

РОЛЯ ТРАНСПОРТУ Ў ГАНДЛЁВЫХ ЗНОСІНАХ БЕЛАРУСКІХ ПАВЕТАЎ ВІЦЕБСКАЙ ГУБЕРНІ (1802–1914 ГГ.).

А.Ў. Канойка, г. Мінск

Віцебская губерня як адміністрацыйна-тэрытарыяльная адзінка паўночна-заходняга краю Расійскай Імперыі была ўтворана ў 1802 г. У склад губерні ўваходзіла 12 паветаў. Мы акцэнтуюем увагу на 4 беларускіх паветах: Віцебскім, Гарадоцкім, Лепельскім, Полацкім.

Віцебская губерня, дзякуючы спрыяльнаму геаграфічнаму становішчу, адразу апынулася ў сферы эканамічных і стратэгічных інтарэсаў расійскіх улад. Водныя і сухапутныя шляхі губерні выглядалі своеасаблівым яднаючым звяном паўднёвых і цэнтральнарасійскіх губерняў з балтыйскімі і Чарнаморскімі партамі, а праз іх з краінамі Заходняй Еўропы і Блізкага Усходу. Таму царскія ўлады адразу пачалі асігнаваць значныя грашовыя сродкі для пабудовы новых і падтрымання існуючых шляхоў зносін.

Галоўнае месца ў сістэме транспартных камунікацый улады пакідалі за воднымі шляхамі, так як вялікая разгалінаванасць рачной сеткі – 44 км на 100 км² - дазваляла выкарыстоўваць іх як сродак зносін [1, л. 9]. Загадам Кацярыны II ад 28 лютага 1798 г. была афармлена і зацвярджана структура Дэпартамента водных камунікацый, які ведаў усімі воднымі шляхамі Імперыі. Дэпартамент знаходзіўся ў ведамстве Сената, меў у сваёй стуктуры Дэпо гідраўлічных картаў, якое адказвала за падтрыманне ў належным стане водных камунікацый, а таксама за складанне праектаў рэканструкцыі існуючых і пабудовы новых водных шляхоў, за састаўленне карт, праектаў і г. д. Першым кіраўніком дэпартамента прызначаны граф Я. Я. Сіверс. Ён распачаў актыўную дзейнасць накіраваную на структурыванне сеткі водных шляхоў Імперыі і на пабудову новых камунікацый.

На пачатку XIX ст. ведамства правяло мерапрыемствы па ачыстцы руслаў рэк Заходняй Дзвіны і Дняпра, пабудове Бярэзінскай воднай сістэмы. Так, з 1806

г. адкрыта судаходства па Бярэзінскаму каналу, які звязаў Днепр з Зах. Дзвіной. Тым не менш, для нівеліроўкі значнага перападу вод, паступова былі дадаткова дабудаваны Сергучоўскі, Вербскі, Лепельскі (1 і 2) і Чашніцкі каналы, а ўсе работы завершаны толькі ў 30-х гг. XIX ст. [2, с. 239-240]. Дадзеныя мерапрыемствы дазволілі рэкам Зах. Дзвіне і Дняпру ў межах Беларусі набыць статус магістральных гандлёвых шляхоў. Для прадухілення аварый і назірання за ўзроўнем вод былі створаны судаходныя інспекцыі [3, с. 14-18]. Такім чынам, транзітны гандаль Віцебскай губерні выходзіць на першае месца па таварнаму і грашоваму абароту, дзе значную ролю адыгрывалі віцебскія купцы. Яны вялі пасрэдніцкую дзейнасць з рыжскімі купцамі, што давала магчымасць таварам цэнтральна-прамысловага і паўночна-заходняга рэгіёну Расіі выходзіць на рынак Заходняй Еўропы. Віцебскія купцы мелі трывалыя сувязі з Масквой, Санкт-Пецярбургам і Ноўгарадам, дзе набывалі галантарэю і мануфактурныя вырабы. Так, з маскоўскіх заводаў Мальцава жалеза па Зах. Дзвіне прыходзіла ў Віцебск, Полацк, Дынабург. Калужская губерня пастаўляла тытунь, паташ, скуры, пшанічную муку. Са Смаленскай губерні ў Віцебскую ішлі судны з пянькой, канаплянымі семямі, салам і г. д. Паступова павялічваўся гандлёвы абарот Віцебшчыны з Украінскімі губернямі, адкуль тавары ішлі далей на Блізкі Усход. Напрыклад, у 1843 г. па Заходняй Дзвіне ў Рыгу прыйшло тавараў на 3529545 руб., што больш чым у 1842 г. амаль на 1,5 млн. руб. [2, с. 61-62].

У структуры знешнегандлёвых аперацый Віцебскай губерні па таварных пазіцыях асноўнае месца займаў гандаль хлебам і лесам. Вядома, што з Віцебскай і Магілёўскай губерняў хлеб везлі да дзвінскіх прыстаняў і адтуль ён ішоў ў Рыгу, прычым колькасць паступова павялічвалася. Напрыклад, па звестках М.Т. Раманоўскага, за мяжу было адпраўлена ў 1817 г. 1542 тыс. пудоў хлеба, а ў 1856 г. – каля 2,5 млн. пудоў.

У сваю чаргу рост грузаабарота водных шляхоў зносіў прывёў да значнага павелічэння колькасці прыстаняў на асноўных месцах прыпынку, якімі выступалі прамысловыя цэнтры (гарады). Так, найбольш буйнымі прыстанямі па

грузазвароту на Віцебшчыне былі: Віцебск, Полацк, Ула, Чашнікі, Лепель. Вядома, што Віцебская прыстань мела добрую інфраструктуру: склады, прылады для пагрузкі тавараў і г. д. Заўважна, што гэтая прыстань абслугоўвала Гродзенскі і Віцебскі паветы, частку Веліжскага і Магілёўскую губерню. Аб дынаміцы грузазвароту Віцебскай прыстані можна меркаваць па наступных звестках: у 1810 г. было пагружана на судны 127.880 пудоў розных грузаў, а ў 1827 г. – адпраўлена 460 суднаў альбо 1 млн. 203 тыс. пудоў грузаў [4, с. 140]. Другой прыстанню Віцебскай губерні па таварнаму абароту была Полацкая. Агульная колькасць вывазу тавараў у 1820 – 1830-я гг. тут дасягнула 1,2 млн. руб.

Паказчыкам важнасці водных артэрый губерні ў эканоміцы рэгіёну з'яўляецца такая акалічнасць, што з 1855 г. на Зах. Дзвіне выкарыстоўваюцца для транспарціроўкі грузаў параходы. Да гэтага асноўным сродкам пры перавозцы грузаў з'яўляліся невялікія пласкадонныя парусныя судны: стругі (пад час вясновай навігацыі) і лайбы (пад час летняй навігацыі) [2, с. 330].

Павелічэнне памераў гандлёвых аперацый, асабліва знешняга і транзітнага гандлю, стымулявала рост колькасці кірмашоў, якія збіраліся на Віцебшчыне, так як значная частка тавараў рэалізоўвалася на унутраным рынку. У гэтым былі зацікаўлены і царскія ўлады, якія выдавалі дазволы на правядзенне новых кірмашоў. Па іх колькасці Віцебская губерня адставала ад астатніх беларускіх губерняў, але па суме прададзеных тавараў стаяла побач з імі, а па аб'ёму прывазных тавараў у разліку на адзін кірмаш перавышала паказчыкі апошніх [5, с. 102]. Заўважна, Петрапаўлаўскі кірмаш у мястэчку Бешанковічы па грашоваму абароту, па колькасці прывазных і прададзеных тавараў быў найбольш буйным на тэрыторыі Заходніх губерняў Расійскай Імперыі. Ён доўжыўся больш тыдня.

Разам з воднымі шляхамі зносін удасканалваецца сухапутная транспартная сетка Віцебскай губерні, якая была састаўной часткай агульнарасійскай. Трэба адзначыць, што царская адміністрацыя на тэрыторыі губерні працягвала рэканструкцыю ўжо існуючых з часоў Рэчы Паспалітай камунікацый. Шляхі і тракты выконвалі функцыі абслугоўвання прыстаняў па дастаўцы тавараў, пошты

і іншых грузаў. Паводле земскай статыстыкі сярэдня працягласць перавозак па грунтовых дарогах да прыстаняў складала 30 вёрст, да кірмашоў – 20 в., а да чыгуначных станцый — 15 в. [6, с. 10]. Значна, што ўлады фарміруюць адзіную сістэму дзяржаўнага кіравання транспартнымі камунікацыямі на тэрыторыі Беларусі, а не выдзяляюць сухапутныя і водныя шляхі зносін у асобную юрысдыкцыю. Тым не менш дарожнае будаўніцтва набірае абароты толькі ў першай палове XIX ст. У 1833 г. усе сухапутныя шляхі былі падзелены на 5 класаў. (гл. табл. № 1).

Табліца 1. – Размеркаванне асноўных дарог Віцебскай губерні па класах.

№ п/п	Клас, да якога адносіліся дарогі	Назвы дарог	Заўвагі
1.	I клас	Санкт-Пецярбург – Рыга, Масква-Брэст, Арлоўска-Віцебская шаша, Пецярбургска-Кіеўская шаша	Быў устаноўлены спецыяльны збор па 25 кап. з душы на карысць Галоўнага ўпраўлення шляхоў зносін, якое ўтрымлівала дадзеную дарогу
2.	II клас	Рыга – Масква	праз Полацк, Віцебск, Смаленск
3.	III клас	Полацк-Себеж, Віцебск-Невель, Сураж-Веліж, Віцебск-Лепель, Дынабург-Рэжыца	Полацк-Себеж злучалася з Пецярбургска-Смаленскай; Віцебск-Невель – з Пецярбургска-Кіеўскай; Сураж-Веліж – з Пецярбургска-Смаленскай
4.	IV клас	Віцебск-Орша-Сянно, Веліж-Красты-Тарапец, Полацк-Невель, Полацк-Лепель-Магілёў, Полацк-Вільня, Полацк-Дзісна, Полацк-Друя, Полацк-Дынабург, Полацк-	Полацк-Невель ішла на Себеж і Апочку; Полацк-Вільня ішла праз Докшыцы

	Якабштадт, Себеж-Разетава, Люцына-Апочка, Рэжыца- Трэпенгоф	
--	---	--

Аб павелічэнні дарожнага руху па шашэйных дарогах Віцебскай губерні гавораць дадзеныя шашэйнага сбора. Напрыклад, на Маскоўскай шашы ў 1835 г. было сабрана 63,5 тыс. руб. сбораў, у 1840 г. – 144 тыс. руб., у 1850 – 475 тыс. руб. [7, с.141].

Заўважна, што неабміналі ўвагай улады будаўніцтва мастоў для замены імі перапраў. Гэта паскарала транспарціроўку грузаў і скарачала выдаткі. Найбольш значным быў мост у Віцебску праз Зах. Дзвіну. Ён быў арачным на чатырох пралётах і каменных апорах; меў 773 футы даўжыні і пабудаваны ў 1867 г. [3, с. 33].

Вялікае значэнне для развіцця эканомікі рэгіёну мела будаўніцтва паштовых трактаў, якія праходзілі па галоўных губернскіх дарогах. Паштовыя тракты дазволілі звязаць губернскія цэнтры з асноўнымі павятовымі гарадамі і маёнткамі. Па іх перавозілася як пошта і пасажыры, так і розныя прамысловыя тавары. Асаблівасць іх ад іншых дарог заключалася ў тым, што на ўсёй адлегласці дарогі меліся слупы, якія адлічвалі вёрсты, а праз кожныя 15-20 вёрст знаходзілася паштовая станцыя на якой можна было змяніць коней і адпачыць [2, с. 47].

Да сяр. XIX ст. у Віцебскай губерні стварылася арганізаваная сістэма транспарціроўкі грузаў па сухапутных і водных шляхах зносін, якая размяркоўвала патокі тавараў з поўначы на поўдзень і наадварот. Такія тавары як хлеб, лес, паташ, дзёгаць і інш. перапраўляліся на вялікія адлегласці па водных шляхах, за гужавым транспартам заставаўся толькі падвоз іх да прыстаняў, што было абумоўлена таннасцю і адноснай хуткасцю транспарціроўкі тавараў па вадзе. А ўжо ў канцы стагоддзя ў рэгіёне фарміруецца аўтамабільны парк, які быў прадстаўлены пераважна прыватнымі транспартнымі сродкамі. Паводле звестак, у 1910 г. у Віцебскай губерні налічвалася 14 аўтамабіляў, 4 з іх у гарадах, 10 – у паветах [6, с. 31-32].

З 60-х гг. XIX ст. у беларускіх губернях распачынаецца будаўніцтва чыгуначных магістраляў. Віцебшчына адна з першай атрымлівае гэты від транспарту (праз Люцінскі, Рэжыцкі і Дынабургскі паветы прайшла Ландарава-Варшаўская чыгунка), а Віцебск становіцца другім беларускім горадам які атрымаў дадзены від транспарту (Рыга-Арлоўская). Да 1914 г. праз губерню прайшлі наступныя буйныя чыгункі: Віцебска-Маскоўска-Віндава-Рыбінская, Мікалаеўская, Палескія, Рыга-Арлоўская, Паўночна-Заходнія [8, с. 47]. Таксама актыўна праводзілася разгалінаванне дадзеных буйных чыгуначных магістраляў на накірунку мясцовага прызначэння, што дазваляла ўзвысіць эканамічны патэнцыял губерні. (гл. табл. № 2).

Табліца 2. – Чыгуначная сетка Віцебскай губерні 1802–1914 гг.

№ п/п	Назва чыгуначнага накірунку	Працягласць чыгункі ў губерні (вёрст)	Дата адкрыцця чыгункі	Заўвагі
1.	Ландарава-Варшава	133,5	15 снежня 1862 г.	З 1900 г. Рыга-Арлоўская чыгунка стала двухпутнай на ўчастках Смаленск-Віцебск, Віцебск-Полацк-Двінск
2.	Дынабург-Полацк (участак Рыга-Дынабургскай чыгункі)	151	Май 1866 г.	
3.	Полацк-Віцебск (участак Рыга-Дынабургскай чыгункі)	94	Кастрычнік 1866 г	
4.	Віцебск-Раслаўль (участак Рыга-Арлоўскай чыгункі)	239	10 кастрычніка 1868 г.	
5.	Віцебск-Жлобін (участак Рыга-Арлоўскай чыгункі да 1912 г., пазней Лібава-Роменскай)	262	24 снежня 1902 г.	

6.	Полацк-Сядлец	590	Студзень 1907 г.	Участак Полацк- Ваўкавыск 3 1907 г. двухкалейны
7.	Участак Новасакольнікі- Віцебск (участак Рыга- Арлоўскай чыгункі да 1912 г., пазней Лібава- Роменскай)	137	1904 г.	

Асноўнае прызначэнне чыгункі — экспарт хлебных грузаў з чарназёмных рэгіёнаў Расійскай Імперыі і лесу з беларускіх губерняў да ўзбярэжжа Балтыйскага мора з мэтай далейшай транспарціроўкі за мяжу [3, с. 219].

Табліца 3. – Грузаабарот на беларускай дыстанцыі Рыга-Арлоўскай чыгункі за 1869–1872 гг.

№ п/п	Чыгуначныя станцыі	Прыбыло хлеба	Адпраўлена хлеба	Агульная колькасць адпраўленых грузаў
1.	ст. Віцебск	20,8 тыс. пуд.	7599,3 тыс. пуд.	10662,8 тыс. пуд.
2.	ст. Полацк	224,5 тыс. пуд.	70,2 тыс. пуд.	300,1 тыс. пуд.
3.	інш. станцыі	175 тыс. пуд.	44,6 тыс. пуд.	341,3 тыс. пуд.

На падставе дадзеных табл. 3 можна меркаваць, што чыгуначнае будаўніцтва актывізавала развіццё прамысловасці і сельскай гаспадаркі рэгіёну. Гэта дазволіла раскрыць эканамічны патэнцыял гарадоў, дзе фарміруюцца буйныя чыгуначныя вузлы. Заўважна, што ў 1913 г. Рыга — Арлоўская магістраль займала чацвёртае месца па транспарціроўцы грузаў сярод чыгунак беларускіх губерняў. Такім чынам, павелічэнне транспарціроўкі грузаў па чыгунцы прывяло да паступовага заняпаду перавозак воднымі шляхамі зносін, у прыватнасці па Зах. Дзвіне, і садзейнічае росту прыбыткаў апошніх [4, с. 201, 203]. Асабліва гэта заўважна пасля тарыфнай рэформы 1894 г., калі тарыфы на перавозку тавараў у Расійскай Імперыі сталі самымі нізкімі ў свеце [9, с. 155].

Табліца 4. – Прыбытак Дынабурга-Віцебскай чыгункі ў 1866-1874 гг.

№ п/п	Год	Прыбытак (руб.)
1.	1866 г.	1576
2.	1867 г.	3684
3.	1868 г.	4162
4.	1869 г.	6519
5.	1870 г.	7930
6.	1871 г.	9013
7.	1872 г.	7840
8.	1873 г.	10279
9.	1874 г.	11648

Калі разглядаць камплектнасць чыгунак рухомымі саставамі, то ў залежнасці ад прызначэння яна змяняецца. Рыга-Арлоўская чыгуначная магістраль, якая абслугоўвала балтыйскія парты мела ў сваім складзе на 1913 г. 515 паравозаў, 13864 таварных і 819 пасажырскіх вагонаў. Гэта акалічнасць гаворыць аб транзітнай накіраванасці чыгункі. Напрыклад Санкт-Пецярбург-Варшаўская магістраль мела толькі 100 лакаматываў, якія ў асноўным выкарыстоўваліся для перавозкі пасажыраў.

Інтэнсіфікацыя транспартных камунікацый на Віцебшчыне садзейнічала павелічэнню таварнага абароту і развіццю стацыянарнага гандлю. Так у апошняй трэці XIX ст. не праходзілі, хоць і былі зацверджаны, кірмашы у Віцебску і Полацку. Тым не менш, агульная колькасць кірмашоў у Віцебскай губерні да канца стагоддзя ўзрасла ў 9 разоў (1863 г. – 42, 1894 г. – 397), але яны былі аднадзённыя і па сутнасці ператвараліся ў базары, а таварна-грашовы абарот іх быў нязначны [10].

Табліца 5. – Дынаміка павелічэння колькасці крам Віцебскай губ. у 1833–1891 гг.

Гарады	1833 г.	1861 г.	1892 г.	1894 г.	1896 г.	1898 г.	1901 г.
Полацк	103	333	513	480	485	485	492
Віцебск	342	500	1417	1524	1578	1725	2088
Гарадок	60	60	169	171	176	190	205
Лепель	10	53	151	171	160	215	155

Што тычыцца гандлёвых і прамысловых устаноў, то ў 1895 г. іх колькасць павялічылася ў параўнанні з 1894 г. па Віцебскай губерні на 776 і склала 9989. Значная іх частка канцэнтравалася у Віцебску – 1586, Полацку – 683, Гарадку – 214, Лепелі – 154. Падрабязныя звесткі па паветах былі наступныя: Лепельскі – 449, Віцебскі – 330, Полацкі – 267, Гарадоцкі – 107 [11, с. 122].

Такім чынам можна зрабіць вынік, што транспарт і шляхі зносін Віцебскай губерні адыгрывалі важнае значэнне ў знешнім і ўнутраным гандлі не толькі рэгіёну, але і Расійскай Імперыі. Гэта садзейнічала зліццю мясцовых рынкаў Беларусі ў рэгіянальны рынак, а пасля Віцебская губерня ўключаецца ў агульнарасійскі рынак, становіцца буйным гандлёвым цэнтрам Імперыі. Магчымасць хутка дастаўляць тавары прыводзіць да пераходу ад кірмашоў да стацыянарнага гандлю. Кірмашы ператвараюцца ў невялікія таржкі. Шляхі зносін губерні стымулююць генезіс капіталізма і перавод лішкаў грашовых прыбыткаў у іншыя сферы эканомікі, што становіцца перадумовай эканамічнага ўздыму рэгіёну ў пачатку ХХ ст.

Літаратура і крыніцы

1. Расійскі Дзяржаўны Гістарычны Архіў г. Санкт-Пецярбург (РДГА). - Фонд 159. - Воп. 1. - Спр. 276. – Спісок с рапорта в должности управляющего Директора инженер подполковника Зега фон Лаузендерга к господину начальнику 7 округа инженер Генерал майору и кавалеру Вельяшову от 23 декабря 1816 года. – 15 с;
2. Швед, В.В. Торговля в Беларуси в период кризиса феодализма (1830-1850-

е годы). / В.В. Швед. – Гродно: ПКФ «Орбикс». - 1995. – 195 с;

3. Посъет, К. Всеподданнейший отчет по ведомству путей сообщения за 25 лет с 19 февраля 1855 по 19 февраля 1880 г. / К. Посъет – СПб. – 1880. - Министр путей сообщения Генерал-адъютант К. Посъет. – 345 с;

4. Романовский, Н.Т. Развитие мануфактурной промышленности в Белоруссии / Н.Т. Романовский. – Мн., 1966. – 428 с;

5. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба / И. Зеленский. - Ч.1: Зеленский, И. - Минская губерния. – 672, [1] с;

6. Местный транспорт в народном хозяйстве СССР. Вып. 1. - 1924. - 86 с;

7. Кудрявцев, А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. [Ч.1]: Дооктябрьский период / Под общ. ред. действ. чл. АН УССР лауреата Сталинской премии д-ра технических наук, проф. В.В. Данилевского. - [1951].-332 с;

8. История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI / В.В. Яновская и др. – Минск: Маст. літ., 2012. – 955 с.: іл.

9. Беляков, А.А. Внутренние водные пути России в Правительственной политике конца XIX - начала XX века /А.А. Беляков // Российская академия наук. Отечественная история. – 1995. – № 2. – С. 155-160;

10. 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;

11. Айчынная і сусветная гісторыя: сучасныя погляды і метады даследавання: зб. навук. пр.: у 2 ч. Ч. 1. Актуальныя пытанні гісторыі Беларусі / БДПУ ім. М. Танка. – Мінск, 2002. – 200 с;