

**СУХАПУТНЫ ТРАНСПАРТ У САЦЫЯЛЬНА-ЭКАНАМІЧНЫМ РАЗВІЦЦІ  
БЕЛАРУСКАГА ПАЛЕССЯ (1795-1914 ГГ.)**

**А.У. Канойка, БДПУ (Мінск)**

Станаўленне сухапутнай транспартнай сеткі на беларускім Палессі адносіцца да сяр. XVIII ст. калі ўрадам Рэчы Паспалітай і прыватнымі асобамі з ліку магнатаў была распачата пабудова, рамонт і рэканструкцыя дарог да буйных гарадоў. Аднак значныя эканамічныя цяжкасці краіны выклікалі палітычнай нестабільнасцю правячых колаў, а таксама экспансійнай палітыка суседніх дзяржаў не дазволілі прывесці ў належны стан шляхі зносін. Толькі пасля падзелу Рэчы Паспалітай і далучэння тэрыторыі Беларусі да Расійскай імперыі было актывізавана дарожнае будаўніцтва на Палессі. Улады, па сутнасці, працягвалі будаўніцтва распачатых яшчэ ў часы Рэчы Паспалітай дарог, але прыводзілі іх да агульнарасійскіх стандартаў [1, с.135; 2, с.36].

У гэты перыяд фарміруецца пэўная структура ўпраўлення шляхамі зносін Расійскай імперыі. Так, у 1755 г. быў створаны цэнтральны орган па ўпраўленню шляхамі зносін у імперыі пад назвай «Канцэлярыя пабудовы дзяржаўных дарог», але ўжо ў 1775 г. ён быў ліквідаваны на падставе выдання «Пастановы аб губернях» [3]. У 1786 г. створана камісія па дарогах, якую ў 1796 г. Павел I скасаваў. Тым не менш, яна аднавіла сваю дзейнасць у 1800 г., атрымаўшы назву «Экспедыцыя па пабудове дарог у дзяржаве».

Для таго каб забяспечыць своєчасовае будаўніцтва і рамонт сухапутных шляхоў зносін, пастановай Дзяржаўнага Савета ад 28 верасня 1832 г. на тэрыторыі Беларусі былі створаны губернскае будаўнічыя камісіі, якія знаходзіліся пад кіраўніцтвам Галоўнага ўпраўлення шляхоў зносін і грамадскіх пабудов [4]. Яны ажыццяўлялі ўпраўленне ўсімі казённымі і грамадскімі пабудовамі ў губернях, а таксама ведалі справамі архітэктурнай, будаўнічай і інжынернай часткі, кантралявалі стан пабудовы, выкананне іх рамонту і перабудовы, складанне праектаў, планаў і смет на новае будаўніцтва, рамонт і перапланаванне пабудовы. Камісіі таксама займаліся праверкамі фінансавых справаздач, станам і якасцю выкананых работ.

Указам ад 19 сакавіка 1798 г. улады Расійскай імперыі зацвердзілі на тэрыторыі беларускіх губерняў сацыяльны збор на будаўніцтва і падтрыманне ў належным стане дарог [5, с.22]. Так, з 1805 г. пачалі прымяняцца агульныя дарожныя знакі – галоўным чынам верставыя слупы і ўказацелі накірункаў, а ўжо ў 1817 г. былі распрацаваны асноўныя палажэнні ўпраўлення шляхамі зносін. Паводле іх праз кожныя 7 вёрст ставіліся казармы для працоўных і наглядаючага, праз 50 вёрст – будынкі для даглядчыка і дарожных наглядаючых, праз кожныя 200 вёрст – дамы для інжынераў [2, с.63].

Развіццё сухапутных шляхоў зносін Палескага рэгіёна Беларусі было непарыўна звязана з фарміраваннем агульнарасійскай сухапутнай транспартнай сеткі. Менавіта злученне ўсходу і захаду пры дапамозе новых шляхоў зносін і транспарту прывяло да фарміравання ў другой палове XIX ст. агульнарасійскага рынку. У гэтых спрыяльных эканамічных умовах праходзіў генезіс капіталізму імперыі, дзе адно з найважнейшых месцаў займаў транспарт.

Шляхі і тракты выконвалі функцыі абслугоўвання прыстаней, а пасля 1862 г. і чыгунак на дастаўцы тавараў, пошты і іншых грузаў. Паводле зямскай статыстыкі ўстанавлівалася сярэдняя працягласць перавозак па грунтовых дарогах да прыстаней – 30 вёрст, да кірмашоў, паводле зямскай статыстыкі – 20 вёрст, да чыгуначных станцый – 15 вёрст.

У залежнасці ад прызначэння дарогі былі грунтовыя, брукаваныя і шашэйныя. Грунтовыя дарогі выкарыстоўваліся для мясцовага злучэння, паміж вёскамі, мястэчкамі і павятовымі гарадамі; брукаваныя і шашэйныя – для міжнародных, губернскіх, транзітных і паштовых зносін, дзе існавала патрэба ў хуткім перамяшчэнні грузаў. Міністэрства шляхоў зносін ранжыравала шашэйныя дарогі па класах у залежнасці ад інтэнсіўнасці транспартнага абароту, дзе ўстанавлівалася спецыяльны збор па 25 калеек з душы на ўтрыманне дадзенай шашы. У 1833 г. усе сухапутныя дарогі былі падзелены на 5 класаў.

З мэтай падтрымання дарог, мастоў, грэбляў у належным стане ўлады ініцыявалі падзел дарожных камунікацый на ўчасткі, якія знаходзіліся на ўтрыманні сельскіх альбо гарадскіх абшчын, аб чым сведчаць архіўныя звесткі: «(...) па Пінскаму павету (...) рамонт дарог і ўтрыманне іх як у горадзе, так і ў паветах падзяліць на ўчасткі па колькасці душ (...) Уласнікаў, каму пазначана, апавясціць, каб з надыходам вясенняга перыяду 1831 г. абавязкова прыступілі да работ, таксама яўрэй і вакольная шляхта, і што ўчастковымі дарогамі павінны лічыцца землі, грэблі, масты і пераправы (...)» [6, с.29]. Таксама нельга не абмінуць увагай такі факт, што царская адміністрацыя жорстка кантралявала праведзеныя мерапрыемствы па ўдасканаленню і ўтрыманню сухапутнай транспартнай сеткі ў рэгіёне ў належным стане. Напрыклад: «(...) Мазырскі павет (адрамантавана) 43 вярсты паштовай дарогі, 16 вёрст 69 сажняў мастоў з пафарбаванымі бэлькамі, 31 сажань без пафарбаваных бэляк» [7, с.22-24]. Такія справаздачы існавалі па кожнаму павету, а грашовыя асіннаванні разлічаныя на рэканструкцыю і будаўніцтва сухапутных шляхоў зносін у адзначаны перыяд значна павялічваюцца. Заўважна, што ўлады спрабавалі выправіць тыя пралікі, якія існавалі ў сістэме сухапутных шляхоў зносін. У адной са справаздач на імя мінскага генерал-губернатара адзначаецца: «(...) з-за нераўнамернасці верставых слупоў няправільна разлічваюцца прагонныя грошы (...) Звярніце ўвагу на гэтыя абставіны, дзеля таго каб у далейшым усялякія непрыемнасці выкараніць (...)» [8, с.15].

Тым не менш, даволі часта гэтыя мерапрыемствы становіліся стрымліваючым фактарам эканамічнага развіцця рэгіёна. Утрыманне шляхоў зносін для невялікіх памешчыцкіх гаспадарак было абцяжарваючым фактарам, таму што акрамя выдзялення будаўнічых матэрыялаў і грашовых сродкаў, дзяржава патрабавала таксама накіравання на будаўніцтва альбо рамонт працоўных з ліку прыгонных сялян, што перашкаджала своєчасоваму правядзенню пясяўных альбо ўборачных работ і выклікала дадатковыя грашовыя страты панскай гаспадаркі. Гэта адзначалася нават пры перапісцы Мінскай губернскай дарожнай камісіі з Дэпартаментам паліцыі: «(...) Дзяржаўны савет звярнуўшы ўвагу на прыныцы ўтрымання перавозаў у Расійскай імперыі адзначае: (...) што ў некаторых месцах накіроўваюцца ад абывацеляў да перавозаў працоўныя, якія за адыход ад дому атрымліваюць ад казны аплату зусім нязначную, якая ўвогуле не

ўзнагароджвае іх за страту выгады сельскай працы (...)» [9, с.27-42]. Заўважна, што купцы Палескага рэгіёна займаліся ў большасці сваёй знешнегандлёвай дзейнасцю, што было абумоўлена ўвядзеннем у 20-я гг. XIX ст. падарожных бланкаў і падаткаў за карыстанне мастамі і пераправамі на карысць дзяржавы і гарадскога самакіравання.

Дадзеныя мерапрыемствы акрамя эканамічных інтарэсаў насілі таксама ваенна-стратэгічны характар, што стварала перашкоды фарміраванню агульнай транспартнай сеткі і суадносна развіццю эканомікі краю, так як сухапутныя шляхі зносіні не заўсёды праходзілі праз буйныя гарады Палескага рэгіёна.

Інтэнсіфікацыя сухапутных шляхоў зносіні абумовіла ўвядзенне на палескіх землях у канцы XVIII ст. інстытута паштовай службы. Распараджэннем магілёўскага губернатара «О почтовом учреждении в Псковской и Могилевской губерниях» ад 23 лістапада 1772 г. у Магілёўскай губерні былі арганізаваны першыя паштовыя ўстановы ў адпаведнасці з агульнарасійскім узорам [10].

Трэба адзначыць, што паштовыя станцыі і двары маглі здавацца ў арэнду прыватным асобам тэрмінам на 15 гадоў, а паштамты – безтэрмінова. Таксама арандатар мог перадаваць упраўленне станцыяй іншай асобе да заканчэння арэнднага тэрміну. На ўсіх станцыях мелася апісанне дарог, назвы паштовых станцый і адлегласць паміж імі. Кошт праезду па паштовай дарозе складаў каля 15 капеек за кожныя 10 вёрст; кошт пасылкі складаў 2 кап. з фунта за кожныя 100 вёрст, але пры адлегласці да адрасата менш за 50 вёрст – па 1 кап. з фунта [10].

Інтэнсіфікацыя шляхоў зносіні звязана з ростам гарадоў у пачатку XIX ст., што выклікае значнае павелічэнне рамеснай вытворчасці. Узрасла колькасць рамеснікаў і суадносна таварнасць і асартымент іх прадпрыемстваў. Так з 1800 па 1860 гг. колькасць гарадскіх рамеснікаў павялічылася ў Брэсце са 198 да 1276, у Слоніме – з 151 да 325, у Пінску – з 300 да 656. І толькі ў Мазыры іх колькасць паменшылася з 231 да 195 [11, с.84-85]. У гарадах Беларусі на той час налічвалася 78 рамесных спецыяльнасцей (у Брэсце – 47, у Гродне – 45, у Пінску – 44, у Мінску – каля 50, а ў Слуцку і Магілёве – звыш 60). Аднак паступова на змену рамеснай вытворчасці прыходзіць фабрычная. Наяўнасць зручных шляхоў зносіні абумовіла заснаванне першых фабрык у першай трэці XIX ст. на тэрыторыі беларускага Палесся, дакладней у Пінску. Тут была адкрыта мукамольная фабрыка. Таксама ў гэты час працуюць тры суконныя фабрыкі ў Брэсце, дзве – ў Слоніме.

Да сярэдзіны XIX ст. палескія гарады і мястэчкі становяцца цэнтрамі кірмашовага гандлю, што было абумоўлена развіццём мануфактурнай і станаўленнем фабрычнай вытворчасці. Сюды прывозіцца тавары з расійскіх, украінскіх губерняў, а таксама з Заходняй Еўропы. Буйнейшыя па грашоваму абароту кірмашы праводзіліся ў Брэсце, Рэчыцы, Тураве, Мазыры, Пінску, Гомелі. У некаторых гарадах і мястэчках, якія знаходзіліся каля значных водных шляхоў, кірмашы праводзіліся некалькі разоў у год. Сярод такіх можна адзначыць Гомель, Пінск, Тураў [11, с.114-115]. Інтэнсіфікацыя шляхоў зносіні дазволіла паскорыць тавараабарот, у выніку чаго адпала неабходнасць рэгулярна праводзіць кірмашы ў гарадах і буйных мястэчках. Паступова на змену кірмашам прыходзіць крамна-лавачны гандаль. Так, у Мінскай губерні ў 1879 г. на права стаяцянарнага гандлю было выдана 4656 документаў, а ў 1896 г. – 15387. У Пінску на два кірмашы было прывезена тавару на 20 тыс. руб., якое было прададзена толькі на 9 тыс. руб., у Рэчыцкім павеце – 24 тыс. руб. і 16 тыс. руб., у Мазырскім – 17 тыс. і 15 тыс., а ў самім Мазыры на два кірмашы было прывезена на 20 тыс. руб., а прададзена – на 8 тыс. руб. Дадзеныя звесткі даюць магчымасць меркаваць аб паступовым змяншэнні грашовага абароту кірмашоў і страце іх першынства ў гандлёвых аперацыях палескага рэгіёна. Кірмашы ператвараюцца ў звычайныя таржкі, дзе вёўся гандаль сельскагаспадарчымі прадуктамі, некаторымі прадметамі хатняга ўжытку і жывёлай. Пашырэнне гандлёвых сувязяў гарадоў і мястэчак беларускага Палесся абумовіла станаўленне абласных рынкаў. Цэнтрамі абласных беларускіх рынкаў былі найбольш буйныя гарады, сярод якіх вызначаюцца Гомель, Брэст і Пінск.

У канцы XIX ст. у беларускіх гарадах сфарміраваўся аўтамабільны парк, які быў прадстаўлены пераважна прыватнымі транспартнымі сродкамі. Так, паводле звестак у 1910 г. у Мінскай губерні налічвалася 12 аўтамабілей і 7 матацыклаў; у Магілёўскай губерні – 7 аўтамабілей і 6 матацыклаў; у Гродзенскай губерні – 19 аўтамабілей і 7 матацыклаў. Існавалі наёмныя гаражы часовага карыстання, якія з'явіліся ў Брэсце і Гомеле [12, с.45]. Тым не менш аўтамабільны транспарт не толькі ў беларускіх губернях, але ўвогуле ў Расійскай імперыі не атрымаў хуткага распаўсюджвання. Гэта было абумоўлена дарагоўляй апошніх, недастатковай акупальнасцю затрат на утрыманне машын, прамысловая адсталасць Расіі ад краін Заходняй Еўропы, а таксама недастаткова развітая дарожная інфраструктура. Заўважна, што ўжо з другой паловы XIX ст. сухапутныя камунікацыі паступова прыходзілі ў заняпад па прычыне перавагі чыгуначных магістралей. Так, у 1864 г. на тэрыторыі беларускіх губерняў было пабудавана толькі 27 вёрст шашы, у 1881 г. – 85 вёрст. З 1890-х гг. да 1908 г. па дзяржаўнаму плану ўведзена ў эксплуатацыю ўсяго 2502 км. шашэйных дарог. Гэта сведчыць аб тым, што ўлады не ўскладвалі на шашэйныя камунікацыі стратэгічныя задачы, а пакідалі другарадныя функцыі мясцовых зносіні.

Такім чынам, у пачатку XX ст. сухапутная транспартная сетка беларускага Палесся з'яўлялася даволі густой і разгалінаванай. Яна займала галоўнае месца ў транзітным грузаабароце паміж губернямі Еўрапейскай часткі Расійскай імперыі і краінамі заходняй Еўропы. Тым не менш, гэта не сведчыла аб тым, што палескі рэгіён быў найбольш эканамічна развітым рэгіёнам Беларусі, так як мясцовыя памешчыкі і прадпрымальнікі займаліся ў асноўным экспартам, а не перапрацоўкай прадукцыі лясной і сельскай гаспадаркі. Фактычна рэгіён займаў месца сыравіннага прыдатка Расійскай імперыі.

#### Крыніцы і літаратура

1. Романовский, Н.Т. Развитие мануфактурной промывленности в Белоруссии / Н.Т. Романовский. – Мн., 1966. – 428 с.

2. Гісторыя Беларусі. У 2 ч. Ч. 2. XIX – XX стагоддзі: Курс лекцый / П.І. Брыгадзін, У.Ф. Ладзеў, П.І. Зялінскі і інш. - Мінск: РІВШ БДУ, 2002. - 656 с;
3. I Полное собрание законов Российской империи. – т.14. - № 10377;
4. II Полное собрание законов Российской империи. – т. 7. – № 5624;
5. Мерзляк, В.И. Внутренняя торговля Белоруссии конца XVIII – первой трети XIX в. / В.И. Мерзляк. – Мн., 1991.- 62 с.
6. Дело об учреждении комитетов для разделения дорог на участки по Игуменскому, Бобруйскому, Пинскому и Речицкому уездам. – Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі г. Мінск. – Фонд 295. – Воп. 1. – Т. 1. – Спр. 283. – С. 29;
7. Ведомости о числе отстроенных почтовых дорог, мостов, плотин, и гребель по 1-го января 1821 г. – НГАБ – Ф. 295. – Воп. 1. – Т.1. – Спр. 150. – С. 176;
8. Дело о неравномерном расстоянии между почтовыми станциями по дороге новоустроенной. – НГАБ – Ф. 295. – Воп. 1. – Т.1. – Спр. 146. – С. 45;
9. Переписка с Департаментом полиции МВД и уездными дорожными комиссиями об устройстве мостов вместо перевозов на реках Минской губ. – НГАБ – Ф. 445. – Воп. 1. – Т.1. – Спр. 1. – С. 42;
10. I Полное Собрание Законов Российской Империи. – т. 19. – № 13911;
11. Люты, А.М. Сацыяльна-эканамічнае развіццё Беларусі ў другой палове XVIII – першай палове XIX стагоддзя: манаграфія. – Мн.: БДПУ, 2004. – 320 с;
12. Местный транспорт в народном хозяйстве СССР. Вып. 1. – 1924. – 86 с.

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ