

Топливный кризис на неоккупированной территории Беларуси в годы Первой мировой войны

Н.С. МОТОРОВА

В статье рассмотрена проблема снабжения топливом гражданского населения неоккупированной территории Беларуси в годы Первой мировой войны. Раскрыты причины топливного кризиса, определены учреждения, участвовавшие в его разрешении, проанализированы проводившиеся ими мероприятия, оценена их эффективность, выявлены источники финансирования. Отмечено, что после Февральской революции политика по обеспечению населения топливом утратила системность. Это привело к дальнейшему углублению топливного кризиса.

Ключевые слова: топливный кризис, топливо, дрова, торф, белорусские губернии, Первая мировая война.

The article deals with the problem of supplying fuel to the civilian population of the unoccupied territory of Belarus during the First World War. The causes of the fuel crisis are revealed, the institutions involved in its resolution are identified, their activities are analyzed, their effectiveness is assessed, and the sources of financing are identified. It is noted that after the February Revolution, the policy of providing the population with fuel lost its consistency. This led to a further deepening of the fuel crisis.

Keywords: fuel crisis, fuel, firewood, peat, Belarusian provinces, World War I.

Введение. Первая мировая война вызвала глубокие социально-экономические изменения в белорусских губерниях. Оккупация западной части Беларуси привела к разрыву устоявшихся экономических связей, нарушению транспортного сообщения, потере традиционных источников сырья и рынков сбыта. Органы местного управления и самоуправления неоккупированных губерний вынуждены были оперативно решать социальные вопросы, с которыми ранее им не приходилось сталкиваться, например, организовывать помощь беженцам и семьям мобилизованных. Ряд актуальных проблем находился на стыке экономической и социальной сфер. К ним, например, относился топливный кризис. Дефицит топлива, который начали ощущать белорусские губернии с 1915 г., отрицательно влиял на функционирование неэвакуированных предприятий и учреждений, повседневную жизнь гражданского населения.

До настоящего времени проблема топливного кризиса и способов его преодоления на территории Беларуси в годы Первой мировой войны не получила освещения в белорусской историографии. Как правило, она затрагивалась в обобщающих исследованиях советского периода, посвященных экономическому положению Российской империи в условиях военного времени. В этой связи можно отметить сборник статей «Война и топливо, 1914–1917» [1], а также монографию А.Л. Сидорова [2]. В них выделены основные факторы, которые спровоцировали топливный кризис, охарактеризованы мероприятия правительства, направленные на его преодоление, оценена их эффективность.

Исходя из изложенного, целью настоящей статьи мы ставим выявление сущности топливного кризиса на неоккупированной территории Беларуси в годы Первой мировой войны и определение основных подходов к его разрешению. Достижение поставленной цели предполагает решение следующих задач: выявить факторы, которые спровоцировали дефицит топлива и привели к топливному кризису; проанализировать подходы различных органов власти к его разрешению; определить степень эффективности мероприятий, направленных на обеспечение населения топливом в условиях военного времени.

В качестве основного материала исследования были использованы правовые акты и делопроизводственные документы органов управления и самоуправления различного уровня. Представленные в них сведения были обработаны и систематизированы при помощи общенаучных методов исследования (анализа, синтеза, обобщения) и специальных методов исторического исследования (историко-генетического и историко-сравнительного).

Основная часть. Накануне Первой мировой войны основными видами топлива, использовавшегося в Российской империи, являлись древесина, уголь и нефть. В белорусских губерниях в мирное время промышленные предприятия работали преимущественно на привозном угле. Для отопления жилищ использовались дрова.

До 1914 г. спрос на топливо значительно превышал его предложение. Для обеспечения потребностей промышленных предприятий собственных топливных ресурсов было недостаточно, поэтому приходилось ввозить уголь из Германии и Великобритании. Высокий спрос на топливо, зависимость государства от внешних поставок, отсутствие собственных запасов на долгосрочную перспективу, проблема транспортировки топлива из Донецкого бассейна на северо-запад и в центр привели к тому, что в условиях военного времени государство столкнулось с острейшим топливным кризисом. Этому также способствовала потеря угольных месторождений, расположенных на территории Польши, изменение норм потребления топлива и структуры топливного баланса [2, с. 501, 509].

Для белорусских губерний, разделенных линией фронта и испытывавших перебои с поставками товаров широкого потребления, предназначенных для гражданского населения, проблема обеспечения топливом стояла довольно остро. На территорию Беларуси ввозился не только уголь для промышленных предприятий и транспорта, но и керосин, который широко использовался в быту, в том числе и для освещения. Именно на него первыми выросли цены. С этим столкнулся ряд городов белорусских губерний (например, Витебск) буквально за несколько дней до начала боевых действий [3, л. 277 об.]. Осенью 1915 г. дефицит керосина ощущался в Витебске [4, л. 168], Полоцке [5, л. 181], Городке [6, л. 109]. Органы местного управления и самоуправления не могли самостоятельно наладить его поставки, так как фактически все железнодорожные перевозки в прифронтовых регионах оказались под контролем военного ведомства. В то же время возникновению дефицита керосина способствовали злоупотребления местных торговцев, которые при его реализации значительно завышали цены по сравнению с нормами, установленными органами местного самоуправления. На подобные случаи, например, указывал гласный Полоцкой городской думы А.Ф. Новицкий в 1916 г. [7, л. 74–74 об.]. Контроль над ценами должны были осуществлять органы местного управления и самоуправления, но в условиях военного времени они не смогли организовать эффективную работу в этом направлении.

Что касается обеспечения топливом гражданского населения, то в начале войны правительство не уделяло данному вопросу внимания. Его разрешение находилось в компетенции органов местного самоуправления. Жители белорусских городов использовали для отопления дрова, соответственно, они зависели от их своевременных поставок на местные рынки и колебаний рыночных цен на данный вид топлива. В сельской местности этот вопрос стоял не так остро, так как крестьяне обеспечивали себя самостоятельно.

Заготовка дров для горожан могла производиться в расположенных рядом с городами лесах, которые, как правило, входили в состав казенных дач и находились в ведении Главного управления землеустройства и земледелия. В августе 1915 г. главноуправляющий А.В. Кривошеин разослал начальникам местных управлений распоряжение предпринять меры для применения Правил о льготах покупателям казенного леса при заготовке дров, а также оказывать содействие общественным учреждениям и кооперативам, которые изъявляют желание заготовить дрова своими силами, путем предоставления им наиболее удобных участков леса [8, л. 26а].

Главное управление отпускало дрова по льготным ценам, а их заготовку и последующую продажу организовывали органы местного самоуправления. Например, соответствующее постановление в сентябре 1915 г. приняло Себежское собрание уполномоченных [9, л. 72], в октябре 1915 г. – Мстиславская городская дума [10, л. 27–27 об.]. В крупных городах эти функции исполняли специальные комиссии. Так, в Минске функционировала Городская комиссия по удовлетворению насущных нужд города, состоявшая из нескольких подкомиссий. Вопросами приобретения топлива и снабжения им различных учреждений и населения занималась Подкомиссия по топливу и освещению. В 1916 г. она организовала продажу дров горожанам мелкими партиями по заготовительным ценам [11, с. 7, 10]. В Витебске эти вопросы входили в компетенцию Исполнительно-продовольственного комитета. Одна из его секций занималась заготовкой и продажей дров, одна – керосина [4, л. 241].

На правительственном уровне обсуждение проблем топливоснабжения и разработка собственно топливной политики начались весной 1915 г. [1, с. 159]. Правительство вынуждено было активизировать деятельность в этом направлении в связи с дефицитом топлива из-за сокращения его добычи и сложностями с транспортировкой.

Для регулирования вопросов поставок топлива и его распределения стали создаваться межведомственные учреждения. В марте 1915 г. был создан Комитет по распределению топлива под председательством министра путей сообщения С.В. Рухлова. Он должен был координировать и объединять деятельность гражданских и военных властей, направленную на

обеспечение топливом армии, флота, путей сообщения, частных предприятий, работавших на государственную оборону, учитывая при этом потребности и других потребителей [12, с. 1238]. На местах для распределения минерального топлива были созданы губернские комиссии, а для снабжения населения дровами – губернские комитеты [13, с. 2].

Комитет по распределению топлива и подведомственные ему учреждения просуществовали около полугода. Их ликвидация была связана с созданием в августе 1915 г. Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обеспечению топливом путей сообщения, государственных и общественных учреждений и предприятий, работающих для целей государственной обороны (*далее – Особое совещание по топливу*), которое возглавил министр торговли и промышленности князь В.Н. Шаховской. Оно имело право назначать реквизиции топлива, устанавливать предельные цены при реализации, обращаться за предоставлением денежных средств для организации топливных операций и т. п. [14, с. 2362–2365]. В составе Управления делами Особого совещания по топливу первоначально было создано два отдела – угольно-нефтяной, а также дровяной и торфяной [13, с. 3].

Для исполнения распоряжений председателя Особого совещания по топливу на местах назначались уполномоченные, которые имели право созывать совещания, приглашая для участия в их работе представителей администрации и общественных организаций [14, с. 2365]. На уполномоченных были возложены обязанности упраздненных губернских комитетов по заготовке дров. На территории Беларуси отдельный уполномоченный по обеспечению древесным топливом был назначен в Могилевскую губернию, в остальных губерниях эти обязанности были делегированы губернаторам [13, с. 29–30].

5 декабря 1915 г. председатель Особого совещания по топливу утвердил Инструкцию уполномоченным, которая была подготовлена на основании ст. 12 Положения об Особом совещании. Согласно ей на уровне губерний, областей, уездов и городов по мере необходимости под председательством уполномоченных могли собираться совещания по различным вопросам, касавшимся обеспечения дровами и торфяным топливом. В их состав должны были входить представители правительственных учреждений на местах: военного ведомства, местной фабричной инспекции, округа путей сообщения, местного комитета по регулированию массовых перевозок по железным дорогам, управления земледелия и государственных имуществ. Также в их состав входили представители от местных органов управления и самоуправления, общественных организаций: губернской или уездной земской управы, городского общественного управления, губернского по земским и городским делам присутствия, местных отделений Всероссийского союза городов и Всероссийского земского союза, биржевых комитетов. Председатель мог приглашать для участия в заседаниях тех лиц, присутствие которых считал полезным и необходимым. Основные обязанности уполномоченных заключались в определении потребностей местного населения и учреждений в топливе (а конкретно – в дровах и торфе), установлении его наличия на рынках и складах, выяснении мест заготовки топлива, создании запасов топлива с использованием предоставленных из казны кредитов, при необходимости – распределении топлива. Уполномоченный мог представить председателю Особого совещания по топливу свои предложения, направленные на улучшение снабжения населения и учреждений топливом [8, л. 1б–1в].

Создание новых межведомственных учреждений по координации топливной политики не могло кардинально разрешить топливный кризис. Оформление новых структур и перераспределение властных полномочий никак не влияло на поставки топлива. О низкой эффективности их деятельности свидетельствует тот факт, что к началу 1916 г. ситуация с обеспечением прифронтовых регионов топливом стала критической. Так, витебский губернатор Н.П. Галахов своим распоряжением от 6 января 1916 г. запретил вывоз из губернии любых видов топлива [8, л. 1]. В Полоцке городские власти в январе 1916 г. не смогли установить таксу, то есть определить фиксированный размер розничных цен на дрова, так как в городе этот вид топлива отсутствовал на рынке [7, л. 12]. Крупные губернские центры в большей степени зависели от поставок топлива. Например, Минску в первой половине 1916 г. ежемесячно требовалось не менее 1 200 вагонов дров, а реально прибывало 837. Во многом проблемы с доставкой топлива были вызваны запретом на его вывоз из районов производства и дезорганизацией транспортного сообщения [11, с. 5].

В 1916 г. белорусские губернии столкнулись с резким ростом цен на дрова. Как отмечалось на одном из заседаний Речицкого уездного земского собрания, это было обусловлено нехваткой рабочих при их заготовке и транспортировке [15, л. 149–149 об.]. На это указыва-

ло и Местное совещание при уполномоченном по продовольствию Минской губернии. При обсуждении вопроса о повышении таксы на дрова в Минске выступил представитель Минской городской комиссии по удовлетворению насущных нужд города М.В. Довнар-Запольский. Он отметил, что росту цен на дрова способствовало увеличение затрат на их транспортировку. Заведующий Статистическим отделом, функционировавшим при губернском земском самоуправлении, М.И. Шкубер подчеркнул, что нехватка рабочих при заготовке дров обусловлена привлечением населения Минской губернии к рытью окопов и запретом на использование труда военнопленных [16, л. 2 об.–3].

В этой связи начали рассматриваться возможности использования других видов топлива, в первую очередь, торфа. На правительственном уровне вопросы торфодобычи не обсуждались, хотя в общегосударственном масштабе Российская империя обладала огромными запасами торфа – порядка 79 % мировых запасов. В топливном балансе он занимал незначительное место [2, с. 541–542]. Это было обусловлено тем, что добыча торфа была тесно связана с осушением болот, требовавшим привлечения рабочих и дополнительных средств. Широкому развитию торфодобычи в условиях военного времени препятствовали дефицит рабочих рук, нехватка торфяных машин, отсутствие исследований и подготовки торфяных залежей [1, с. 132–133].

При этом в белорусских губерниях из-за нехватки топлива для потребностей транспорта и армии работы по добыче торфа активизировались. Самостоятельную торфоразработку вела Рига-Орловская железная дорога, которая подготовила к разработке болото в Оболь-Тупицкой в Оршанском уезде Могилевской губернии; Либаво-Роменская – исследовала болото около станции Костюковка и в Цельской казенной дачи Минской губернии. Полесские железные дороги организовали разработку торфа в дачах «Закрашинский мох» и «Брицловская» в Речицком уезде Минской губернии, Александровская – разработку в Глининской даче Сенненского уезда Могилевской губернии [1, с. 149, 152–153].

Вопрос о возможности использования торфа для потребностей гражданского населения разрабатывался и органами местного самоуправления. Например, его заготовку сначала организовала Строительная комиссия при Минской городской думе. 8 июня 1916 г. власти города приняли решение передать эксплуатацию арендованных торфяников и всей продажи торфа Комиссии по заготовке и закупке дров [11, с. 3]. В январе 1917 г. Двинская городская дума решила создать специальную комиссию и поручить ей подготовить проект по добыче торфа в черте города. Инициатором его разработки выступил гласный В.К. Довнар-Вич. По его мнению, использование торфа позволило бы обеспечить до 75 % топливных потребностей города [17, л. 10–10 об., 15].

Помимо вопросов поставок топлива, остро стояла проблема финансового обеспечения работ по его заготовке и реализации населению по доступным ценам. У органов местного самоуправления, бюджеты которых сводились с дефицитом, свободных средств не было. В этих условиях финансовую помощь начало оказывать правительство. В 1915 г. оно выделило в распоряжение Особого совещания по топливу 10 млн руб., а в 1916 г. – еще 5 млн руб. [1, с. 184]. Эти средства распределялись в виде ссуд между органами местного самоуправления. Кроме того, 16/18 ноября 1915 г. были утверждены Правила предоставления гарантии Государственного казначейства по городским и земским займам в частных кредитных учреждениях для операций по снабжению населения продовольствием и топливом и выдачи городам и земствам ссуд из казны на тот же предмет. Ссуды выдавались под 5 % годовых, причем половину нужно было вернуть через 9 месяцев после зачисления денег на счет, половину – через 6 месяцев после окончания войны [18, с. 3564–3567]. За период с августа 1915 г. по март 1916 г. Особое совещание по топливу назначило ссуды 87 городским общественным управлениям на общую сумму 9,2 млн руб. и предоставило гарантии по 4 займам на общую сумму 565 тыс. руб. [13, с. 37].

Органы местного самоуправления белорусских губерний активно пользовались возможностью получить кредит. Так, в 1916 г. Люцинское собрание уполномоченных получило ссуду в размере 3,5 тыс. руб. [19, л. 45], Городокское – 20 тыс. руб. [20, л. 217–217 об.], Невельская городская дума – 5 тыс. руб. [21, л. 120–120 об.], Полоцкая – 50 тыс. руб. [22, л. 74–75]. Более крупным городам требовались средства в большем объеме. Например, Витебску в 1916 г. на покупку и продажу дров был назначен гарантированный правительством заем в размере 200 тыс. руб. [23, л. 210 об.]. Однако этих средств было недостаточно. В январе 1917 г. Витебская городская дума направила новое ходатайство о выделении 100 тыс. руб. [24, л. 33–34 об.]. В

начале 1916 г. Минску была назначена ссуда в размере 100 тыс. руб. на покупку дров. Затем в апреле 1916 г. на основании ходатайства Городской думы Особое совещание по топливу предоставило правительственные гарантии для получения займа в размере 300 тыс. руб. Эти средства планировалось направить на расширение топливной операции [11, с. 4].

В средствах для заготовки топлива нуждались и органы земского самоуправления. Так, в Минской губернии функции по снабжению сельского населения и земских учреждений дровами и керосином были возложены на продовольственные комиссии, созданные в 1915 г. по решению Минской губернской земской управы. Для финансирования их деятельности весной 1916 г. была получена ссуда в размере 400 тыс. руб. Так как к осени 1916 г. эти ресурсы были исчерпаны, то было принято решение обратиться за предоставлением новой ссуды на сумму до 100 тыс. руб. [25, л. 20–20 об., 26, 31–32 об.].

Благодаря средствам, которые выделялись из казны или под гарантии правительства, органы местного самоуправления хотя бы минимально обеспечивали потребности населения в топливе, однако кардинально решить эту проблему они не могли. Для успешного разрешения топливного кризиса требовалось устранить вызвавшие его факторы: организовать своевременные поставки топлива, обеспечить лесозаготовки рабочими, наладить контроль над ценами на дрова. Для белорусских губерний также актуальным было развитие торфодобычи, однако она требовала привлечения дополнительных людских и материальных ресурсов.

После Февральской революции обеспечение топливом гражданского населения ухудшилось. По предложению Совещания по древесному топливу, которое работало в Москве с 7 по 9 мая 1917 г., было решено создать на местах губернские и уездные комитеты по топливу, а при них – исполнительные органы в виде губернских и уездных управ. Положение об их учреждении было утверждено председателем Особого совещания по топливу 13 июня 1917 г. Главный недостаток этой инициативы заключался в том, что новые органы не получили в свое распоряжение финансовых средств, а потому в принципе не могли наладить эффективную деятельность. При организации работы по обеспечению населения топливом (в первую очередь, дровами) прежний опыт не учитывался. Уже летом стало очевидно, что меры, направленные на разрешение топливного кризиса, приобрели характер хаотичных действий: местные органы власти широко практиковали реквизиции, самовольно облагали пошлинами заготовку и перевозку топлива, произвольно устанавливали цены. Широко распространились захваты мест вырубок крестьянами, а лесные дачи объявлялись собственностью волостей [1, с. 186–187].

Заключение. В годы Первой мировой войны топливный кризис стал одной из основных социально-экономических проблем на территории Беларуси. В условиях военных действий неоккупированные белорусские губернии начали испытывать дефицит топлива. Изначально правительство не уделяло внимания разрешению данной проблемы. Основную роль в обеспечении топливом населения играли органы местного самоуправления. Они приобретали топливо и организовывали его продажу по доступным ценам. Собственно топливная политика начала разрабатываться на правительственном уровне с весны 1915 г., когда были созданы межведомственные учреждения для координации действий по заготовке, транспортировке и распределению топлива (Комитет по распределению топлива, затем – Особое совещание по топливу). В их распоряжение были предоставлены средства из казны для дальнейшего распределения между органами местного самоуправления в виде ссуд для обеспечения потребностей населения в топливе. Кроме того, была предоставлена возможность получения кредитов в банковских учреждениях под гарантии правительства. Органы местного самоуправления белорусских губерний широко пользовались предоставленными возможностями. Однако дополнительное финансирование не могло снизить остроту топливного кризиса, так как для его разрешения требовалось расширить объемы добычи различных видов топлива (в том числе и торфа), наладить его бесперебойные поставки на рынок, обеспечить лесозаготовки и торфоразработки дополнительной рабочей силой, а также установить эффективный контроль над ценообразованием. В условиях военного времени эти задачи не были решены. После Февральской революции 1917 г. проблема обеспечения топливом гражданского населения усугубилась: усложнилась система административных учреждений, участвовавших в реализации топливной политики, а ее финансирование было сокращено. Политика в этой сфере окончательно утратила системность и превратилась в набор хаотичных действий. В итоге топливный кризис к концу 1917 г. так и не был разрешен.

Литература

1. Война и топливо, 1914–1917 гг. : [сб. ст.] – М.–Л. : Гос. изд-во, Отд. воен. лит., 1930. – 191 с.
2. Сидоров, А. Л. Экономическое положение России в годы Первой мировой войны / А. Л. Сидоров. – М. : Наука, 1973. – 655 с.
3. Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 5768. Постановления Витебской городской думы за 1914 г.
4. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6089. Постановления Витебской городской думы за 1915 г.
5. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6095. Постановления Полоцкой городской думы за 1915 г.
6. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6098. Постановления Городокского собрания городских уполномоченных за 1915 г.
7. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6409. Постановления Полоцкой городской думы за 1916 г.
8. НИАБ. – Ф. 1416. Оп. 2. Д. 25602. Дело об учреждении Особого комитета о топливе.
9. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6102. Постановления Себежского собрания городских уполномоченных за 1915 г.
10. НИАБ. – Ф. 2095. Оп. 1. Д. 16. Журналы очередных собраний Мстиславской городской думы.
11. Отчет о деятельности Городской комиссии по удовлетворению насущных нужд города Минска за время с 1-го января по 1-е июля 1916 г. – Минск : Тип. Я.А. Гринבלата, 1917. – 75 с.
12. О некоторых мерах по обеспечению топливом учреждений армии и флота и путей сообщения, а равно частных предприятий, работающих для целей государственной обороны : Высочайше утвержденное положение Совета министров, 31 марта 1915 г. // Собр. узаконений и распоряжений правительства, изд. при Правительствующем сенате. – 1915. – Отд. 1. – № 110. – Ст. 865.
13. Обзор деятельности Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обеспечению топливом путей сообщения, государственных и общественных учреждений и предприятий, работающих для целей государственной обороны, за 7 месяцев (август 1915 – март 1916 г.). – Петроград : Тип. В.Ф. Киршбаума, 1916. – 48 с.
14. Об учреждении особых совещаний для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства, по обеспечению топливом путей сообщения, государственных и общественных учреждений и предприятий, работающих для целей государственной обороны, по продовольственному делу и по перевозке топлива и продовольственных и военных грузов : Закон [Российской империи], 17 августа 1915 г. // Собр. узаконений и распоряжений правительства, изд. при Правительствующем сенате. – 1915. – Отд. 1. – № 231. – Ст. 1760.
15. НИАБ. – Ф. 22. Оп. 1. Д. 1281. Материалы Речицкого уездного земского собрания за 1916 г. (доклады [Уездной] земской управы, журналы заседаний, повестки дня).
16. НИАБ. – Ф. 1170. Оп. 1. Д. 2. Журналы заседаний Местного совещания при уполномоченном [по продовольственному делу по Минской губ.].
17. НИАБ. – Ф. 3445. Оп. 3. Д. 25. Журналы заседаний Двинской городской думы и доклады Городской управы Городской думе.
18. Об утверждении Правил предоставления гарантии Государственного казначейства по городским и земским займам в частных кредитных учреждениях для операций по снабжению населения продовольствием и топливом и выдачи городам и земствам ссуд из казны на тот же предмет : Распоряжение Правительствующему сенату, 16/18 ноября 1915 г. // Собр. узаконений и распоряжений правительства, изд. при Правительствующем сенате. – 1915. – Отд. 1. – № 367. – Ст. 2755.
19. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6416. Постановления Собрания городских уполномоченных г. Люцина за 1916 г.
20. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6412. Постановления Собрания городских уполномоченных г. Городка за 1916 г.
21. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6405а. Постановления Невельской городской думы за 1916 г.
22. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6410. Постановления Полоцкой городской думы за 1916 г.
23. НИАБ. – Ф. 2508. Оп. 1. Д. 6408. Постановления Витебской городской думы за [первую пол.] 1916 г.
24. НИАБ. – Ф. 3445. Оп. 3. Д. 9. Журналы заседаний Дриссенской, Велижской, Люцинской и Лепельской городских дум и доклады Велижской и Витебской городских управ городским думами об избрании председателей и членов Продовольственного комитета и Оценочной комиссии, о результатах торгов на аренду выгона и по другим вопросам.
25. НИАБ. – Ф. 325. Оп. 1. Д. 943. Материалы VIII чрезвычайного Минского губернского земского собрания [за] 27 сентября 1916 г.