрос о причинах низкого уровня промышленного развития не стал предметом оживленных дискуссий в белорусской историографии. Напротив, он считается вполне решенным. Историки единодушно придерживаются ряда следующих положений. Прежде всего, отмечается сдерживающий фактор крепостного права. Только его отмена стимулировала развитие крестьянского, мещанского и купеческого предпринимательства и формирование масштабного рынка наемного труда. Важной причиной является слабость внутреннего рынка, который не мог поглотить предлагаемую промышленностью товарную массу. Считая экономическое положение крестьянства тяжелым, М.Ф. Болбас подчеркивал, что «оно не обладало высокой покупательной способностью» [2, с. 96]. В качестве одного из первостепенных признается фактор недостатка капиталов, прежде всего, отсутствие значительных капиталов у купцов и мещан. По мнению А.М. Лютого, именно эти особенности процесса первоначального накопления капитала отрицательно сказались на развитии промышленности. Причину этого А.М. Лютый видит в господстве магнатов в экономической жизни региона, наличии большого числа частновладельческих городов, конкуренции русских купцов, частых военных действиях на территории Беларуси в XVIII – начале XIX вв., которые привели к упадку хозяйственной жизни [9, с. 121]. Распространенной также является ссылка на наличие черты еврейской оседлости, в результате которой еврейское население сосредоточило в своих руках всю мелкую торговлю и промыслы, оттеснив от этих занятий белорусов.

Но, на наш взгляд, все эти причины являются лишь следствием глубинных процессов первичной капиталистической модернизации, в результате которых в XVI– XVIII вв. состоялось «европейское экономическое чудо» и западноевропейские страны оказались лидерами мировой капиталистической системы. Страны центральной и восточной Европы, в том числе Речь Посполитая и Российская империя, включились во вторичную, запоздавшую модернизацию. Ее-то вызовов и не выдержала Речь Посполитая, разделенная более сильными соседями. Для модели вторичной модернизации были характерны преобладание аграрного сектора и слабое развитие промышленности, приведшие ко «второму изданию крепостничества», закрепившему аграрную специализацию в международном разделении труда, недостаток капиталов, высокая актив-

ность государства в экономике, более позднее национальное самоопределение, порой заменявшее социально-профессиональное деление и т.д. Беларусь вместе с Россией оказались за пределами центра мировой капиталистической системы. Поэтому вопрос о слабости их промышленности является, по сути, вопросом о том, почему капитализм стал первоначально и успешно развиваться не в Восточной, а в Западной Европе?

Именно в таком ключе ставится эта проблема известным французским историком Ф. Броделем, старонниками школы миросистемного анализа И. Валлерстайна, исследующими капитализм не с либеральных, а скорее с марксистских позиций. Воспользуемся концептуальным инструментарием указанных ученых для обозначения одной из версий в исследовании названной проблемы.

Ф. Бродель считает, что капитализм, могущий существовать только в мировом масштабе, использующий международные ресурсы, создан городами и национальными экономикими [3, с. 97]. По его мнению, «национальная экономика представляет собой политическое пространство, превращенное государством в силу потребностей и под влиянием развития материальной жизни в связанное и унифицированное экономическое пространство, деятельность различных частей которого может быть объединена в рамках одного общего направления» [3, с. 105]. Феодальное аграрное хозяйство при политической раздробленности никак не отвечает этим требованиям. Бродель делает вывод о том, что одной лишь Англии удалось в достаточно ранний срок реализовать такое свершение. Этому способствовали объединение с Шотландией, Ирландией, обилие транспортных средств, густая сеть городов и т.д. Города в роли создателей капитализма Бродель выделяет отдельно, не только в качестве элементов национальных экономик. Это принципиальное замечание.

Город – особая форма организации пространства для совместного проживания и деятельности, в отличие от сельского поселения. Появившись в глубокой древности одновременно с государственной организацией, город знаменовал собой переход от первобытности к эпохе древнего мира. С тех пор и принято считать, что деревня является постоянной, стабильной хранительницей традиций, город же, напротив, видится динамичным, изменчивым, произ-

водителем инноваций. Деревня олицетворяет собой патриархальность, город является воплощением модернизации.

В период феодализма, когда центр экономической тяжести переместился в сельское хозяйство, феодальные города сохраняли особый городской образ жизни. Западноевропейский город – одно из замечательных достижений средневековья. В городской среде вырастали различные экономические, гражданские, культурные институты социального взаимодействия, которые, окрепнув, стали основой повсеместной модернизации общества.

Город с его «волнующимся человеческим морем» всегда влияет и задает ритмы развития. Как заметил О. Шпенглер, даже малые города, в конечном счете, «побеждали» прилегающую сельскую местность, наполняли ее «городским сознанием» [4, с. 449, 450]. Однако для такого влияния необходимы минимум три условия. Первым является численность городского населения, чем она больше, тем влиятельнее город. Для французской статистики город – это поселение с минимум 2 тыс. жителей, для английской – с 5 тыс. Возможности для радикального изменения образа жизни в отдельном городе возникают тогда, когда численность его населения достигает 20–25 тыс. человек, то есть, применительно к XIX в., достаточно большие поселения [10, с. 288].

Городов должно быть много, таково второе условие. Только при наличии определенного числа городского населения в стране возможны стартовые условия для модернизации. 10% признаются «первичным уровнем эффективности». Англия имела 10% городского населения в 1500 г., английские колонии в Америке – в 1700 г. В Голландии, «стране городов», в 1515 г. был достигнут уже 50%-й уровень городского населения [4, с. 452]. Чем выше процент, тем более влиятельное и результативное для капиталистической модернизации «городское напряжение».

Но есть еще одно, третье условие. Важно, чтобы города располагались близко друг к другу. Тогда расстояния не затрудняют общение и не требуют развитой транспортной инфраструктуры. Известный норвежский политолог С. Роккан предложил концепт «пооя городов», ставших звеньями на торговых путях между Северо-Западной и Южной Европой. Это в основном голландские, прирейнские западногерманские и североитальянские города. «Поюс городов» выполнял функцию канала распространения культурных,

гражданских, экономических достижений. Он явился ядром и двигателем развития Западной Европы, определившим ее национально-территориальное деление и капиталистическую структуру [8, с. 42]. Интересно, что сила «городского напряжения» внутри пояса была настолько высокой, что она не позволила подчинить себя еще одной власти. Германия и Италия оставались раздробленными вплоть до конца XIX в., при этом капиталистическая экономика и культура были в них высокоразвитыми. Национальные экономики в национальных государствах создавались за пределами пояса городов. Сильные государства своей активной политикой компенсировали отсутствие необходимого «городского напряжения». Однако капиталистические национальные государства возникли только западнее (Англия, Франция) и севернее (Скандинавские страны) пояса городов, там, где уже было собственное «городское напряжение», не вошедшее в «пояс городов». Это множество городов, связанное густой транспортной инфраструктурой. Восточнее формировались империи, к которым можно отнести Германскую, Австро-Венгерскую и Российскую. Чем дальше на восток, тем все более редкой становилась городская сеть.

Отметим еще один фактор, обусловивший богатство западноевропейских городов. Многие из них, прежде всего самые богатые, были связаны с международными торговыми путями, которые с развитием капитализма переместились в Атлантику. Их монопольные торговые кампании, купеческие дома имели интересы в Азии, Африке, Америке. Такие города становились узловыми пунктами мирового движения капитала. Именно там, по словам Броделя, «на вершинных видах экономической деятельности» и вырос капитализм, который всегда тяготеет к монополии, к вершинам [3, с. 118].

В XIX в. те города, которые удержались на плаву в бурных волнах модернизации, превратились в центры капитала, индустриального, банковского, торгового предпринимательства. Капитал кардинально преобразовал архитектурный облик городов. За центром, плотно застроенным роскошными жилыми, офисными, общественными зданиями в стиле модерн, располагались промышленные районы. Городской пейзаж оттеняли мрачные громады производственных помещений и рабочих бараков, прорезали шоссе и железные дороги. В городское небо вонзились дымящиеся трубы

заводов и фабрик. Городская повседневность наполнилась новой индустриальной культурой.

Белорусские земли оказались восточнее «пояса городов», вдали от Атлантик. Не будучи инициаторами капиталистической модернизации, они были вовлечены в ее орбиту. Поэтому они модернизировались медленными темпами и в меньших масштабах. Только к концу XIX в., уже находясь в составе Российской империи, на белорусских территориях появились первые два городских условия, что и подтверждала начавшаяся индустриализация.

В соответствии с административно-территориальной реформой 1802 г. в границах современной Беларуси общее число городов составило 42, из них 4 губернских, 36 уездных, 2 заштатных города. На протяжении XIX – начала XX вв. количество городов существенно не менялось. Накануне Первой мировой войны в Беларуси насчитывалось 45 городов: 4 губернских, 31 уездный и 10 заштатных [5, с. 367].

Городского населения в сравнении с сельским было крайне немного, около 12%, близко к определяющим 10%. В 1911 г. в Витебской губернии городское население составило 18,5%; в Гродненской – 12,3%; в Минской – 9,7%; в Могилевской – 8%. Это были типичные показатели для Российской империи. По данным статистического ежегодника России за 1911 г. городское население России составляло 13,7%, сельское – 86,3%. В Европейской России, куда относились и белорусские губернии, эти показатели составили 13,1 и 86,9% соответственно; по Привисленским губерниям, куда относились Польша и Прибалтика – 23,3 и 76,7%; по Сибири – 12 и 88%. Из 99 губерний Российской империи только в 14 городское население составляло более 20%. Это существенно отличало все еще аграрную Россию от ряда промышленно развитых стран Запада. Например, в Англии городское население составляло уже 78%, в Норвегии – 72%, Германии – 56,1%, в США – 41,5%, во Франции – 41,2% [11, с. 34–36, 61].

В начале XX в. города было принято делить на четыре основные группы: 1) города-села с числом менее 5 тыс. жителей; 2) малые города (5–20 тыс.); 3) средние (20–100 тыс.); 4) большие (более 100 тыс.). В начале XX в. во всей Российской империи насчитывалось всего 22 больших города, из них только два: Петербург и Москва с более чем миллионным населением. Среднестати-

стическим считался средний город, в котором средняя численность горожан города определялась, например, в 1910 г. в количестве 24,9 тыс. жителей [10, с. 287–289]. В Беларуси только губернские центры и некоторые города (Полоцк, Брест, Пинск, Бобруйск, Гомель и др.) достигли этих показателей.

Самой серьезной проблемой для городов оставались огромные расстояния между ними. С эпохи средних веков в Западной Европе сеть городов росла и густела. Если в середине XIX в. среднее расстояние между европейскими городами было от 10 до 28 км, то в начале XX в. уже от 8 до 15 км, в Италии и Англии – 10 км. При такой сети любое сельское поселение оказывалось от города в 10 – 15 км, что составляло день нормального пешего пути. Город был доступен для любого крестьянина, который мог прийти туда и торговать продуктами своего нехитрого труда. В Европейской же России (без Польши и Финляндии) в 1857 г. среднее расстояние между ближайшими городами составило 87 км, в Сибири – 516 км, в 1914 г. – соответственно 83 и 495 км. Один из российских статистиков А. Бушен писал по этому поводу: «При такой редкости поселений нетрудно объяснить себе весьма неутешительный факт русского экономического быта – дурное состояние путей и в особенности второстепенных проселочных дорог, дороговизну сообщений и вследствие этого несовершенство сельского хозяйства и промыслов вообще. Большие расстояния затрудняют поддержку путей сообщения, даже там, где они устроены, заставляют мужика пренебрегать лучшим сбытом своих произведений на рынках, которые от него слишком далеко. Таким образом, главное условие для экономического успеха – быстрота сообщений и обмена – в России пока находит коренное препятствие в рассеянности ее населения» [10, с. 286].

Помимо городов и сел, в Российской империи еще выделялись неземледельческие или городские административно-промышленные поселения. Они подразделялись на следующие виды: местечко, посад, отдельно стоящее промышленное заведение, духовное или религиозное поселение, военное поселение. В Беларуси были распространены местечки. В России они определялись как польские торгово-промышленные центры, заселенные преимущественно евреями [10, с. 283]. М. Довнар-Запольский подчеркивал, что местечки «вообще ошибочно было бы включать в состав городского населения» [6, с. 324]. В середине XIX в. в Беларуси насчитывалось 383

местечка, в 1897 г. – 464 местечка, в которых проживало 679 тыс. человек, примерно столько, сколько в городах [2, с. 26]. Местечки занимали важное место в хозяйственной жизни, играя роль соединительного, преимущественно торгового звена между городом и деревней. Еще не город, но уже и не деревня, местечко связывало горожан и селян, став при больших расстояниях удобной перевалочной базой для торговых потоков.

Среднестатистический российский и белорусский город так и не стал к началу XX в. капиталистическим индустриальным центром. Он не смог оттянуть на себя преобладающую массу промышленности. Так, большинство ремесленников Беларуси (около 63%) были местечковыми (в Гродненской губернии 59%, Витебской – 62%, Минской – 69%) и только 37% – городскими [2, с. 57]. Не стали достоянием города и мануфактуры, среди которых преобладали вотчинные. Сначала по их количеству лидировала Могилевская губерния, на рубеже XIX – XX вв. – Минская. Даже фабричное производство находило себе приют отнюдь не в городах. Показательно, что первые паровые машины в Беларуси были установлены в 1825–1827 гг. на суконных предприятиях в местечках Косово Слонимского уезда и Хомск Кобринского уезда.

Металлургическое производство, требовавшее значительных сырьевых и людских ресурсов, тоже начинало развиваться на селе. Металлообрабатывающая отрасль лидировала в 1860 г. по количеству всех фабричных рабочих (43%, 1326 чел.). На крупнейшем в белорусских губерниях заводе в селе Старинка в 1853–1863 гг. работали от 700 до 900 человек. Под стать ему были заводы на Борисовщине и в Налибоках. В 1850-е гг. на всех трех заводах были установлены пудлинговые (доменные) печи, заменившие старинный кричный способ получения железа в мелких руднях. На них уже действовали паровые машины. Заводы принадлежали помещикам, работали на них крепостные крестьяне. Отмена крепостного права серьезно подорвала их трудовые ресурсы. Старинковский завод вообще был закрыт в 1867 г. [2, с. 76–77].

Второе место по оснащенности паровыми машинами в белорусской промышленности после металлообработки принадлежало винокурению – самой распространенной отрасли белорусской промышленности. В 1900 г. во всей фабричной промышленности Беларуси в винокуренных заводах насчитывалось 72 % паровых двига-

телей, 54 % их всех мощностей, 29% всех рабочих и 69% объемов производства [2, с. 78]. Основная масса винокурен также находилась в селах в память о долго действовавшем феодальном принципе пропинации, в соответствии с которым только крупный землевладелец имел право на производство алкогольных напитков, и вблизи от сырьевой базы.

Самыми технически оснащенными были признаны три белорусские фабрики, опять-таки сельские: Добрушская бумажная фабрика в Могилевской губернии, суконные фабрики в Альбертине (Гродненская губерния) и Поречье (Минская губерния) [5, с. 201].

По данным М.Ф. Болбаса, в начале пореформенного периода промышленность Беларуси размещалась преимущественно вне городов (87%). Только на предприятиях Минска, Могилева, Бреста объемы производства были большими, чем в их уездах. За 40 пореформенных лет объемы продукции, произведенной городской промышленностью, выросли в 34 раза, сельской – только в 14,5 раза. Тем не менее, в 1900 г. в городах производилось всего 31% всей промышленной продукции [2, с. 112].

Низкий уровень развития городской промышленности Беларуси, не соответствующий реальным возможностям, отмечали и современники. А. Киркор в географической серии «Живописная Россия», изданной в 1882 г., свидетельствовал, например, что в Гродно «торговые и промышленные обороты не соответствуют тому значению, которое должен бы иметь город по своему географическому положению... Брест в торговом отношении мог бы иметь громадное значение» [7, с. 194].

И промышленность, и города остро нуждались в транспортной инфраструктуре. В 1870-е гг. развернулось интенсивное железнодорожное строительство, медленнее шло освоение водных путей. Толчок, данный дорогами развитию промышленности, был вполне сопоставимым, если даже не более существенным, с отменой крепостного права. Железные дороги и каналы, соединившие речные системы, стали кровеносными артериями промышленного организма, по которым перемещались необходимые материалы и готовая продукция. К 1900 г. 80% всех рабочих и 77% объемов производства металлообрабатывающей отрасли были сосредоточены в 23 железнодорожных мастерских, располагавшихся в городах [2, с. 77].

Семёнов П. в «Живописной России» так писал о роли транспортных путей в Литовском Полесье, включавшем Виленскую, Ковенскую и Гродненскую губернии: «Благодаря прорезавшим Литовскую область в разных направлениях и пересекшим прежние водные пути железным дорогам, вся область покрылась превосходною сетью удобных торговых сообщений. Это обстоятельство дает Литовской области такое выгодное транзитное положение между Востоком и Западом, какого она никогда не имела» [7, с. 232]. В отношении Белорусского Полесья, к которому были отнесены Минская, Могилевская, Витебская и Смоленская губернии, он также отмечал: «Проведение прекрасной сети железных дорог еще более подняло экономическое благосостояние страны и крепко связало ее в ее экономических интересах с остальными частями России» [7, с.490]. По словам П. Семёнова, «... для Белорусской области наступит лучшее время и, несмотря на скудость своей почвы, обделенность дарами природы, Белорусская область займет в своей родной русской земле принадлежащее ей по праву происхождения место не между ее пасынками, а между родными ее сынами» [7, с. 490].

Использованная литература

1. Абезгауз, З.Е. Рабочий класс Белоруссии в начале XX в. (1900–1913 гг.) / З.Е. Абезгауз.– Минск: Наука и техника, 1977.– 168 с.
2. Болбас, М.Ф. Промышленность Белоруссии. 1860–1900 / М.Ф. Болбас. – Минск: Изд-во Бел. гос. ун-та, 1978. – 312 с.
3. Бродель, Ф. Динамика капитализма / Ф. Бродель. – Смоленск: Полиграмма, 1993. – 124 с.
4. Бродель, Ф. Материальная цивилизация, экономика и капитализм, XV–XVIII вв. Т. 1. Структуры повседневности: возможное и невозможное / Ф. Бродель // Пер. с фр. Л.Е. Куббеля. – М.: Весь мир, 2011. – 592 с.
5. Гісторыя Беларусі: у 6 т. / рэдкал. М. Касцюк (гал. рэд) [і інш]. – Мінск: Экаперспектыва, 2000–2005. – Т. 4 Беларусь у складзе Расійскай імперыі (канец XVIII – пачатак XX стст.) / М. Біч [і інш.]. – 2005. – 519 с.
6. Довнар-Запольский, М.В. История Белоруссии / М.В. Довнар-Запольский.– 3-е изд. испр. и доп. – Минск: Беларусь, 2011. – 591 с.

7. Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Литовское и Белорусское Полесье. Репринтное воспроизведение изд. 1882 г. – Минск: Белорусская Энциклопедия, 1993. – 550 с.

8. Ларсен, С.У. Моделирование Европы в логике Роккана / С.У. Ларсен // Полис. – 1995. – № 1. – С. 39–57.

9. Лютый, А.М. Социально-экономическое развитие городов Белоруссии в конце XVIII – первой половине XIX века / А.М. Лютый. – Минск: Наука и техника, 1987. – 181 с.

10. Миронов, Б.Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX вв.): в 3-х т. / Б.Н. Миронов. – С.-Пб: «Дмитрий Буланин», 2003. – Т. 1. Генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства. – 548 с.

11. Статистический ежегодник России 1911 г. – СПб: Издание Центрального Статистического Комитета МВД, 1912.

12. Чепко, В.В. Города Беларуси в первой половине XIX века. Экономическое развитие. Конспект / В.В. Чепко. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://samlib.ru/s/sredin_n_e/xixcenturyall. – Дата доступа: 10.03.2014.

13. Чигринов, П.Г. Очерки истории Беларуси: учебное пособие / П.Г. Чигринов. – 3-е изд., испр. – Минск: Высшая школа, 2007. – 463 с

К ВОПРОСУ О ЛЮДСКИХ ПОТЕРЯХ СССР И ФИНЛЯНДИИ В СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКИХ ВООРУЖЕННЫХ КОНФЛИКТАХ ПЕРИОДА ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Сервачинский И.Ю., канд. ист. наук, доцент

История Второй мировой войны на сегодняшний день представляется неполной без рассмотрения событий советско-финляндских отношений этого периода. Основным содержанием этих отношений были вооруженные конфликты между СССР и Финляндией, которые продолжались с перерывами почти 5 лет – с 30 ноября 1939 г. по 5 сентября 1944 г. Правда, активные боевые