

Весці

Беларускага дзяржаўнага педагагічнага ўніверсітэта

1996 № 1 (7)

Часопіс выдаецца з чэрвеня 1994 г.

Выходзіць чатыры разы ў год

З м е с т

Педагогіка

- Ціханаў Л. М., Грымаць А. А.* Метадалагічныя пазіцыі падрыхтоўкі педагога-выхавальніка..... 3
- Байер М. (ФРГ)* Параўнальная сістэма і яе развіццё 9
- Цыркун І. І.* Інавацыйныя праблемы розных узроўняў педагагічнай практыкі..... 13
- Васілеўскі А. Б.* Аб апераджальным навучанні матэматыцы..... 18
- Радзькоў А. М.* Тэсціраванне ў сістэме бесперапыннага навучання матэматыцы..... 20
- Зянькова М. У.* Выкарыстанне ўзаемасувязі ІУН — ВНУ пры падрыхтоўцы настаўнікаў хіміі..... 24
- Шэрбаф А. І., Марозаў А. А.* Выкладанне курса “Вылічальныя метады” з выкарыстаннем камп’ютэра..... 26
- Лазіцкая Ю. П.* Развіццё творчых здольнасцяў малодшых школьнікаў у працэсе музычнай дзейнасці 28

Псіхалогія

- Стаховіч Т. В.* Натхненне і творчы працэс 31

Мовазнаўства

- Ратко Т. В.* Синонимический ряд и его наполняемость..... 36

Літаратуразнаўства

- Леська Л. П.* Метамарфознае ўвасабленне апраметнай у апавяданнях Яна Баршчэўскага як форма ўдзелу ў касмаганічным рытуале..... 40
- Няхай Дз. М.* Спецыфіка прадмоў да беларускіх выданняў “Служэбніка” і “Трэбніка” (XVI — першая палова XVII ст.)..... 44
- Гончаров В. И.* “Ананке” и “цугцванг” в трагедии Софокла “Антигона” 50

Гісторыя

- Рацько А. Ф.* Роля чыгункі ў развіцці гарадоў Беларусі (другая палова XIX — пачатак XX ст.)..... 56

УДК 947.083(476)

А. Ф. Рацько

Роля чыгункі ў развіцці гарадоў Беларусі (другая палова XIX — пачатак XX ст.)

Патрэбы ўнутранага і знешняга рынкаў, прамысловасці, а таксама стратэгічныя меркаванні прымушалі царскі ўрад у другой палове XIX — пачатку XX ст. будаваць чыгуначныя шляхі зносін у заходнім накірунку. Гэта адыграла выключна важную ролю ў развіцці беларускіх гарадоў.

На тэрыторыі Беларусі першая чыгуначная лінія была пракладзена ў 1862 г. па паўночна-заходняй частцы Гарадзенскай губерні. Гэта быў участак Пецябургска-Варшаўскай чыгункі працягласцю 50 вёрст. У 1866-1867 гг. адкрыўся рух па Рыга-Арлоўскай чыгунцы, якая праходзіла па паўночным усходзе Беларусі (Віцебск-Полацк-Дзвінск). У пачатку 70-х гадоў будоўля чыгунка ад Масквы да Брэста (праз Оршу-Барысаў-Мінск-Баранавічы), працягласцю па тэрыторыі Беларусі каля 570 вёрст. У хуткім часе была здадзена ў эксплуатацыю Лібава-Роменская чыгунка праз Маладзечна-Мінск-Бабруйск-Гомель даўжынёй па тэрыторыі Беларусі 520 вёрст. У 80-х гадах пачалі дзейнічаць палескія чыгункі: Пінск-Жабінка, Вільня-Пінск, Лунінец-Гомель. У канцы XIX — пачатку XX ст. будоўля Пецябургска-Адэская магістраль, якая прайшла праз Віцебск-Оршу-Магілёў-Жлобін. Агульная даўжыня чыгуначнай сеткі Беларусі ў 1904 г. складала 2837 вёрст і ў параўнанні з 1867 г. вырасла ў 12 разоў. Чыгунка Беларусі к пачатку XX ст. складала болей 8% усёй чыгуначнай сеткі Еўрапейскай Расіі [1] (гл. карту).

Будаўніцтва чыгунак аказала вялікі ўплыў на пашырэнне капіталізму ва ўсіх сферах народнай гаспадаркі Беларусі, спрыяла развіццю гандлю і прамысловасці, прытоку насельніцтва ў гарады. Рост гарадскога насельніцтва паскорыўся. Калі за 1858-1897 гг. насельніцтва Беларусі павялічылася на 96%, то гарадское — на 123%. Сярэдні памер беларускага горада па колькасці жыхароў у другой палове XIX ст. павялічыўся з 6672 да 14888 чал., г.зн. у 2,2 разы. Высокім быў прырост насельніцтва Гомеля — у 14 разоў, Мінска — 3,4, Ваўкавыска — 3,8 раза, Дрысы і іншых гарадоў, якія сталі чыгуначнымі вузламі. Марудна развіваліся гарады, адарваныя ад шляхоў зносін. Так, колькасць насельніцтва Чавусаў за 1857-1897 гг. узрасла толькі на 7%, Быхава на 15%, Вілейкі на 19%, Навагародка на 24% [2, с. 23].

Высокая насычанасць чыгуначнымі шляхамі спрыяла павелічэнню колькасці дробных і нярэдка раней невядомых пасяленняў. Так, станцыя Барысаў, пабудаваная ў чатырох вярстах ад горада за

ракой Беразіной, праз 30 гадоў поўнасьцю злілася з ім. Пасёлак Разводава, утвораны на землях графіні Развадоўскай пры станцыі Баранавічы ў сярэдзіне 80-х гг. XIX ст., праз некалькі гадоў налічваў 10 тыс. чалавек і набыў усе рысы гарадскога пасялення. Тое ж самае адбылося і са станцыяй Лунінец. Яе росту садзейнічала арганізацыя там паравозных майстэрняў Палескай чыгункі.

Чыгуначная сетка была распаўсюджана нераўнамерна па розных губернях Беларусі. Значная частка тэрыторыі і нават некаторыя гарады знаходзіліся далёка ад чыгуначных шляхоў. У разліку на душу насельніцтва забяспечанасьць чыгуначнымі шляхамі была ніжэйшай у Магілёўскай губерні. На 100 тыс. жыхароў тут прыходзілася 32,4 вярсты, тады як у Гарадзенскай губерні — 65,1, Віцебскай — 60,8, Віленскай — 54,9 і Мінскай — 41,9 [3]. Гэта адмоўна адбівалася на росце губернскага горада Магілёва, які да 1902 г. не меў чыгункі і тэмпы росту якога былі замаруджаны ў параўнанні, напрыклад, з павятовымі горадамі Гомелем. У 1870 г. праз Гомель прайшлі Палескія і Лібава-Роменскія чыгункі. Горад стаў размеркавальным пунктам для розных таварных грузаў, значная частка якіх вывозілася па чыгунцы на поўнач і ўсход: Рыгу, Пецярбург, Лібава. Лясныя матэрыялы ў Гомель дастаўляліся па чыгунцы з Рэчыцкага, Рагачоўскага, Мазырскага і іншых паветаў. Адкрываюцца буйныя чыгуначныя майстэрні. Усё гэта спрыяла хуткаму росту гандлёва-прамысловага насельніцтва.

З пераўтварэннем у буйныя чыгуначныя вузлы хутка расло насельніцтва Бабруйска (за 1858-1897 гг. — у 2 разы) і Пінска (у 2,5 раза). Брэст па колькасці насельніцтва ў 1897 г. зраўняўся з Гродна і апырэдзіў Магілёў. Звыш 20 тыс. чалавек пражывала ў Полацку. Больш чым 10 тыс. жыхароў у 1897 г. налічвалі Слонім, Барысаў, Орша, Кобрын і Ваўкавыск [2, с. 23,24].

У многіх гарадах Беларусі ў апошняй трэці XIX — пачатку XX ст. найбуйнейшымі прамысловымі прадпрыемствамі сталі чыгуначныя майстэрні і дэпо. У 1905 г. у Галоўных майстэрнях Палескіх чыгунак у Пінску працавалі 1320 чалавек, у галоўных майстэрнях Лібава-Роменскай чыгункі ў Гомелі — 1290, у майстэрнях 1 дэпо Маскоўска-Брэсцкай чыгункі ў Мінску — 750 [4].

У выніку будаўніцтва чыгункі Беларусь атрымала сувязь з важнейшымі індустрыяльнымі раёнамі царскай Расіі. Гарады, праз якія праходзіла чыгунка, станавіліся важнымі гандлёвымі цэнтрамі Беларусі. Пра гэта сведчаць даныя табліцы чыгуначнага грузавароту, з якіх вынікае, што ў пачатку 90-х гадоў XIX ст. найбольшы чыгуначны грузаварот меў Віцебск. Аднак, у 1899 г. на першае месца выходзіць Мінск, які знаходзіўся на перакрываванні дзвюх чыгуначных магістраляў (Маскоўска-Брэсцкай і Лібава-Роменскай) і быў звязаны з Маскоўскім, Польскім і Паўднёвым прамысловымі раёнамі, зернавымі ўкраінскімі губернямі і портамі Балтыйскага мора.

**Чыгуначны грузаворот галоўных гандлёвых цэнтраў
Беларусі ў 1892 — 1913 гг., млн. пуд. [5]**

Пасяленні	Гады		
	1892	1899	1913
Мінск	5,3	9,3	20,3
Віцебск	6,1	8,0	13,8
Брэст	4,8	5,0	10,8
Гомель	3,5	5,7	6,1
Баранавічы	0,8	1,0	6,1

Чыгунка аказала таксама вялікі ўплыў на архітэктурна-планіровачную арганізацыю гарадоў. Дарагавізна зямлі ў межах гарадоў прымушала выносіць чыгуначныя станцыі на ўскраіны. Аднак з цягам часу горад зліваўся з чыгункай, хутка паглынаў яе, што прыводзіла да перабудовы даўно склаўшайся сістэмы шасейных магістраляў. Тэрыторыя горада, па якой праходзіць чыгунка, забудоўваецца суцэльнай лініяй складоў, майстэрняў, паравозных і вагонных дэпо, вадакачкамі і г.д. Да станцый цягнуліся не толькі жыллё і абслугоўваючыя майстэрні, але і ўвогуле прамысловасць, што яшчэ болей узмацніла ролю чыгуначных вузлоў як цэнтраў прыцягнення прамысловасці і насельніцтва. Каля чыгунак фарміруюцца рабочыя пасёлкі. Па меры развіцця чыгуначных вузлоў у гарадах з'яўляюцца і набываюць усё большае значэнне прывакзальныя плошчы. Тут у хуткім часе ўзнікаюць адміністрацыйныя, гандлёвыя і іншыя пабудовы, да якіх цягнуць новыя шляхі, будуюць новыя вуліцы.

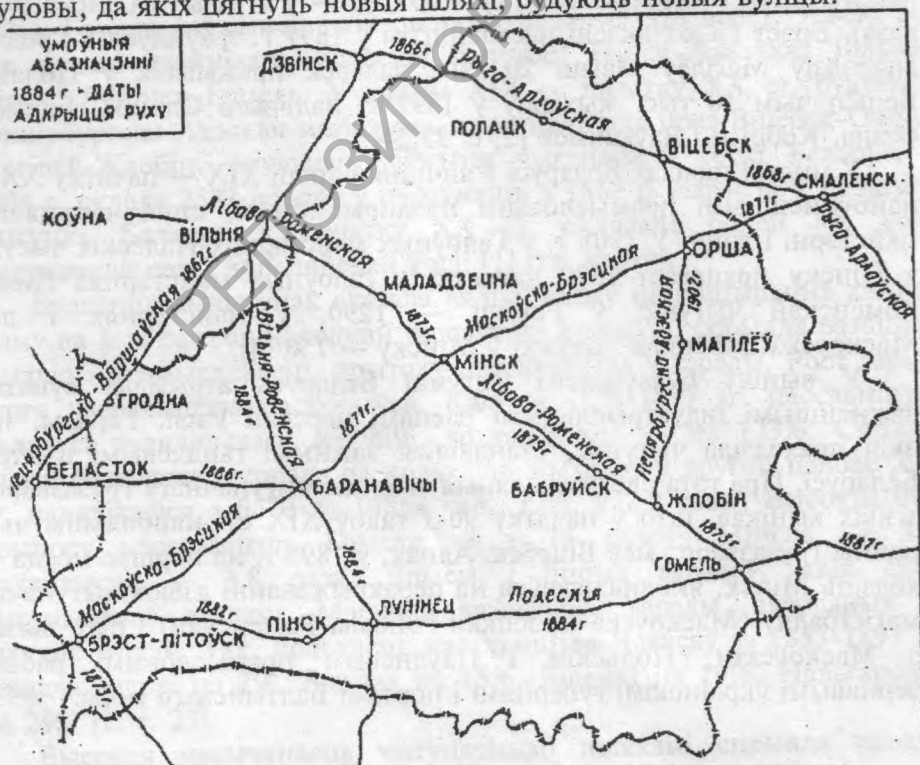


Схема чыгуначнай сеткі на Беларусі (другая палова XIX ст.)

ЛІТАРАТУРА

1. *Абергауз З.Е.* Развитие промышленности и формирование пролетариата Белоруссии во второй половине XIX в. Мн., 1971. С. 61-62.
2. *Болбас М.Ф.* Промышленность Белоруссии. 1860-1900. Мн., 1978.
3. Экономика Белоруссии в эпоху империализма. 1900-1917. Мн., 1963. С. 196.
4. Нарысы гісторыі Беларусі: у 2 ч. Ч. 1. Мн., 1994. С.317.
5. *Шибeko З.В.* Минск в конце XIX — начале XX вв.: Очерк социально-экономического развития. Мн., 1985. С. 30-31.

SUMMARY

The role of wrichwere built during the second half of the XIX and the beginning of the XX centuries is discussed in the artisle. The idea of their significance in the development of cities in Belarus.

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ