

## **ТРАНСПАРТ НА ТЭРЫТОРЫІ БЕЛАРУСІ НАПЯРЭДАДНІ АДМЭНЫ ПРЫГОННАГА ПРАВА (1795—1861 гг.)**

З канца XVIII ст. у Беларусі актыўна развіваецца гандаль як адна з галін эканомікі. Менавіта пашырэнне гандлёвых сувязей беларускіх зямель з іншымі рэгіёнамі Расійскай імперыі і абумовіла фарміраванне транспартнай сеткі каналаў і дарог, дало значны штуршок для з'яўлення першага транспарту. Але трэба мець на ўвазе, што як гандаль уплываў на фарміраванне шляхоў зносін, так і стан шляхоў зносін рабіў істотнае ўздзеянне на эканоміку краіны. Ад іх стану фарміраваліся цэны на сыравіну, прамысловыя вырабы і тавары народнага карыстання. З гэтай нагоды царскі ўрад актывізаваў будаўніцтва дарог, мастоў і каналаў.

Пад актуальнасцю разглядаецца праблема станаўлення і транспартных камунікацый на тэрыторыі Беларусі. Разглядаліся камунікацыі толькі ў кантэксце эканамічнага развіцця, не засяроджвалася ўвага на ўзаемаабумоўленасці эвалюцыі як эканомікі, так і транспарту. Мэта даследавання — разгледзець генезіс транспартных камунікацый на тэрыторыі Беларусі (1795—1861 гг.) і яго ўплыў на развіццё эканомікі. На падставе пастаўленай мэты прадугледжана рашэнне наступных даследчых задач: 1) прааналізаваць стан і структуру сухапутных і водных шляхоў зносін на тэрыторыі Беларусі; 2) ахарактарызаваць уплыў транспартных камунікацый на дынаміку эканомікі Беларусі ў 1795—1861 гг.

Аналізуючы праблему генезісу капіталізму ў Расійскай імперыі, М. М. Пакроўскі, П. Г. Любаміраў, П. І. Ляшчэнка, М. А. Зяленскі, С. Г. Струмлілін, С. І. Сонцаў, С. Р. Тамсінскі, У. І. Пічэта лічылі, што становішча транспарту залежыць ад развіцця эканомікі краіны [6; 11; 14]. П. Г. Любаміраў, М. А. Зяленскі адзначалі, што XVIII ст. для Расіі характарызуецца мануфактурным перыядам вытворчасці. Гэта стварыла перадумовы для станаўлення капіталістычных адносін, але яны не выдзялялі ўплыў транспарту на гэту галіну эканомікі. Даследчыкі займаліся вывучэннем важных аспектаў развіцця капіталізму ў Расійскай

імперыі, іх распрацоўкі далі багаты факталагічны матэрыял для асэнсавання праблемы ўплыву шляхоў зносін на эканоміку краіны. Канцэнтраваны вынік даследаванняў па сацыяльна-эканамічным развіцці Беларусі быў падведзены ў перадваенныя гады ў даследаваннях К. І. Кернажыцкага і У. І. Пічэты. У манаграфіях аўтары аналізуюць агульны ход эканамічнага развіцця рэгіёна.

У 1940—1960-х гг. з’явіўся цэлы шэраг агульнатэарэтычных работ і абагульняючых манаграфій: М. М. Дружыніна, К. І. Індавай, І. М. Катаева, Н. А. Горскай, А. М. Сахарова, Н. Я. Рубінштэйна, М. Т. Раманоўскага, М. Ф. Болбаса і інш. М. Ф. Болбас паказаў, што ад стану транспартных камунікацый залежала і эканамічнае становішча беларуска-літоўскіх губерняў, прааналізаваў развіццё як сухапутных, так і водных шляхоў зносін на Беларусі, а таксама прыйшоў да высновы, што транспартная сетка на беларускіх землях не была цалкам сфарміравана. Выказаў ідэю аб тым, што часта будаўніцтва транспартнай інфраструктуры не насіла эканамічнага характару, а было абумоўлена ваеннымі патрэбамі. М. Т. Раманоўскі лічыў, што пашырэнне тавараабароту і таварна-грашовых адносін патрабавала і было прычынай развіцця шляхоў зносін у Беларусі. У 1980-я гг. В. У. Чапко ў манаграфіі «Города Белоруссии в первой половине XIX века» падкрэсліла, што менавіта з развіццём гандлю ішло ўдасканаленне транспартнай сеткі на беларускіх землях. У канцы 80-х — пачатку 90-х гг. XX ст. выходзяць у свет даследаванні А. М. Лютага, В. І. Мерзляка, В. Ф. Касовіча, В. В. Шведа [5; 7; 9]. Так, у манаграфіі «Социально-экономическое развитие городов Белоруссии в конце XVIII — первой половине XIX века» А. М. Люты акцэнтаваў увагу, што стан эканомікі ў той час непасрэдна быў абумоўлены развіццём шляхоў зносін. На яго думку, гэты працэс узаемазвязаны, што пацвярджае погляды М. Ф. Болбаса. Таксама аўтар адзначае, што агульнай сеткі дарог у беларуска-літоўскіх губернях у адзначаны перыяд не было сфарміравана. Падобных поглядаў прытрымліваўся і В. І. Мярзляк. В. В. Швед у кнізе «Торговля в Беларуси в период кризиса феодализма (1830—1850 гг.)» выдзяляе станючы аспект для развіцця ўнутранага і знешняга гандлю — гэта хуткае будаўніцтва шляхоў зносін [14, с. 10].

У Нацыянальным архіве Рэспублікі Беларусь сабраны шэраг фондаў, прысвечаных дадзенай праблематыцы. Выкарыстоўваліся дакументы фондаў 295 і 1430, дзе можна знайсці матэрыялы па справаводстве, у якіх змешчана інфармацыя аб пабудове мастоў і прыстаняў, дарог і паштовых трактаў. Ёсць дзелавая перапіска, якая дае магчымасць прасачыць за тым, якія абставіны вымушалі будаўніцтва шляхоў зносін [1—4; 10; 13].

Транспарт у заходніх губернях (Віленскай, Віцебскай, Гродзенскай, Магілёўскай і Мінскай) напярэдадні адмены прыгоннага права быў прадстаўлены рачным і сухапутным (у асноўным гужавым). Рачныя шляхі зносілі — гэта судаходныя рэкі: Днепр, Нёман, Бярэзіна, Заходняя Дзвіна, Сож, Прыпяць — амаль круглы год шырока выкарыстоўваліся і мелі вялікае значэнне для развіцця гандлёвых сувязей. Іншыя рэкі, такія як Дрыса, Свіслач, Лясная, Ула, Бобр, мелі толькі мясцовае значэнне. Тым не менш, нягледзячы на істотныя перавагі рачнога транспарту, закончайнай сеткі каналаў, якая б дазволіла звязаць водныя шляхі і тым самым паскорыць транспарціроўку тавараў, не было.

З уключэннем Беларусі ў склад Расійскай імперыі пачалі рабіцца захады па рэканструкцыі і будаўніцтве каналаў і праводзіцца мерапрыемствы па чыстцы і выпраўленні руслаў асноўных судаходных рэк, асабліва Нёмана і Шчары, ад парогаў і меляў [1; 2; 4; 14]. Так, будаўніцтва Агінскага канала пачалося яшчэ ў 1770 г. на сродкі магната Агінскага, але скончаныя работы былі толькі ў 1804 г. Агульная працягласць канала склала 48 вёрст. З гэтай нагоды ва Указе Сенага ад 31 жніўня 1804 г. адзначалася: «Распачаты гетманам Агінскім у Літоўскай губерні канал, які злучае раку Шчару і Ярцальду (Ясельду), і з дапамогай іх Днепр з Нёманам альбо Чорнае мора з Балтыйскім, размешчаны на адлегласці 46 вёрст з усталяваннем 10 дворных і 1 водаўтрымальнага шлюзаў і 4 пад’ёмных мастоў <...> будаўніцтва давершана» [12, с. 135]. Ён дазволіў злучыць басейны рэк Дняпра і Нёмана. Да сярэдзіны XIX ст. завершана будаўніцтва Дняпра-Бугскай (Каралеўскай да 1846 г.) воднай сістэмы. Агульная працягласць гэтага канала склала 93 км. Ён злучыў басейны рэк Дняпра і Віслы праз Прыпяць, Ясельду, Піну, Мухавец, Заходні Буг.

У канцы XVIII ст. пачалося будаўніцтва Сергучоўскага (Бярэзінскага) канала, што дазволіла злучыць басейны рэк Дняпра і Заходняй Дзіны. Першая частка канала атрымала назву ад ракі Сергучы. Ён быў уведзены ў строй у 1804 г., а судаходства распачата ў 1805 г. (меў 12 шлюзаў і пачынаўся ў 82 вёрстах ад г. Барысава на захадзе Барысаўскага ўезда). Другая частка — ад ракі Бярэзіны да Заходняй Дзвіны (р. Ула). Судаходства па апошняй пачалося ў 1806 г., а ўсе работы былі завершаны ў 30-х гг. XIX ст. Яны мелі агульную працягласць 148 вёрст. Пасля пабудовы Сергучоўскага, Вербскага, двух Лепельскіх і Чашніцкага каналаў агульная працягласць Бярэзінскай сістэмы склала прыкладна 231 вярсту. На яе будаўніцтва было затрачана каля 1,5 млн рублёў.

Закончаны варыянт Бярэзінскай сістэмы выглядаў наступным чынам: па Бярэзіне — Сергучоўскім канале, даўжыня — прыкладна 8 в.

300 саж. — рацэ Сергуч, даўжыня — 9 в. 380 саж. — азёрам Манец і Плаўна, даўжыня — 6 в. 495 саж. — водападзельным канале, даўжыня — 7 в. 300 саж. — возеры Бярэшча, даўжыня — прыкладна 1 в. 375 саж. — рацэ Бярэшча, даўжыня — 5 в. 100 саж. — Вербскім канале, даўжыня — 2 в. 228 саж. — рацэ Эсе — возеры Проша — першым Лепельскім канале — рацэ Уле — Чашніцкім канале — далей зноў па рацэ Уле да Заходняй Дзвіны. Хаця гэтыя каналы і былі даволі дробнымі, тым не менш гэта дазволіла ўзняць прамысловае значэнне гарадоў Лепеля, Барысава і Дзісенскага павета. Асноўным прызначэннем гэтай воднай сістэмы быў лесасплаў з Мінскай губерні ў Заходнюю Дзвіну і далей да Рыгі. З 1825 г. пачынаецца будаўніцтва Аўгустоўскага канала, які ў 1838 г. злучыў Віслу з Нёманам [8, с. 230].

Не спынялася праца па будаўніцтве невялікіх каналаў мясцовага значэння. У асноўным яны прызначаліся для лесасплаву. Так, быў пабудаваны Батоўскі канал у Кобрынскім павеце. Аформленая сетка рачных каналаў прамысловага значэння сфарміравалася к сярэдзіне XIX ст. Праведзеныя меры дазволілі стварыць даволі шматлікі гандлёвы флот. У асноўным флот Беларусі прадстаўлялі старыя парусныя судны невялікай грузападымальнасці — ад 60 да 100 тыс. пудоў. Пераважна гэта былі баркі, вітыны, лайбы, берліны, байдаркі, стругі, галеры, дубасы, лодкі і платы. Скорасць сплаву на такіх судах не перавышала 80 вёрст за дзень [7, с. 35]. Галоўнымі цэнтрамі судаходства ў Беларусі былі гарады Крычаў, Стоўбцы, Лоеў, Мазыр, Рэчыца, Пінск, Гомель, Бабруйск. Першы параход з’явіўся ў 1823 г. на Дняпры, пабудаваны на сродкі графа М. С. Варанцова ў маёнтку Мошны. Толькі к пачатку рэформаў 1860-х гг. у Беларусі сфарміраваўся гандлёвы параходны флот.

Галоўным шляхам, які звязваў Беларусь і Украіну, быў Днепр і яго прытокі. К другой чвэрці XIX ст. тут налічвалася звыш 60 прыстаней [5, с. 46]. Заходняя Дзвіна дазваляла мець добрыя гандлёвыя зносіны Віцебшчыне, а таксама паўночным паветам Мінскай і Магілёўскай губерняў з Прыбалтыкай. Нёман аб’ядноўваў Заходнюю Беларусь з Прусіяй; Заходні Буг і Прыпяць — паўднёва-заходнія землі Беларусі з Польшчай.

Шырокае выкарыстанне рачных шляхоў зносін прывяло да пашырэння будаўніцтва прыстаней на асноўных месцах прыпынку, якімі выступалі прамысловыя цэнтры (гарады). Так, найбольш буйнымі прыстанямі па грузаабароце ў Віцебскай губерні былі: Віцебск, Полацк, Ула, Чашнікі, Лепель, Сураж; у Гродзенскай — Гродна, Брэст, Слонім; у Мінскай — Пінск, Барысаў, Бабруйск, Лоеў, Стоўбцы, Рэчыца; у Магілёўскай — Магілёў, Крычаў, Рагачоў, Ветка, Беліца, Шклоў. Некаторыя

прыстані былі добра ўкамплектаваны спецыяльнымі прыладамі для разгрузкі і пагрузкі тавараў, мелася месца для зімовай стаянкі, рамонт, адкосы замацоўваліся брукам. Напрыклад, да Брэсцкай прыстані была нават падведзена шашэйная дарога. Адным з галоўных паказчыкаў развіцця рачнога транспарту ў Беларусі ў канцы XVIII — першай трэці XIX ст. стала павелічэнне грузаабароту на некаторых прыстанях. Так, на Пінскую прыстань прыбылі і адышлі з 1844 па 1849 г. 34 824 судны, 3121 плыт коштам грузаў на 8300 тыс. руб., а ў наступным пяцігоддзі (1849—1853 г.) — 47 102 судны, 3331 плыт з грузам на агульную суму 11 737 тыс. руб. У 1810 г. на Віцебскай прыстані было пагружана на судны 127 880 пудоў розных грузаў, а ў 1827 г. — ужо 1203 тыс. пудоў, альбо ў 9 разоў болей [10, с. 140]. Да Барысаўскай прыстані ў 1820 г. прыйшло 18 суднаў з грузам на 296 968 руб., а ўжо ў 1821 г. прыйшло 34 судны з грузам на 601 114 руб. Праз Барысаў прайшло ў 1820 г. у Рыгу 845 мачт і 9579 калод будаўнічага лесу, а ў 1821 г. — 1176 мачт, 38 плытоў і 18 624 калоды будаўнічага лесу [8, с. 140].

Гужавы транспарт з’яўляўся асноўным сродкам транспарціроўкі грузаў па грунтавых дарогах. Таму асноўная ўвага ўлад накіроўвалася на будаўніцтва новых і паляпшэнне існуючых шашэйных і грунтавых дарог. Ужо ў канцы XVIII ст. на сродкі казны і багатых феодалаў былі пабудаваны дарогі Слонім — Лагішын — Пінск і далей на Валынь; Віцебск — Смаленск і інш. [12, с. 132].

У першай палове XIX ст., і асабліва ў другой яго чвэрці, дарожнае будаўніцтва на тэрыторыі Беларусі вялося больш інтэнсіўнымі тэмпамі. Пабудаваны такія дарогі, як Віцебск — Дынабург — Рыга; Смаленск — Орша — Мінск — Брэст; Магілёў — Арол; Магілёў — Жытомір; Вільня — Гродна — Беласток; Віцебск — Яраслаўль; Вільня — Мінск — Бабруйск — Рагачоў; Брэст — Уладзімір і інш. Напрыклад, у 1811 г. у Магілёўскай губерні паштовых і шашэйных дарог было менш за 1000 вёрст, а ў 1848 г. іх ужо стала каля 2000. Да пачатку 50-х гг. XIX ст. у Беларусі існавала больш за 10 паштовых трактаў і шашэйных дарог [12, с. 132].

Менавіта ў гэты перыяд з’яўляюцца першыя магістральныя дарогі, якія звязвалі Цэнтральную Расію з украінскімі, беларускімі, польскімі і прыбалтыйскімі губернямі. Пецяўбургска-Кіеўская звязала сталіцу імперыі з паўночна-заходнімі губернямі Украіны. Па тэрыторыі Беларусі дарога прайшла праз Сураж, Гапонаўшчыну, Віцебск, Полавічы Віцебскай губерні; Бабінавічы, Арэхаўск, Оршу, Александрыю, Шклоў, Дабрэйку, Магілёў, Кутню, Рабавічы, Прапойск, Літвінавічы, Воранаўшчыну, Чачэрск, Шэпятовічы, Асобін, Касцюкова, Беліцу, Пясочную Буду

Магілёўскай губерні і далей да станцыі Дабранка Чарнігаўскай губерні. Гэта дарога адыгрывала вялікае эканамічнае значэнне як для Беларусі, так і для ўсёй Расійскай імперыі. Маскоўска-Рыжская на тэрыторыі Беларусі прайшла па правым беразе Заходняй Дзвіны на Віцебск, Старое Сяло, Курылаўшчыну, Дубовікі, Астраўляны, Полацк, Гамзелева, Пруднікі, Дрысу, Чурылава і Прыдруйск Віцебскай губерні. Маскоўска-Варшаўская пралягала праз Ляды, Каз'яны, Дуброўна, Оршу, Коханаву, Талочын, Бобр, Крупкі Магілёўскай губерні; Барысаў, Смалявічы, Мінск, Койданава, Стоўбцы, Нясвіж, Сталовічы Мінскай губерні; Слонім, Пружаны, Кобрын, Брэст Гродзенскай губерні. Трэба адзначыць, што гэта дарога была адзіная на той час, якая адносілася да першага класа і мела важнейшае значэнне для развіцця гандлю.

Гандлёва-транспартныя дарогі ў залежнасці ад прызначэння падзяляліся на паштовыя, гандлёвыя і ваенныя. Па гэтых дарогах вялася перавозка як транзітных, так і мясцовых грузаў. Ужо ў 1830-я гг. на тэрыторыі Беларусі налічвалася 13 губернскіх і 7 павятовых трактаў.

Вялікае значэнне для развіцця эканомікі беларускіх зямель мела будаўніцтва паштовых трактаў, якія праходзілі па галоўных губернскіх дарогах. Паштовыя тракты дазволілі звязаць губернскія цэнтры з асноўнымі павятовымі гарадамі і маёнткамі. Па іх перавозіліся як почта і пасажыры, так і розныя прамысловыя тавары. Арганізацыя паштовых трактаў мела таксама своеасаблівую спецыфіку. Так, дарога мела стаўбы, якія адлічвалі вёрсты, а праз кожныя 15—20 вёрст знаходзілася паштовая станцыя, на якой можна было змяніць коней і адпачыць. Гэта дазваляла паскорыць транспарціроўку як пошты, так і важных грузаў [9, с. 47].

Нягледзячы на даволі разгалінаваную сетку дарог, не вырашылася пытанне транспарціроўкі важных хуткасных грузаў, асабліва для ваенных і прамысловых патрэб. Таксама ўносілі свой уклад і вяснова-восеньскія неспрыяльныя ўмовы. Грузы часта затрымліваліся ў дарозе, а іх транспарціроўка па гэтай прычыне даражэла. Было прынята рашэнне будаваць праз тэрыторыю Беларусі шашэйныя дарогі. Але першая з іх, Пецярбургска-Кіеўская, толькі ў 1840 г. прыняла конныя падводы.

На тэрыторыі Беларусі ў першай палове XVIII — сярэдзіне XIX ст. не была сфарміравана адзіная транспартная сістэма. Тым не менш, нягледзячы на хуткае дарожнае будаўніцтва і стварэнне новых водных шляхоў зносін, многія камунікацыі не выкарыстоўваліся паўнацэнна, а толькі сезонна. Водны транспарт у адзначаны перыяд быў прадстаўлены ў асноўным паруснымі судамі. Усё гэта стрымлівала развіццё як унутранага, так і знешняга гандлю.

## ЛІТАРАТУРА

1. Дело об отправке лесоматериалов, необходимых для строительства Огинского канала // Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі ў г. Мінску (НГАБ). Ф. 295. Воп. 1. Спр. 36.
2. Дело об отпуске средств на завершение строительства Огинского канала // НГАБ. Ф. 295. Воп. 1. Спр. 37.
3. Дело об отпуске средств на постройку моста через р. Свислочь в г. Минске // НГАБ. Ф. 295. Воп. 1. Спр. 179.
4. Дело по предписанию министра коммерции графа Румянцева о принятии мер правительством по улучшению судоходности рек, протекавших по Волынской и Литовской губерниям // НГАБ. Ф. 295. Воп. 1. Спр. 72.
5. *Касовіч, В. Ф.* Гістарыяграфія і крыніцы сацыяльна-эканамічнага развіцця Беларусі ў другой палове XVIII — першай палове XIX ст. / В. Ф. Касовіч. Бел. дзярж. пед. ун-т імя Максіма Танка. Мінск : БДПУ, 1996. 93 с.
6. *Любомиров, П. Г.* Очерки по истории русской промышленности в XVIII и начале XIX века: организационная структура промышленных предприятий. Прибой, 1930. 194 с.
7. *Лютый, А. М.* Социально-экономическое развитие городов Белоруссии в конце XVIII — первой половине XIX века / А. М. Лютый. Минск : Наука и техника, 1987. 183 с.
8. *Зеленский, И.* Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами генерального штаба / И. Зеленский. СПб. : Воен. тип., 1864. Ч. 1 : Минская губерния. 672 с.
9. *Мерзляк, В. И.* Внутренняя торговля Белоруссии конца XVIII — первой трети XIX в. / В. И. Мерзляк. Минск, 1991. 62 с.
10. Переписка с Дисненской строительной городской комиссией о постройке моста через р. Дисну // НГАБ. Ф. 295. Воп. 1. Спр. 156.
11. *Покровский, М. Н.* Русская история с древнейших времен / М. Н. Покровский // Избранные произведения: в 4 кн. М., 1966. Кн. 1. 560 с.
12. *Романовский, Н. Т.* Развитие мануфактурной промышленности в Белоруссии / Н. Т. Романовский. Минск, 1966. 428 с.
13. Сведения о судоходности Лепельского канала и рек Березины, Горыни, Дисны (январь 1820 г. — декабрь 1821 г.) // НГАБ. Ф. 295. Воп. 1. Спр. 35.
14. *Швед, В. В.* Торговля в Беларуси в период кризиса феодализма (1830—1850 гг.) / В. В. Швед. Гродно : ПКФ «Орбикс» 1995. 195 с.

## РЭЗЮМЭ. SUMMARY

Аналізуюцца публікацыі і архіўныя крыніцы па гісторыі развіцця транспартных камунікацый і іх уплыве на эканамічнае развіццё беларуска-літоўскіх губерняў у канцы XVIII — першай паловы XIX ст. Разглядаецца становішча транспарту (сухопутнага і ваднага) і яго роля ў эканамічным развіцці беларуска-літоўскіх губерняў у гэты перыяд.

Analyzes the literature and archival sources on the history of development of transport communications and their impact on the economic development of the Belarusian-Lithuanian provinces at the end of XVIII — first half XIX century. The article discusses the position of transport (land and water) and its role in the economic development of the Belarusian-Lithuanian provinces in this period.

Артыкул паступіў у рэдакцыю 7 ліпеня 2011 г.