



Міністэрства адукацыі Рэспублікі Беларусь

Установа адукацыі
«Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт
імя Максіма Танка»

АКТУАЛЬНЫЯ ПЫТАННІ СУЧАСНАЙ НАВУКІ

Зборнік навуковых прац

Мінск
2015

УДК 001–021.121

ББК 72

A437

Друкуецца па рашэнні рэдакцыйна-выдавецкага савета БДПУ

Рэдкалегія:

доктар педагагічных навук, прафесар *Г. В. Торхава* (адк. рэд.);

доктар фізіка-матэматычных навук, прафесар *І. С. Ташлыкоў*;

доктар філалагічных навук, прафесар *В. Д. Старычонок*;

доктар псіхалагічных навук, дацэнт *А. П. Лабанаў*

Рэцэнзенты:

доктар філалагічных навук, прафесар *А. А. Гіруцкі*;

доктар біялагічных навук, прафесар *В. М. Нікандраў*;

доктар гістарычных навук, прафесар *Г. А. Космач*;

доктар педагагічных навук, прафесар *І. І. Цыркун*;

доктар геалага-мінералагічных навук, прафесар *М. Г. Ясавееў*

Актуальныя пытанні сучаснай навукі : зб. навук. прац / рэдкал. :
A437 Г. В. Торхава (адк. рэд.) [і інш.]. – Мінск : БДПУ, 2015. – 332 с.

ISBN 978-985-541-213-8.

У зборніку змешчаны навуковыя артыкулы, прысвечаныя даследаванням у галіне грамадскіх навук, педагогікі, псіхалогіі, філалогіі, фізікі і прыродазнаўства.

Адрасуецца навукоўцам, выкладчыкам ВНУ, усім, хто цікавіцца надзённымі пытаннямі сучаснай навукі.

УДК 001–021.121

ББК 72

ISBN 978-985-541-213-8

© БДПУ, 2015

ТРАНСПАРТ ЯК ФАКТАР ПАВЕЛІЧЭННЯ ДАДАТКОВЫХ ЗАРОБКАЎ СЯЛЯНСКІХ І МЯШЧАНСКІХ ГАСПАДАРАК БЕЛАРУСІ (1772–1914 гг.).

А. У. Канойка

Ужо ў пачатку XIX ст. развіццё шляхоў зносін набыло ўстойлівы характар і патрабавала паступовага павелічэння рабочых, якія б будавалі і абслугоўвалі транспартныя камунікацыі, выконвалі транспартныя павіннасці. Таму развіццё і ўскладненне транспартнай сеткі Беларусі шч вызначаны перыяд спрыяла паступоваму павелічэнню заробкаў сялянскіх і мяшчанскіх гаспадарак, якія выконвалі перавозку грузаў і пасажыраў, займаліся пабудовай і рамонтам новых і існуючых транспартных камунікацый рэгіёна, а таксама будавалі новыя сухапутныя і водныя транспартныя сродкі. Гэта прывяло да адыходніцтва сялян і мяшчан ад сельскай гаспадаркі на карысць транспартнай сферы. Асабліва шмат сялян і мяшчан адыходзілі ў перыяд вольны ад сельскагаспадарчых работ — з позняй восені да ранняй вясны. Так, адным з самых масавых дадатковых заробкаў было возніцтва.

Асноўным відам транспарту, якім перавозіліся грузы па дарогах Беларусі ў канцы XVIII — пачатку XX ст. быў гужавы. За гэты час хуткасць гужавых перавозак па дарогах рэгіёна ўзрасла на 20–25 %. У залежнасці ад транспартуемага грузу выкарыстоўваліся розныя тыпы вазоў: чатырохколавы воз без бартоў для цяжкавагавых грузаў, скрыні для перавозкі буракоў і бульбы, двухскладовыя вазы для транспарціроўкі бяргвенняў і іншых доўгіх грузаў, спецыяльныя вазы для дастаўкі сена і саломы. Асноўнай цяглавай сілай былі коні, аднак выкарыстоўваліся і валы, асабліва на поўдні Беларусі (у раёнах Століна, Лельчыц, Дывіна і інш.).

Таксама выкарыстоўвалі валоў некаторыя збяднелыя сялянскія гаспадаркі. Таму павелічэнне транспарціроўкі грузаў і ўскладненне сеткі шляхоў зносін Беларусі даволі значна адбілася на структуры жывёлагадоўлі рэгіёна. Для атрымання да-

датковых заробкаў, сялянскія і мяшчанскія гаспадаркі паступова павялічвалі колькасць цягла. Так, у Мінскай губерні з 1872 па 1911 г. колькасць коней узрасла амаль у 2 разы, з 188 934 да 373 119 галоў [1, с. 243; 2, с. 92].

Гужавы транспарт да сярэдзіны XIX ст. быў адзіным сродкам перамяшчэння па грунтовых і шашэйных дарогах. Таму цэны за перавозку былі дастаткова высокімі: у летні час прыкладна ў 6 разоў даражэйшымі, чым параходамі, і ў 12 разоў даражэйшымі за сплаў. Так, у 20-я гг. XIX ст. кошт дастаўкі 1 пуда грузу па дарогах у 200 вёрст вагаўся ад 1 руб. 16 кап. да 1 руб. 32 кап. [3, л. 8–9 адв.]. Найбольш таннымі і частымі былі гужавыя перавозкі зімой, а самымі дарагімі – вясной і восенню. Так, за транспарціроўку тавараў на Зэльвенскі кірмаш летам 1856 г. плацілі з пуду маскоўскага грузу ад 1 руб. 35 кап. да 1 руб. 65 кап.; Ноўгарада – ад 1 руб. 70 кап. да 2 руб.; Варшавы – ад 50 да 60 кап.; Слоніма – ад 15 да 20 кап. [4, с. 244]. Вагалася цана за правоз грузаў і ў другой палове XIX ст., калі ў сярэднім за вярсту плацілі 1,5 – 2,5 кап. [5, с. 29]. Такая сітуацыя назіралася на працягу разглядаемага перыяду і была абумоўлена рознымі фактарамі: сезоннасцю, адлегласцю, цэнамі на фураж і г. д. У залежнасці ад умоў фарміраваліся і цэны на транспарціроўку тавараў. Але паступова аплата правоза грузаў па сухапутных шляхах Беларусі павялічвалася і ў 80-я гг. XIX ст. складала ў сярэднім 2,5 кап. за вярсту [6, с. 305]. У 1898 г. прагонныя грошы спаганяліся ў памеры 3 кап. з пуда грузу, а канчатковая цана за транспарціроўку тавараў складала ў канцы разглядаемага перыяду 4 кап. з пуда.

Сяляне і мяшчане наймаліся для сухапутнай транспарціроўкі розных тавараў. Так, у 1846 г. за возніцтва сяляне атрымлівалі за кожныя 7 вёрст ад 15 да 20 кап. срэбрам за аднаконную падводу. Некаторыя сяляне, якія мелі лепшую запрэжку, наймаліся для прывозу соладу з Пінска, за што атрымлівалі звычайна за аднаконную падводу ад 2 да 3 руб. срэбрам [7, л. 5; 8, л. 30; 9, л. 26].

Але акрамя дадатковых заробкаў сяляне выконвалі падводную павіннасць, якая значна абцяжарвала гаспадарку. Напрыклад, норма яе для сялян м. Рось, згодна з інвентаром 1846 г.,

складала 18 міляў ці 6 рабочых дзён у год [10, л. 20–44]. Падводная павіннасць для жыхароў Валожына заключалася ў абавязку 2 разы на год адвезці панскія грузы да Вільні. Цана за перавоз грузу залежала ад пары года, ураджаю, а таксама ад цаны на збожжа і сена. Так, у 1849 г. за 100 вёрст плата вагалася ад 10 да 12 кап. з пуда; а ў 1855 г. – ад 30 да 35 кап. з пуда. У перыяд дарагоўлі 1855 г. чвэрць аўса каштавала 7 руб., за яе транспарціроўку на 100-вёрставую адлегласць плацілі 1 руб. 60 кап. [11, с. 110–111].

Узвядзенне суднаходных каналаў у Беларусі таксама спрыяла павелічэнню дадатковых заробкаў сялян і мяшчан. Так, улады перадавалі падрады купцам і памешчыкам, а сялян прыцягвалі да выканання будаўнічых работ [12, л. 1]. Таксама ўлады дазвалялі за ўтрыманне мастоў і перавозаў браць на карысць мясцовых органаў кіравання прагонныя грошы з падарожнікаў па вызначанай таксе, што давала дадатковыя заробкі сялянам, якія вымушаны былі адыходзіць ад работы ў сельскай гаспадарцы [13, л. 17–20; 14, л. 13, 23, 29, 58; 15, л. 3–4]. Шмат рабочых з ліку сялян і мяшчан былі заняты ў сплаве па водных камунікацыях Беларусі. Напрыклад, сяляне м. Масты ў 1846 г. пры сплаўных работах атрымлівалі ў месяц ад 5 да 7 руб. Сяляне м. Скідзель займаліся сплавам хлеба па Нёмане ў г. Кёнігсберг, атрымліваючы за гэта ад 10 да 12 руб. за паўгода [3, л. 5; 8, л. 30; 9, л. 26]. Таксама вядомы заробкі сялян за канкрэтную работу. Напрыклад, за правод баркі з таварам з г. Беллага ў Рыгу лоцману плацілі ад 40 да 50 руб., а з Бешанковічаў да Рыгі – ад 25 да 30 руб. Работнікам плацілі ад 8 да 15 руб. [16, с. 493].

У адзначаны перыяд у Беларусі развівалася суднабудаўніцтва, давала дадатковыя заробкі сялянам і мяшчанам. Найбольш буйнымі цэнтрамі будаўніцтва рачных суднаў у першай палове XIX ст. на Дняпры з'яўляліся Дуброўна, Прапойск, Ветка, Лоеў, Радунь, Крычаў, Холмеч, Любеч, Камарын); на Нёмане – Стаўбцы, Новы Свержань, Любча; на Прыпяці, на сістэмах Днепра-Бугскага і Агінскага каналаў – Гарадзец, Целяханы, Пагост, Быцень, Тураў, Петрыкаў; на Зах. Дзвіне – Бешанковічы [17, с. 95]. Выдатныя баркі будаваліся на Дняпры: каля Лоева, Любеча; баркі і паўбаркі выраблялі таксама жыхары Пагоста, Це-

ляханаў, Турава і Петрыкава; м. Радунь славілася добрымі байдакамі; у Стоўбцах і Новым Свержані была наладжана вытворчасць віцінаў і батаў; м. Пясочнае ў вярхоўях Нёмана спецыялізавалася на вырабе плытоў. А з другой паловы XIX ст. пабудова суднаў адбывалася таксама ў Дубоўцы, Шклове, Жлобіне, Лоеве, Хальчыцах, Рэчыцы, в. Каменка, на прыстанях Брыгадаўскай, Адверніцкай, Чорнай Магілёўскай губ. Найбольш суднаў будавалася штогод у Стаўбцах (45–123 штукі) і Лунне (6–26 штук), Калядзіне, Любчы, Дзеляцічах, Беліцы, Пяскоўцах, Шаўдзіне. Гэтыя гарады і мястэчкі паступова становіліся эканамічнымі цэнтрамі Беларусі, таму што пабудова суднаў патрабавала значных капіталаўкладанняў. Напрыклад, пабудова баркі абыходзілася каля 300 руб., байдака – 700–1200 руб., паўбайдака – 300–700 руб., берліны – 600–1450 руб. [18, с. 24].

Такім чынам, транспарт зрабіў свой унёсак у павелічэнне дадатковых заробкаў сялянскіх і мяшчанскіх гаспадарак Беларусі ў адзначаны перыяд.

Літаратура

1. Памятная книжка Минской губернии на 1872 г. / издание Статистического комитета. – Минск : печатано в Типографии Губернского правления, 1872. – 342 с.

2. Памятная книжка Минской губернии на 1911 г. / издание Минского губернского статистического комитета ; [составитель В. С. Ярмолович]. – Минск : Губернская типография, 1910. – 224, 138, II с.: ил.

3. НГАБ. – Ф. 96. Воп. 1. Спр. 201. Дело об утверждении инвентарного описания имения Мосты, Гродненского уезда помещицы Вежемской Франтишки. 1845–1848 гг. Л. 5–40.

4. Бобровский, П. О. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Гродненская губерния : в 2 т., прилож. к Т. 1–2 / П. О. Бобровский. – СПб. : В типографии генерального штаба, 1863. – XXII, 866, II, 244, VIII, 1074, II, 392, 72 с.

5. Болбас, М. Ф. Промышленность Белоруссии 1860–1900 гг. / М. Ф. Болбас. – Минск : Изд-во БГУ, 1978. – 312 с.

6. Памятная книжка Витебской губернии на 1882 г. : с приложением карты Витебской губернии и стенного календаря на 1882 г. / издание Витебского губернского статистического комитета. – Витебск : Типография Витебского губернского правления, 1882. – [2], IV, [2], 260 с. : табл.

7. НГАБ. – Ф. 295. Воп. 1. Спр. 361. Статистические сведения о количестве населения, посевах хлеба и размерах урожая в Минской губернии. 1833 г. Л. 8-9 адв.

8. НГАБ. – Ф. 96. Воп. 1. Спр. 239. Дело об утверждении инвентарного описания им. Кулики, Пружанского уезда помещиков Гершилевских Антона и Иосифа. 1845–1847 гг. Л. 30.

9. НГАБ. – Ф. 96. Воп. 1. Спр. 126. Дело об утверждении инвентарного описания имения Заблоць, им. Крушиняны Гродненского уезда помещика Заблоцкого Иосифа. 1845–1847 гг. Л. 26.

10. НГАБ. – Ф. 96. Воп. 1. Спр. 232. Дело об утверждении инвентарного описания им. Рось, Волковыского уезда помещицы Неселовской Софии. 1845–1847 гг. Л. 20–44.

11. Соркіна, І. Мястэчкі Беларусі ў канцы XVIII – першай палове XIX ст. / І. Соркіна. – Вільнюс : ЕГУ, 2010. – 488 с.

12. НГАБ. – Ф. 1430. Воп. 1. Спр. 3335. Дело по прошению витебских купцов Гинзбурга и Рабиновича о разрешении им принять участие в производстве работ по строительству Березинского канала. Л. 1.

13. НГАБ. – Ф. 445. Воп. 1. Спр. 1. Переписка с Департаментом полиции МВД и уездными дорожными комиссиями об устройстве мостов вместо перевозов на реках Минской губ. Л. 17–20.

14. НГАБ. – Фонд 1430. Воп. 1. Спр. 443. Указы Сената и предписания МВД на 1825 г. Л. 13, 23, 29, 58, 324.

15. НГАБ. – Фонд 1430. Воп. 1. Спр. 463. Ведомости о местах и переправах в Витебской губернии и о размерах взимаемой платы за перевозки. Л. 3–4, 10–60 адв.

16. Белоруссия в эпоху феодализма : сб. док. и материалов : в 3 т. – Минск : Изд-во Акад. наук БССР, 1959–1961. – Т. 3 : Воссоединение Белоруссии с Россией и ее экономическое развитие в конце XVIII – первой половине XIX века (1772–1860) / сост. : В. В. Чепко, В. В. Шатило. – 1961. – 625 с.

17. Бураковская, Н. И. Промыслы и ремесла белорусов в период разложения феодализма и утверждения капитализма (конец XVIII–XIX ст.) : дис. ... канд. историч. наук / Н. И. Бураковская. – Минск, 1982. – 122 с.

18. Военно-статистическое обозрение Российской империи / Издаваемое по высочайшему повелению при 1-м отд-нии Департамента Ген. штаба. [трудами офицеров Генерального штаба]. – СПб. : Тип. Ген. штаб, 1848. – Т. 8, ч. 3 : Могилевская губерния / [по рекогностировкам и материалам, собр. на месте, сост. Ген. штаба капитан Черницкий]. – 1848. – [6], 79, 61 с., [3] л. табл.