УДК 94 (476) «18»

**РОЛЬ ДВИНСКИХ ПРИСТАНЕЙ В СТРУКТУРЕ ГРУЗООБОРОТА ВИТЕБСКОЙ ГУБЕРНИИ В СЕРЕДИНЕ XIX В.**

*А.В. Конойко, Е. Кринчик*

Развитие водных транспорных коммуникаций Витебщины в середине XIX в., было обусловлено интенсификацией промышленного освоения региона в связи с распространением товарно-денежных отношений и появлением железнодорожного транспорта. С одной стороны, как следствие, увеличение грузопотока по водным артериям, с другой — альтернативой выступали железнодорожные магистрали. Тем не менее в указанном регионе доминировал грузооборот водными путями сообщений, где важное место занимали пристани по реке Двина. Условно их можно разделить на универсальные и специализированные. Первые — это верховые (Бельская на Обше и Поречьская на Каспле) в восточной части региона, им принадлежало 2/3 всего сплава, а судоходство продолжалось только в период весенне-осеннего половодья. К специализированным можно отнести все остальные, исключая Витебскую [1; с.3].

Транзитные грузы отправлялись преимущественно с верховых пристаней. Большую часть его стягивали к Бельской пристани, которая занимала первое место по объему грузооборота. Основной товар, который сплавлялся был хлеб. За 1859 – 1868 гг. с нее было отправлено (в тыс. пудов):

**Таблица 1 - Грузооборот Бельской пристани (1859 — 1868 гг.)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Годы** | **Хлеб**  **(овес, рожь, ячмень, пшеница)** | **Семена льна** | **Семена конопли** | **Пенька и пакля** | **Лён и куделя** | **Всего** |
| 1859 - 1861 | 2,037 | 636 | 6 | 240 | 36 | 2,955 |
| 1862 - 1865 | 520 | 445 | 121 | 114 | 15 | 1,215 |
| 1866 - 1868 | 1,597 | 388 | 219 | 65 | 34 | 2,303 |

Таким образом, в среднем за десятилетие почти 2/3 грузов, которые отправлялись с Бельской пристани составлял хлеб (63%) и почти ¼ льняное семя (23%). Среди хлебных грузов можно выделить, что основным предметом сплава был овес, в среднем за десятилетие составлял 1015 тыс. пуд., или почти 4/5 всех грузов (78%). Средний сплав ржи 202 тыс. пуд. или 15%., ячменя 39 тыс. пуд. или 3%, остальная часть хлеба состояла преимущественно из пшеницы и гречневой крупы. Количество судов, которые грузились на пристани в среднем за весь период составляло 206 [2; с.327].

Важное транспортное значение имела Поречьская пристань**.** Основным продуктом грузооборота здесь являлась пенька. От пристани за 1859 - 1868 гг, отправлено (в тыс. пуд.):

**Таблица 2 — Грузооборот Поречьской пристани (1859 — 1861 гг.)**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Годы** | **Хлеб (овес, рожь, ячмень, пшеница)** | **Семена льна** | **Семена конопли** | **Масло конопли** | **Пенька и пакля** | **Всего** |
| 1859 - 1861 | 675 | 226 | 25 | 27 | 1,125 | 2,078 |
| 1862 - 1865 | 178 | 275 | 138 | 52 | 922 | 1,565 |
| 1866 - 1868 | 603 | 176 | 321 | 79 | 830 | 2,009 |

Из таблицы следует, что в среднем за десятилетие грузооборот продуктов пеньководства, льноводства и хлеба составлял 1854 тыс. пуд. Половину всего грузооборота (51%) занимала пенька, на долю хлеба приходилось почти ¼, на льняное семя – 12%. По количеству грузившихся судов, пристань занимала второе место после Поречьской и составляла в среднем 170 за 1859 — 1868 гг. Известно, что в это время в практику входит страхование грузов, это было связано с развитием банковской сферы в белорусских губерниях [2; с.328]. Известно, что в этот период в губернии функционируют различные торговые объединения и кредитные заведения, банки и сберегательные кассы. Так в 1874 г. начинает действовать Полоцкий уездный банк, а с 1882 г. губернский банк в Витебске [4; с.123]. К пристани следовали продукты из южной части Смоленской губернии и смежной полосы Могилёвской, из северных уездов Черниговской и из Орловской губернии, что было обусловленно выгодным географическим положением, а также наличием подъездных путей и хорошо развитой инфраструктуры. В сер. XIХ в. Витебская губерния постепенно входит в общероссийский рынок и приобретает статус торгового посредника между центральными и южными губерниями Российской империи и Западной Европой [3; с.32].

Важное транзитное и торговое значение занимал г. Витебск. С Витебской пристани отправлялся преимущественно хлеб и пенька. Витебская пристань служила связующим звеном между восточной и западной частями региона, так как от нее судоходство совершалось на протяжении всей весенне-осенней навигации. Весной от пристани отходили большие струги, а летом — плоскодонные лайбы. Пристань обслуживала округа Витебской и большую часть Могилёвской губернии [2; с.330].

**Таблица 3 - Грузооборот Витебской пристани за 1859 — 1865 гг.**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Годы** | **Хлеб** | **Семена льна** | **Лён** | **Пенька** | **Всего**  **(тыс. пуд.)** |
| 1859 - 1861 | 488 | 127 | 99 | 105 | 819 |
| 1862 - 1865 | 133 | 149 | 92 | 362 | 736 |

Из таблицы следует, что грузооборот на пристани в отмеченый период уменьшился незначительно, несмотря на кризис в сельском хозяйстве вызванный отменой крепостного права. Витебская пристань продолжала выполнять функцию крупной транспортной артерии губернии вплоть до начала железнодорожного строительства и только в 1869 - 1872 гг. она постепенно теряет свой вес в грузообороте. Так, из 886 тыс. пуд., составлявших общий итог грузооборота обоими путями (водным и железнодорожным), Двиной следовало 39,5%, основным продуктом сплава оставался хлеб и лес.

Сравнительно с другими пристанями, упадок Витебской менее значителен, вероятно, потому, что она служила также для внутренней хлебной торговли.

Что касается пристаней второй группы, то они были преимущественно незначительными, что вызвано большим их количеством в регионе и достаточным развитием сухопутной транспортной инфраструктуры, что ускоряло подвоз грузов гужевым транспортом. Относительно крупными из этих пристаней считались: Велижская, Бешенковичская и Полоцкая – все три на самой Двине [1; с.4].

От Велижской, Бешенковичской и Полоцкой пристаней, а также от Устья, которое служило пристанью для Торопца, кроме плоскодонных лайб, ходили большие струги, хотя в самом незначительном количестве (менее 10 от каждой пристани). В конце 60-х гг. струги оставались только в Велиже, а отправка из Устья прекратилась еще в нач. 60-х гг. XIX в. Судоходство от других пристаней совершалось только на лайбах.

В 1859 — 1861 гг. от всех пристаней второй группы (Полоцкая, Велижская, Бешенковичская и др.) отправлялось, в среднем до 800 тыс. пуд. хлеба, 405 тыс. пуд. льняного семени и 330 тыс. пуд. льна. Таким образом, немногим более половины грузооборота составлял хлеб. От пристаней второй группы судоходство продолжалось даже на протяжении летнего периода на небольших лодках (лайбах).

Следствием быстрого развития товарно-денежных отношений, после отмены крепостного права, стал постепенный упадок грузооборота Двинских пристаней, так как они оказались не в силах соперничать с железнодорожным транспортом, который позволял с большей скоростью перевозить грузы, даже не смотря на то, что доставка водой обходилась купцам дешевле. Так, грузооборот всех выше перечисленных пристаней сократился почти в семь раз в сравнении с 1859 – 1861 гг., причем резко уменьшилось количество перевозимого хлеба, который был основным транспортируемым продуктом.

Источники и литература:

1. Раевский, М.Н. Западный район экспедиции по изучению хлебной торговли и производительности России / М.Н. Раевского — Ч. 2: район Западной Двины и верховья Днепра. - : Типография брат. Пантелеевых. - Спб, 1876. – 168 с.
2. Сапунов, А. Река Западная Двина. Историко-географический обзор с картами. / А. Сапунов - Витебск: Типо-литография Г.А. Малкина, СПб, 1893. - 512 с;
3. Истомина, Э.Г. Водные пути и их роль в экономическом развитии Европейской России во второй половине XVIII - начале XX в. / Э.Г. Истомина. – М., 1983. - 40 с.
4. Гісторыя Беларускай ССР: у 5 тамах / рэдкал.: І.М. Ігнаценка (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск : Навука і тэхніка, 1972. – Т. 2 : Беларусь у перыяд капіталізму (1861 - 1917гг.) / І.М. Ігнаценка [і інш.]. – 1972. – 681 с.
5. Бейлькин, Х.Ю. Сельскохозяйственный рынок Белоруссии. 1861 — 1914 гг. / Х.Ю. Бейлькин. - науч. ред. М. Бич. - Минск: Наука и техника, 1989. - 288 с;
6. Бобровский, П. Материалы для географии и статистики России: Гродненская губерния. / П. Бобровский - СПб.,1863. - ч. 1-2;