

Развитие транспортной системы Беларуси в конце XVIII – начале XX века

УДК 94(476)“17/19”: 656



Александр КОНОЙКО,
кандидат исторических наук, доцент

Александр КОНОЙКО. Развитие транспортной системы Беларуси в конце XVIII – начале XX века. В статье рассматривается формирование и развитие транспортной системы в пяти северо-западных (белорусских) губерниях Российской империи в конце XVIII – начале XX века. Особое внимание автором уделяется изучению предпосылок и тенденций строительства новых сухопутных и водных путей сообщения, правового регулирования процесса строительства, реконструкции и содержания транспортных артерий и вспомогательных сооружений; сотрудничества государства и частного капитала по укреплению материальной базы транспорта. В статье обоснованно определяется вклад белорусских губерний в развитие общероссийской транспортной системы.

Ключевые слова: государственно-частное сотрудничество, транспорт, транспортные коммуникации, пути сообщения, частный капитал, узкоколейки.

Alexander KONOIKO. Development of Belarus' transport system in the late 18th-early 20th centuries. The article discusses the formation and development of the transport system in five north-western (Belarusian) provinces of the Russian Empire in the late 18th-early 20th centuries. The author pays special attention to studying prerequisites and trends for building new land and water routes, legal regulation of construction, upgrade and maintenance of transport arteries and auxiliary facilities, as well as cooperation of the state and private capital in strengthening the physical infrastructure of the transport sector. The article determines and substantiates the contribution of the Belarusian provinces to the development of the all-Russian transport system.

Keywords: public-private cooperation, transport, transport communications, transport routes, private capital, narrow-gauge railways.

Процесс развития путей сообщения в пяти северо-западных (Минской, Витебской, Могилевской, Гродненской и Виленской) губерниях Российской империи в конце XVIII – начале XX века является малоизученным вопросом в отечественной историографии. Стоит отметить, что из действующих в указанный период транспортных коммуникаций преимущественно изучались железные дороги. Деятельность же го-

сударственных органов по управлению транспортной сферой, формированию единой транспортной сети и сопутствующих коммуникаций в Северо-Западном регионе почти не затрагивалась.

Известно, что в буржуазной российской историографии предпринимались попытки проанализировать развитие в Российской империи сухопутных и водных путей сообщения. Исследователи высказывали предложения по дальнейшему их развитию и в белорусских губерниях, составляли проекты и сметы для новых коммуникаций [1; 2; 3].

В рамках марксистской историографии транспорт Беларуси оставался малоисследованным объектом. Тем не менее в период 1920–1940-х годов появился ряд фундаментальных исследований транспортной системы пяти северо-западных губерний (К.А. Опшенгейм, В.К. Яцунский, С.А. Покровский и др.). В современной белорусской историографии приобрело актуальность изучение экономической и социальной истории, в том числе исто-

ОБ АВТОРЕ

КОНОЙКО Александр Владимирович.

Родился в 1987 году в д. Заполье Кличевского района Могилевской области. Окончил исторический факультет Белорусского государственного педагогического университета имени М. Танка (2009), магистратуру (2010) и аспирантуру (2015).

С 2010 года – преподаватель, с 2016 года – доцент кафедры всеобщей истории и методики преподавания истории БГПУ имени М. Танка.

Кандидат исторических наук (2015), доцент (2018).

Автор более 50 научных работ, учебно-методического пособия (в соавторстве) и двух научно-популярных изданий (в соавторстве).

Сфера научных интересов: социально-экономическая история Беларуси, развитие общественно-политической и философской мысли в Беларуси в конце XVIII – начале XXI века.

► Минск. Виленский вокзал. Начало XX века



рии транспорта. Среди этих работ в первую очередь следует отметить такие, как «История Белорусской железной дороги. Из века XIX – в век XXI», «Западный пограничный регион в военно-стратегических планах Российской империи» [4; 5]. Однако малоисследованным остается вопрос дальнейшего фундаментального изучения системы управления транспортными коммуникациями, формирования единой транспортной сети.

Первые контуры транспортной системы на территории Беларуси вырисовываются с середины XVIII века, когда власти Речи Посполитой совместно с состоятельными помещиками начали работы по строительству, ремонту и реконструкции дорог к крупным городам. Весомым был вклад в улучшение водных путей сообщения Скарбовых (казенных) комиссий, действовавших в 1765–1794 годах. Их представители на уездных сеймиках постоянно ставили вопрос о необходимости улучшения существующих транспортных коммуникаций. В функции Скарбовых комиссий входило составление для правительства отчетов о состоянии судоходных рек и пр. [6, с. 21]. Но значительные экономические трудности, вызванные политической нестабильностью в Речи Посполитой, а также экспансионистская политика соседних государств не позволили в полной мере реализовать мероприятия по улучшению путей сообщения [7, л. 1 – 17 об.; 8, с. 35]. После же вхождения территории Беларуси в состав Российской империи было ак-

тивизировано начатое во времена Речи Посполитой строительство каналов и дорог с приведением их к общероссийским стандартам.

Структурированное управление путями сообщения в России берет свое начало со второй половины XVIII века. В частности, в 1755 году была создана Канцелярия отстроения государственных дорог – центральный орган по управлению транспортом, которую, однако, через 20 лет ликвидировали на основании Постановления о губерниях. В 1786 году была создана комиссия о дорогах, но уже через 10 лет ее упразднили. Тем не менее она возобновила свою деятельность в 1800 году под названием «Экспедиция устроения дорог в государстве» [9, с. 5–22]. Стоит отметить, что на становление и развитие системы управления путями сообщения Российской империи большое влияние оказывал царь: он назначал руководителей, которые ведали коммуникациями, и утверждал приоритетные направления развития транспортной сферой. Таким образом, данная система корректировалась в соответствии с требованиями времени, но это были изменения структурные, а не сущностные.

В сфере регулирования транспортных коммуникаций на территории Беларуси Россия руководствовалась географическими, экономическими и стратегическими факторами. К географическим стоит отнести то обстоятельство, что белорусские губернии с развитой системой рек могли использоваться практически

без проведения мероприятий по очистке и укреплению берегов и благодаря этому выступали удобным соединительным звеном между европейской частью России и странами Западной Европы и Ближнего Востока. Это стимулировало власти к скорейшему и полному использованию имеющихся водных путей сообщения и построению новых. Также с целью экономического освоения края предпринимались меры по оформлению сухопутной транспортной сети Беларуси. Стратегический же фактор заключался в том, что царские власти рассматривали белорусские губернии как форпост на границе с западными государствами и как плацдарм на случай военных действий.

Оформление транспортной системы на территории северо-западных губерний России в 1772–1914 годах требовало огромных материальных и человеческих ресурсов. Это было обусловлено не только ускоренными темпами по инкорпорации белорусских губерний, но, фактически, формированием транспортной материально-технической базы в регионе. Сухопутные пути сообщения уже в конце XVIII века представляли собой достаточно слаженную систему, несмотря на слабое технологическое развитие и нехватку материальных ресурсов. Начиная с 1805 года были введены общие дорожные знаки (главным образом верстовые столбы и указатели направлений) [10, с. 203]. В зависимости от назначения дороги делились на почтовые, торговые, военные, этапные (для пересылки арестантов); по способу строительства – на грунтовые, шоссейные, железнодорожные (со второй половины XIX века). Существовали также зимние дороги, которые значительно сокращали расстояние и позволяли перевозить на санях тяжелые грузы лишь зимой [10, л. 22–24].

Политика царских властей конца XVIII – начала XIX века в сфере содержания путей сообщения характеризовалась переводом стратегических дорог на государственное содержание [11, л. 1–9; 12, л. 1–19]. В начале XIX века за счет государства шло активное строительство

почтовых дорог, которые, в отличие от военных путей, содержались за прогонные деньги [13, л. 1–5]. Для покрытия расходов на их постройку и содержание с каждой ревизской души взимался специальный сбор по 25 копеек и по 5 % с уплаченных купцами налогов [14, л. 7; 15, с. 17].

К началу 1830-х годов строительство почтовых трактов для российских властей было одним из наиболее приоритетных направлений дорожного строительства на территории Беларуси [10, л. 20–99; 16, л. 10–87]. С 1833 года для разграничения транспортных потоков все сухопутные дороги империи были разделены на пять классов. Дороги первого (высшего) класса содержались за счет государства, второго – местных повинностей, третьего – помещиков. К четвертому классу относились местные проселочные дороги, к пятому – полевые и лесные [17, с. 39]. Но класс дороги не всегда был надежным показателем ее транспортных возможностей. Дороги второго класса могли быть хуже дорог третьего класса [18, л. 4 об. – 6].

Сухопутные пути сообщения уже в конце XVIII века представляли собой достаточно организованную систему [19, с. 21]. В 1801 году по территории пяти северо-западных губерний проходило 16 благоустроенных трактов (шоссейных дорог) общей протяженностью 4301 верста, что говорит о развитии комплексного дорожного строительства в Российской империи. Тем не менее тракты имели второстепенное значение в системе путей сообщения Российской империи: фактически их деятельность ограничивалась подвозом грузов к водным пристаням и железнодорожным станциям [20, с. 28–29].

Однако строительство дорог в белорусских губерниях не прекращалось, и в конце дореформенного периода, к 1860 году, их общая протяженность составила около 4925 верст, из них 3816 – почтовых и 1109 – шоссейных. С 1890-х до 1908 года по государственному плану было возведено 2345 верст шоссейных дорог. Накануне и во время Первой мировой войны в

северо-западных губерниях содержалось: шоссейных дорог – 2839 верст, мощеных – 115, грунтовых – 52 981 верста. Шоссейные дороги составляли почти 4 % от всех дорог региона, что в два раза превышало средний показатель по Российской империи [21, с. 102].

Вместе с развитием сухопутных путей сообщения постепенно росло количество гужевого транспорта, который до конца XIX века являлся единственным средством передвижения по дорогам. В 1864–1912 годах в пяти северо-западных губерниях количество лошадей увеличилось с 901 тыс. до 1565 тыс. голов [22, с. 428–433]. Стоимость перевозки была достаточно высокой: в летнее время примерно в шесть раз дороже, чем пароходами, и в 12 раз дороже водного сплава. За указанный период размер взимаемых прогонных денег с груза вырос приблизительно в 2,5 раза и к началу XX века составил 4 копейки с пуда. И все же гужевые перевозки были прибыльными только при транспортировке товаров на расстояние не более 50 верст, хотя объемы перевозки грузов неуклонно росли.

В конце XVIII – начале XX века водные пути сообщения пяти северо-западных губерний занимали важное место в транспортной системе Российской империи. Белорусские реки связывали южные и центрально-русские губернии с бал-

тийскими и черноморскими морскими портами. Основную роль в транспортной политике российских властей играла самая значимая водная артерия на белорусских землях – река Днепр.

К середине XIX века крупные судоходные реки Беларуси были связаны между собой системой каналов и имели устойчивую систему сплава леса и перевозки товаров [23, с. 226]. Каналы использовались преимущественно во время весенней и осенней навигаций, местами были неглубоки и имели много препятствий в виде порогов и перекатов, а также самовольно построенных плотин и мельниц. В то же время этого было достаточно, чтобы сложились устойчивые транспортные отношения по водным артериям региона. Таким образом, к 1860 году в северо-западных губерниях насчитывалось почти 3750 верст судоходных и около 7500 верст сплавных путей. В начале XX века протяженность судоходных путей сообщения увеличилась практически в три раза и достигла 10 300 верст [24, с. 5].

Не только недостаток финансовых средств, но также и территориальные споры затягивали мероприятия по улучшению водной транспортной сети на территории Беларуси. Так, Российская империя и Пруссия не могли определить последовательность проведения работ по очистке русла рек Неман и Западный Буг [25, л. 7]. Особое внимание на водное хозяйство правительство обратило в 1909 году, когда была создана межведомственная комиссия для составления плана работ по улучшению и развитию водных путей сообщения России, что было вызвано общей убыточностью железных дорог [17, с. 26]. В итоге с целью улучшения и развития водных коммуникаций в северо-западных губерниях империи Черноморско-Балтийская и Средне-Российская магистрали были определены приоритетными направлениями. Предполагалось шлюзование реки Днепр от Орши до устья Березины, а также Западной Двины, реконструкция Днепровско-Бугской, Августовской и Огинской водных систем.

▼ Лесной сплав по Березине. Начало XX века



С формированием водной транспортной сети в белорусских губерниях наблюдалось увеличение количества пристаней. Некоторые из них были хорошо укомплектованы: имелись места для зимней стоянки, ремонта и т. д. Условно пристани делились на универсальные и специализированные. Первые преимущественно располагались в Восточной Беларуси и на них приходилась большая часть транзитного сплава и судоходства. К специализированным можно отнести все остальные. В начале XX века на территории Беларуси насчитывалось 164 пристани, которые использовались при транзитной и внешней торговле.

Развитие водных путей сообщения в регионе обусловило увеличение речного флота, который был представлен преимущественно парусными судами небольшой грузоподъемности – от 60 до 100 тыс. пудов, скорость сплава на которых не превышала 80 верст в день. С 1820 года по Днепру начал ходить первый пароход, а в 1862 году по рекам пяти северо-западных губерний ходило уже 47 пароходов. До начала XX века имелось 349 пароходов и 2391 непаровое судно, которые осуществляли регулярное сообщение по Днепру, Западной Двине, Неману и Припяти [26, с. 66–67].

В указанный период в белорусских губерниях развивалось кораблестроение, что говорит о влиянии транспортного сообщения на ремесла и промышленность. Основное количество судов производили на Днепре: в Дубровно, Пропойске, Ветке, Лоеве, Кричеве, Комарине, Шклове; на Немане – в Столбцах и Новом Свержене; на Припяти – в Телеханах, Турове, Петрикове, Пинске; на Западной Двине – в Бешенковичах. Больше всего судов (45–123 единицы) сооружалось ежегодно в Столбцах.

Строительство железных дорог началось в белорусских губерниях в 1860-х годах. Северо-западный регион одним из первых в Российской империи получил данный вид транспорта, что свидетельствовало о его стратегической важности. Железнодорожное сообщение в Беларуси начало действовать 15 декабря 1862 года



▲ Вокзал в Бресте

на Петербургско-Варшавской магистрали. В 1868 году был открыт для движения Орловско-Витебский участок Риги-Орловской железной дороги. Позднее добавились Варшавско-Тереспольская, Бресто-Граевская, Киево-Брестская, Ландварово-Роменская, Полесские железные дороги. Таким образом, в конце 1880-х годов оформилась железнодорожная система общей протяженностью 2299 верст, или около 15 % от всей тогдашней железнодорожной сети Российской империи [4, с. 222].

В конце XIX века в пяти северо-западных губерниях развернулось строительство узкоколеек: в нем активное участие принимали местные помещики

▼ Канал Огинского



и промышленники. Так, И.Ф. Дараган в Бобруйском уезде одним из первых профинансировал постройку узкоколейки протяженностью 7 верст от станции Хлюстино Московско-Брестской железной до-

Статья поступила
в редакцию 30.07.2018 г.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бутурлин, С.П. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России / С.П. Бутурлин. – М.: Унив. тип. (Катков и К^о), 1865. – 96 с.
2. Золотарев, А.М. Записки военной статистики России: курс старшего класса Николаев. акад. Генер. штаба: [в 2 т.] / А.М. Золотарев. – Т. 2: Западно-пограничная полоса. – СПб.: Типолитогр. А.Е. Ландау, 1885. – 407 с.
3. Сборник военных обзоров Западной России и пограничных областей Австро-Венгрии и Германии. – Вып. 7: «От Вислы до Днепра» / Сарматикус; пер. с нем. Шванк. – СПб.: Изд. Военно-учетного ком. Гл. штаба, 1886 – 245с.
4. История Белорусской железной дороги. Из XIX века – в век XXI: [1862–2012] / В.В. Яновская [и др.]. – Минск: Маст. лит., 2012. – 958 с.
5. Лукашевич, А.М. Западный пограничный регион в военно-стратегических планах Российской империи (конец XVIII в. – 1812 г.): в 3 кн. / А.М. Лукашевич. – Кн. 2: Изучение, инженерная и топографическая подготовка театра войны. – Минск: ИВЦ Минфина, 2012. – 357 с.
6. Краткое обозрение искусственных водяных сообщений в России. – СПб.: Воен. тип., 1843. – 56 с.
7. Национальный исторический архив Беларуси (далее – НИАБ). – Ф. 1. Оп. 1. Д. 16.
8. Россия: полное географическое описание нашего Отечества: настол. и дорож. кн. для рус. людей: [в 19 т.] / под ред. В. П. Семенова; под общ. рук. П.П. Семенова, В.И. Ламанского. – СПб.: Типолитогр. «Евг. Тиле преемн.», [1899–1914]. – Т. 9: Верхнее Поднепровье и Белоруссия: с 111 политипажами, 37 диагр., картогр. и схемат. профилями, 1 большой справ. и 10 малыми картами / сост.: В. П. Семенов [и др.]. – 1905. – 619 с.
9. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798–1898 гг.). – СПб.: Тип. М-ва путей сообщения, 1898. – VIII. – 221 с.
10. НИАБ. – Ф. 295. Оп. 1. Д. 150.
11. НИАБ. – Ф. 295. Оп. 1. Д. 3.
12. НИАБ. – Ф. 295. Оп. 1. Д. 4.
13. НИАБ. – Ф. 1297. Оп. 1. Д. 80.
14. НИАБ. – Ф. 1430. Оп. 1. Д. 2993.
15. Георгиевский, П.И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке / П.И. Георгиевский. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1893. – 96 с.
16. НИАБ. – Ф. 1297. Оп. 1. Д. 222.
17. 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 (с приведением многих сравнительных и статистических данных по путям сообщения) / К.А. Оппенгейм. – М.: Высш. совет нар. хоз-ва, 1920. – 157 с.
18. НИАБ. – Ф. 8. Оп. 1. Д. 1600.43.
19. Краткое обозрение искусственных водяных сообщений в России. – СПб.: Воен. тип., 1843. – VII, 56 с.
20. Мейен, В.Ф. Натуральная и денежная дорожные повинности / В.Ф. Мейен. – СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1901. – 35 с.
21. Дороги России. Страницы истории дорожного дела / авт.-сост.: В.Н. Фролов [и др.]; редкол.: О.В. Скворцов (пред.) [и др.]. – М.; СПб.: Лики России, 1996. – 197 с.
22. Военно-конская перепись 1912 г. – Петроград: Центр, стат. ком. Мин-ва внутр. дел, 1914. – 441 с.
23. Истомина, Э.Г. Водный транспорт России в дореформенный период / Э.Г. Истомина – М.: Наука, 1991. – 263 с.
24. Чубинский, П. Водные пути России и отношение к ним порайонных комитетов по урегулированию массовых перевозок грузов: докл. XII съезду рус. деятелей по водяным путям в 1910 году / П. Чубинский. – СПб.: Паровая скоропечатня М.М. Гутцаца, 1910. – 23 с.
25. Российский государственный исторический архив. – Ф. 159. Оп. 1. Д. 283.
26. Златолинский, В.А. Внутренние водные пути России и Германии в военном отношении / В.А. Златолинский. – СПб.: В. Березовский, 1907. – 239 с.
27. НИАБ. – Ф. 295. Оп. 1. Д. 9182.6.

роги до Выдрицкого лесохимического завода. В 1896 году была построена железнодорожная ветка Осиповичи – Старые Дороги, а в 1897-м открыта железная дорога Свенцяны – Глубокое, тогда же введены в эксплуатацию и ветки Верейцы – Гродзянка и Микашевичи – Чучевичи. К 1914 году в Беларуси насчитывалось 25 государственных и частновладельческих узкоколейных железных дорог (более 750 верст), а общая протяженность железнодорожной сети Беларуси составила на то время 3704 версты [27, л. 1 – 1 об.].

На основании вышеизложенного следует, что в изучаемый период Министерство путей сообщения и профильные ведомства Российской империи способствовали развитию материально-технической базы транспорта, проводили реформирование системы управления, формировали систему водных и сухопутных путей сообщения в пяти северо-западных губерниях. Власти также определили возможность участия частного капитала в строительстве и дальнейшей эксплуатации путей сообщения на территории Беларуси. Эта деятельность насчитывает четыре периода.

Первый (1806–1818) – начало сотрудничества государства с частным капиталом и активизация дорожного строительства. Во второй период (1819–1862) власти передавали частным лицам содержание почтовых станций, паромных переправ, определили возможность строительства и содержания мостов, плотин, мельниц на основных судоходных реках. Третий период (1862–1905) ознаменовал начало железнодорожного строительства, при котором представители частного капитала получили возможность участия также и в эксплуатации нового вида транспорта. В четвертый период (с 1906 года) российские власти активизировали дорожное строительство с привлечением частного капитала. Таким образом, в начале 1880-х годов наметились черты единой транспортной системы Беларуси, которая, по сути, стала основой современной. ▀