

вводить военное положение, не получая даже разрешения императора [7, с. 69]; право составлять примерные штаты с учетом местных условий и подавать их на рассмотрение государю; назначать самостоятельно лиц на должности с введением в чин до титулярного советника [12, с. 48]. С 30 октября 1843 г. генерал-губернатору разрешалось вместо военных уездных начальников иметь при себе до четырех чиновников особых поручений для «исполнения дел особенной важности и наблюдения в политическом отношении» [8, с. 68].

Отсутствие четкой регламентации и определения обязанностей генерал-губернатора привело к тому, что 29 мая 1853 г. была издана общая инструкция для генерал-губернаторов [11, с. 260–261]. Согласно ей генерал-губернатор объявлялся «блюстителем неприкосновенности права самодержавия, пользы государства и точного исполнения законов и распоряжения высшего правительства ..., блюститель порядка ревизирующий все действия мест и лиц ему подвластных» [11, с. 260]. Генерал-губернатор должен был осуществлять надзор над общим благосостоянием и внутренней безопасностью, народным здравоохранением и продовольствием, общественным хозяйством, а также исполнением правосудия и определением личного состава местного управления. Инструкция также определяла взаимоотношения генерал-губернатора с верховной властью, органами государственного управления и губернскими учреждениями.

После вступления на престол императора Александра II, в 1856 г. Сенат издал указ, согласно которому институт генерал-губернаторства был упразднен во внутренних губерниях России. Помимо этого, упразднилось генерал-губернаторство в составе Витебской, Смоленской и Могилевской губерний. Однако на окраинах, к которым относилось и Виленское генерал-губернаторство, институт генерал-губернаторства просуществовал до 1 января 1912 г.

Таким образом, генерал-губернатор, с одной стороны, представлял интересы своего края, а с другой, проводя имперскую политику на вверенной ему территории, выступал посредником между центральной властью и местными органами власти. Главная его функция состояла в осуществлении надзора. Учитывая то, что белорусские губернии практически всегда находились на военном положении, полномочия генерал-губернаторов, служивших на данной территории, были значительно расширены в сравнении с полномочиями генерал-губернаторов других окраин Российской империи.

Литература

1. Анішчанка, Я.К. Беларусь у часы Кацярыны II (1772 – 1796 гады) / Я.К. Анішчанка; пад рэд. У.А. Сосны. – Мінск: ЗАТ «Веды», 1998. – 211 с.
2. Блинов, И.А. Губернаторы / И.А. Блинов. – СПб.: Типолитография К.Л. Пентковского, 1905. – 360 с.
3. Бригадин, П.И. Минские губернаторы / П.И. Бригадин, А.М. Лукашевич. – Минск: Гос. ин-т управления и социальных технологий Бел. гос. ун-та, 2009. – 351 с.
4. Гессен, В.М. Вопросы местного управления / В.М. Гессен. – СПб.: Изд-ние юрид. книжного склада «Право», 1904. – 235 с.
5. Грибовский, В.М. Государственное устройство и управление Российской империи / В.М. Грибовский. – Одесса: типография «Техник», 1912. – 268 с.
6. Ерошкин, Н.П. История государственных учреждений дореволюционной России / Н.П. Ерошкин. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Высшая школа, 1983. – 352 с.
7. Зенчанка, С. Усталяванне расійскай сістэмы кіравання / С. Зенчанка // Гісторыя беларускай дзяржаўнасці ў канцыXVIII – пачатку XXI ст.: у 2 кн. / А.А. Каваленя [і інш.]; рэдкал.: А.А. Каваленя [і інш.]; Нац. акад. навук Беларусі, Ін-т гісторыі. – Мінск: Беларус. навука, 2011. – Кн. 1. – с. 62 – 79.
8. Киселев, А.А. Система управления и чиновничество белорусских губерний в конце XVIII – первой половине XIX в. / А.А. Киселев. – Минск: Военная академия Республики Беларусь, 2007. – 171 с.
9. Морякова, О.В. Система местного управления России при Николае I / О.В. Морякова. – М.: изд-во Московск. ун-та, 1998. – 268 с.
10. Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗРИ). – 1-е собр. – Т. 20. – Спб., 1830. – № 14392.
11. ПСЗРИ. – 2-е собр. – Т. 28. – Спб., 1854. – № 27293.
12. Шаўкапляс, В.А. Асаблівасці арганізацыі мясцовых органаў кіравання і суда ў Беларусі ў канцы XVIII – пачатку XIX ст. / В.А. Шаўкапляс // Вес. Акад. навук БССР. Сер. грамад. навук. – 1972. – № 2. – С. 47–56.

РОЛЯ ПРывАТНАГА КАПІТАЛУ ў ФАРМІРАВАННІ СУХАПУТНАЙ ТРАНСПАРТНАЙ СІСТЭМЫ БЕЛАРУСІ (1795 — 1914 ГГ.)

А.У. Канойка, БДПУ (Мінск)

Фарміраванне сухапутнай транспартнай сістэмы Беларусі ў адзначаны перыяд патрабавала ад сістэмы кіравання велзарных фінансавых сродкаў і чалавечых рэсурсаў. Таму, царскія ўлады з пачатку XIX ст. праводзілі актыўную палітыку з мэтай прыцягнення прыватнага капіталу ў дарожную сферу [1, л. 2–26; 2, л.1–9]. Важную ролю ў гэтым адыгрывалі земствы, якія ажыццяўлялі функцыі мясцовай ўлады і займаліся гаспадарчай дзейнасцю. Фактычна, земствы пад кіраўніцтвам Міністэр-

ства шляхоў зносін, сачылі за падтрыманнем у належным стане дарог і дарожных пабудов, будавалі і рэканструявалі дарогі ў Беларусі [3, л. 1–25; 4, л. 6–7].

Такім чынам, прыватным асобам, якія ўтрымлівалі дарогі, масты і іншыя дарожныя камунікацыі, дазвалялася збіраць з падарожнікаў спецыяльны збор, што рэгламентавалася на заканадаўчым узроўні [5, с. 22]. Таксама ўлады вызначалі формы ўдзелу сялян і жыхароў мястэчак у пабудове і даглядзе за дарогамі, абслугоўванні транспартнага руху. Гэта дарожна-будаўнічыя работы (адыходныя промыслы), дарожная натуральная павіннасць (шарваркі, найбольш пашыраная інвентарная норма якіх у першай палове XIX ст. складала 12 рабочых дзён з сялянскага двара), дарожная грашовая павіннасць. Напрыклад, на ўтрыманне паштовай сувязі ў Беларусі з 1784 г. з кожнай душы збіралі па 12 капеек, а з яўрэяў улады спаганялі падвоены падатак – 24 кап. [6, с. 265]. На ўтрыманне дарог часткова ішлі кірмашовыя зборы. Так, у Бярозе і Малечы Пружанскага павета на гэтыя патрэбы накіроўвалася па 1 кап. з кожнага возу тавараў, прывезенага на кірмаш. Напрыклад, у 1818 г. у гарадах Мінскай губерні купецкія капіталы абкладаліся 5 % падаткам на падтрыманне дарог [7, с. 108]. На ўтрыманне паштовых станцый і коней, на рамонт дарог, мастоў часткова ішоў земскі збор. Напрыклад, мяшчане м. Глуск у 1831 г. плацілі земскі збор у памеры 95,5 руб. з душы. На мясцовых жыхароў таксама ўскладвалася задача высаджваць і падтрымліваць алей на паштовых дарогах [8, л.5–10]. Тым не менш, з 1828 г. алей больш не высаджваліся паабпал дарог для змяншэння грашовай і натуральнай павіннасці сялян [9, л. 1–3 адв.].

Актывізацыі дарожнага будаўніцтва ў Беларусі ў 20-я гг. XIX ст. спрыяла пашырэнне супрацоўніцтва дзяржавы з прыватным капіталам, што было зафіксавана ў новых агульных правілах ўтрымання дарог у дзяржаве, якія ўстанаўліваліся з 1817–1818 гг. Гэтыя правілы дапаўнялі прынцыпы дарожнага будаўніцтва, прынятыя яшчэ ў 1770-я гг. [10, с.97]. Такім чынам, улады не толькі прыцягвалі прыватныя сродкі для ўтрымання мясцовых дарог, але дапускалі памешчыкаў і купцоў да ўтрымання паштовых станцый, паромных перапраў, будаўніцтва і ўтрымання мастоў і грэбляў [11, л. 20–99; 12, л. 3–4; 13, л. 1–1 адв. 14, л. 7].

З гэтага часу пры будаўніцтве дарог улады, вызначыўшы асноўныя інжынерныя патрабаванні да маршрута, бралі банкаўскі заём або выстаўлялі падрад на таргі. Прыватныя асобы, якія прапаноўвалі найбольш танную смету, забіралі падрад. Пры гэтым, дзяржава падтрымлівала падрадчыкаў: выдзяляліся ваенныя і рабочыя для будаўнічых работ, інжынеры праводзілі дапаможныя даследаванні мясцовасці [1, л. 11]. Таксама смета на працягу будаўнічых работ магла значна павялічыцца, пры чым улады, часцей за ўсё, выдзялялі дадатковыя фінансаванне. Заўважна, што перыядычна сустракаліся неякасна выкананыя работы. Таму прадстаўнікі МШЗ пастаянна праводзілі выбарчыя праверкі стану дарожных камунікацый і спаганялі штрафы або абавязвалі выпраўляць неякасна выкананыя работы [15, л. 1–4; 16, л. 23–23 адв.].

Далейшай актывізацыі дарожнага будаўніцтва ў Беларусі спрыяў загад цара ад 25 лістапада 1842 г., дзе была вызначана мера ўдзелу дзяржавы пры пабудове шашэйных дарог: 1/5 затрат прымала на сябе дзяржава, 4/5 – абарачаліся на агульны ўскосны земскі збор і на земскія зборы губерняў, па якіх праходзілі шашэйныя дарогі, дзе быў устаноўлены спецыяльны збор па 25 капеек з ровязкай душы [17, с. 19; 18, с. 40]. Фактычна, дзяржава перадала ўтрыманне дарог мясцовым уладам, памешчыкам і сялянскім абшчынам. Таму, даволі развітая сетка дарог і мастоў становілася стрымліваючым фактарам эканамічнага развіцця рэгіёну [19, л. 1–5]. Утрыманне шляхоў зносін для невялікіх панскіх гаспадарак было абцяжарваючым фактарам, таму што акрамя выдзялення будаўнічых матэрыялаў і грашовых сродкаў дзяржава таксама патрабавала накіравання на будаўніцтва альбо рамонт працоўных з ліку прыгонных сялян, што перашкаджала своечасоваму правядзенню пасяўных або ўборачных работ і выклікала дадатковыя грашовыя страты панскіх гаспадарак [15, л. 1–4; 20, л. 1–6]. Гэта адзначалася пры пералісцы Мінскай губернскай дарожнай камісіі з Дэпартаментам паліцыі [21, л. 17–20]. Напрыклад, жыхары Новага Сверхана, паводле інвентару 1840 г., плацілі «на дарогі» 39 руб. 63 кап. У маёнтку Скідзель, згодна з інвентаром 1845 г., для вяскоўцаў устаўляліся шарваркі ў памеры 12 дзён у год, а для жыхароў мястэчак гэтая норма была вышэй. Так, у 1849 г. рамонт маста ў Сверхані за кошт земскага збору абыйшоўся ў 1200 руб., а будаўніцтва мастоў у Свіслачы – 6150 руб. [22, л. 68].

З 1883 г., паводле пастановы аб шашэйных дарогах, была зафіксавана заканадаўчая перадача на ўтрыманне дарог і дарожных камунікацый мясцовым уладам і прыватным асобам без грашовай дапамогі [23, с.6; 18, с.32]. Пры чым, з гэтага часу змянілася размеркаванне прыватнага капіталу пры будаўніцтве дарог. Калі з 1842 г. прыватны капітал не перавышаў 80 % ад усіх грашовых асігнаванняў, то з 1883 г. прыватныя асобы будавалі дарогі фактычна на свае сродкі. Гэта тлумачылася тым, што астатнія 20 % ад сумы дзяржава прыцягвала праз банкі, якія даволі часта былі прыватнымі. Таму атрымлівалася, што прыватныя асобы фінансавалі амаль 100 % усяго дарожнага будаўніцтва ў беларускім рэгіёне [24, л. 1–2; 25, л. 2–26].

Тым не менш, адсутнасць належнага нагляду з боку дзяржавы і недахоп грашовых сродкаў у мясцовых улад і прыватных асоб на ўтрыманне дарог і дарожных камунікацый, прывялі да пагаршэння транспартнага становішча ў Беларусі ў 80-х гг. XIX ст. Земствы, якім не хапала чалавечых і матэрыяльных рэсурсаў для своечасовага абслугоўвання існуючых трактаў, закрывалі дарогі і

прадавалі масты, замяняючы іх паромамі [26, л. 1–2 адв.; 27, л. 1–50; 28, л. 1–5; 29, л. 7; 30, л. 17–20]. Таму ў справаздачах мясцовых камітэтаў прыводзіліся факты аб неадпаведнасці стану дарог запарабаваннем часу, што негатыўна ўплывала на стан эканомікі Беларусі.

Такім чынам, у 1889 г. закон 1883 г. быў зменены і дарогі больш не перадавалі на ўтрыманне мясцовых улад без грашовай падтрымкі. Але гэтыя змяненні не здолелі вырашыць існавалюшых праблем у транспартнай сферы. Такім чынам, улады некаторыя дарогі (ваенныя і паштовыя) аднеслі ў падпарадкаванне ваеннага ведамства, што дазволіла аднавіць асноўныя магістралі Беларусі [31, с. 68–71].

Пазней дзяржава зноў звярнулася да практыкі будаўніцтва шашэйных дарог сумесна з земствамі, дзе статутны фонд размяркоўваўся пароўну, а перадавалі дарогі на ўтрыманне земскім уладам толькі з грашовай дапамогай з боку дзяржавы [18, с. 32]. Між тым было вызначана размеркаванне абавязкаў па ўтрыманню дарог і дарожных камунікацый у Беларусі паміж дзяржавай і прыватнымі асобамі. Напрыклад, у Гродзенскай губерні за адзінку вымярэння быў прыняты цвёрды грунт, таму ўтрыманне грабляў суднасілася як 1:7, а мастоў – 1:10. Атрыманая колькасць дарог была размеркавана прапарцыянальна паміж памешчыкамі і мясцовымі уладамі. А з 1895 г. урад дазволіў земствам дадатковае асігнаванне сродкаў на пабудову новых камунікацый, што выклікала пашырэнне сеткі дарог мясцовага прызначэння ў Беларусі [18, с. 42].

З пачатку XX ст. улады выкарыстоўвалі новыя спосабы супрацоўніцтва з прыватным капіталам у дарожнай сферы. Так, чыноўнікі дазвалялі адкрываць транспартныя маршруты толькі пры ўмове ўтрымання дарог на ўласныя сродкі перавозчыкаў [32, л. 20].

Такім чынам, прыватны капітал на працягу ўсяго даследуемага перыяду адыгрываў важную ролю ў фарміраванні сухапутнай транспартнай сеткі Беларусі. З яго дапамогай ажыццяўлялася фінансаванне будаўніцтва і ўтрымання дарог і дарожных камунікацый у рэгіёне, што станюча паўплывала на паляпшэнне транспартнага забеспячэння Беларусі ў 1795–1914 гг.

Літаратура і крыніцы

1. Расійскі дзяржаўны гістарычны архіў (РДГА) у Санкт-Пецярбурзе. – Фонд 207 – Вопіс 4 – Справа 50. Об устройстве Брест – Бобруйского шоссе. 1843 г. – Л. 2–26;
2. РДГА. – Ф. 207 – Воп. 4 – Спр. 7. Об устройстве шоссе между Смоленскою и Минскою губерниями и между городом Витебском и Могилевом. 1834 г. – Л. 1–9;
3. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі (НГАБ) у Мінску. – Ф. 295. – Воп. 1. – Т. 1. – Спр. 836. Дело о постройке в городе Вилейке на р. Плеснянке моста. 1835 г. – Л. 1–25;
4. НГАБ. – Ф. 295. – Воп. 1. – Т. 1. – Спр. 834. Рапорты уездных исправников о состоянии мостов, дорог и гостиниц в уездах. 1842–1843 гг. – Л. 6–7;
5. Мерзляк, В. И. Внутренняя торговля Белоруссии конца XVIII – первой трети XIX в. / В. И. Мерзляк. – Минск, 1991. – 62 с;
6. Без-Корнилович, М. О. / Исторические сведения о примечательнейших местах в Белоруссии / М. О. Без-Корнилович. – Минск : Алфавит, 1995. – 335 с;
7. Соркіна, І. Мясцэчкі Беларусі ў канцы XVIII – першай палове XIX ст. / І. Соркіна. – Вільнюс : ЕГУ, 2010. – 488 с;
8. НГАБ. – Ф. 1430 – Воп. 1 – Спр. 1003. Дело о возложении на дворянских представителей наблюдения за содержанием почтовых домов по трактам. 1827–1828 гг. – Л. 5–10;
9. НГАБ. – Ф. 1430 – Воп. 1 – Спр. 1713. Дело об отмене посадки берез и рьятья рвов по дорогам. – Л. 1–3 адв.;
10. Слюнькова, И. Н. Архитектура городов Верхнего Приднепровья XVII – середины XIX в. / И. Н. Слюнькова. – Минск, 1992. – 160 с;
11. НГАБ. – Ф. 295. – Воп. 1. – Т. 1. – Спр. 150. Ведомости о числе отстроенных почтовых дорог, мостов, плотин, и гребель по 1-го января 1821 г. – Л. 20 адв.– 99 адв.;
12. НГАБ. – Фонд 295 – Воп. 1 – Спр. 774. Дело об отдаче в арендное состояние почтовых станций по Виленскому и Дисненскому уездам. 1842 г. – Л. 3 адв.– 4 адв.;
13. НГАБ. – Фонд 295 – Воп. 1 – Спр. 1315. Дело об устранении шляхтой препятствий для судоходства р. Горыни. 1856 г. – Л. 1-1 адв.;
14. НГАБ. – Ф. 1430 – Воп. 1 – Спр. 2993. Дело о содержании в исправности дорог и переездов по Витебской губернии. 1854 г. – Л. 7.;
15. НГАБ. – Фонд 295 – Воп. 1 – Спр. 744. Дело о снятии экзекуции с помещика Замайского Вилейского уезда за неисправление проселочных и почтовых дорог. 1841 г. – Л. 1–4;
16. РДГА. – Ф. 159 – Воп. 1 – Спр. 298. Дело по отношению господина Главнокомандующего в Санкт-Петербург о обвалившемся через реку Щару мосте. 1816–1818 гг. – Л. 1–23 адв.;
17. Георгиевский, П. И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX в. / П. И. Георгиевский. – СПб. : Типография Ю.Н. Эрлих, 1883. – 148 с;
18. Оппенгейм, К. А. Россия в дорожном отношении. Опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах / К. А. Оппенгейм. – М., 1920. – 30 с;

19. НГАБ. – Фонд 295 – Воп. 1 – Спр. 2441. Предписание МПС инженерам о производстве изысканий по строительству железных дорог и шоссе к городам Пинску, Кобрину, Стародубу, Ново-зыбкову, Мозырю и др. 1892 г. – Л. 1–5 адв.;
20. НГАБ. – Ф. 2224 – Воп. 1 – Спр. 11. Рапорт могилевской городской думы Могилевскому губернатору по жалобе Луполовского еврейского общества на обременение их дорожной повинностью. 1834 г. – Л. 1–6;
21. НГАБ. – Фонд 445 – Воп. 1 – Спр. 1. Переписка с Департаментом полиции МВД и уездными дорожными комиссиями об устройстве мостов вместо перевозов на реках Минской губ. 1832 г. – Л. 17–20;
22. НГАБ. – Фонд 295 – Воп. 1 – Спр. 1000. Материалы к годовому отчету о состоянии Минской губернии. 1849 г. – Л. 68;
23. Мейен, В.Ф. Натуральная и денежная дорожные повинности / В. Ф. Мейен. – С.-Петербург, 1901. – 35 с.;
24. РДГА. – Ф. 172 – Воп. 1 – Спр. 49. С журналами общего присутствия Департамента сухопутных сообщений. 1867 г. – Л. 1–2;
25. РДГА. – Ф. 207 – Воп. 4 – Спр. 50. Об устройстве Брест – Бобруйского шоссе. 1843 г. – Л. 2–26;
26. НГАБ. – Фонд 295 – Воп. 1 – Спр. 1398. Дело о преобразовании военно-коммерческой дороги между станцией Якимовской и г. Бобруйском в почтовую. 1861 г. – Л. 1–2 адв.;
27. НГАБ. – Фонд 447 – Воп. 1 – Спр. 33. Сведения о мостах, почтовых станциях Минской губ., ремонтируемых за счет сумм земского сбора. 1859 г. – Л. 1–50;
28. НГАБ. – Ф. 1297 – Воп. 1 – Спр. 167. Дело об исправлении дорог и мостовых по белорусским губерниям. 1843 г. – Л. 1–5;
29. НГАБ. – Ф. 1430 – Воп. 1 – Спр. 2993. Дело о содержании в исправности дорог и переездов по Витебской губернии. 1831 г. – Л. 7;
30. НГАБ. – Фонд 445 – Воп. 1 – Спр. 1. Переписка с Департаментом полиции МВД и уездными дорожными комиссиями об устройстве мостов вместо перевозов на реках Минской губернии. 1831 г. – Л. 17–20;
31. Сборник военных обзоров Западной России и пограничных областей Австро-Венгрии и Германии. – Санкт-Петербург : издание Военно-учетного комитета Главного штаба, 1881 – Вып. 7 : Либерт, Э. фон (1850-1934) «От Вислы до Днепра» / соч. Сарматюса. – 1886. – 245 с.;
32. НГАБ. – Фонд 295 – Воп. 1 – Спр. 7946. Сведения о количестве имеющих у населения Минской губернии автомобилей и мотоциклов. Рапорт и переписка Игуменского уездного исправника о столкновении между крестьянами и администрацией князя Радзивилла из-за сервитутного права. 1910 г. – Л. 20.

ЖЕНСКАЯ ЕВРЕЙСКАЯ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОСТЬ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛАРУСИ (ПО МЕМУАРАМ XIX ВЕКА)

Ю. Г. Ермак, (Гродно)

В современном мире, полном зла и насилия, где стремительно девальвируется ценность семьи, возрождение традиций милосердия, сострадания, гуманизма приобретает особую актуальность. Желание делать добро ближнему проистекает из биосоциальной природы человека. Женщины, имеющие тонкую душевную организацию, склонные к состраданию, на протяжении XIX века были активными благотворительницами, инициировали создание обществ по поддержке сирот, роженцев, стариков, малоимущих учениц, собирали средства для выдачи замуж бесприданниц.

Предметом исследования в данной статье являются сущность и формы женской еврейской благотворительности в отражении мемуарной литературы XIX века. Её актуальность определяется отсутствием в историографии работ по данной теме. Женская благотворительность как элемент еврейской благотворительности эпизодически рассматривалась в работах Ю.В. Функ, А.Д. Григорьева, Э.Г. Иоффе, О.А. Соболевской.

Источником выступают «Воспоминания бабушки. Очерки культурной истории евреев России в XIX в.», написанные П. Венгеровой, – явление, само по себе редкое, противоречащее традициям еврейского обществ XIX в., выдавшего в женщине мать и хозяйку, но никак не писателя. В них описана повседневная жизнь еврейского общества в 1830–50-х гг., важная часть которой – поддержка малоимущих единоверцев. Источником послужили также воспоминания Е. Котика.

Современные формы благотворительности сформировались в средние века. Согласно Торе, благотворительность – это выражение сочувствия и помощь ближнему. К её формам относятся: гостеприимство («гахнасорхим») и кормление голодных, посещение больных и уход за ними («биккур холим»), снабжение бедных платьем и обувью («малбшарумим»), погребение мертвых и присутствие на их похоронах («галваят гамет»), утешение скорбящих по усопшим («нихум обелим»), выдача замуж бесприданниц («гахнасет кала») и выкуп пленных («пидионшебуим»).

В первой половине XIX в. вопросы, связанные с организацией и реализацией социальной опеки, находились в ведении кагала. Он ведал выдачей одежды и продуктов питания нуждающимся. В черте еврейской оседлости не было общины, в которой не было бы благотворительной кассы, откуда выделялась помощь вдовам и сиротам, оплачивалось погребение неимущих.