

## СУПРАЦОЎНІЦТВА ДЗЯРЖАЎНЫХ ОРГАНАЎ І ПРЫВАТНАГА КАПІТАЛУ ПРЫ ФАРМІРАВАННІ ДАРОЖНАЙ СЕТКІ БЕЛАРУСІ (1772 – 1914 ГГ.).

А.У. Канойка, Мінск

Супрацоўніцтва прыватных асоб і дзяржавы пры афармленні дарожнай сеткі Беларусі вядома з сярэдзіны XVIII ст., калі сеймам Рэчы Паспалітай і прыватнымі асобамі з ліку магнатаў было распачата будаўніцтва, рамонт і рэканструкцыя дарог да буйных гарадоў. Важкім быў уклад у паляпшэнне водных шляхоў зносін Скарбовай камісіі (1765-1794 гг.). Яе прадстаўнікі на павятовых сейміках узнімалі пытанне аб правядзенні мерапрыемстваў па паляпшэнню існуючых транспартных камунікацый [1, с.21].

У 1772 г. у складзе Расійскай імперыі была ўтворана Беларуская губерня, што абумовіла далейшую актывізацыю дарожнага будаўніцтва ў Беларусі. Расійскія ўлады, па сутнасці, прадоўжылі распачатае яшчэ ў часы Рэчы Паспалітай будаўніцтва дарог, прыводзячы іх да агульнарасійскіх стандартаў [2, л.192; 3, с.35].

Першапачаткова з канца XVIII ст. палітыка расійскіх улад характарызувалася пераводам стратэгічных дарог на ўтрыманне дзяржавы [4, л.1-9; 5, л.1-19]. Таксама за казённымі коштамі ішло будаўніцтва паштовых трактаў, якія звязалі асноўныя гарады і мястэчкі Беларусі з еўрапейскай Расіяй, Украінай, Прыбалтыкай. Астатнія дарогі былі перададзены на ўтрыманне мясцовых улад, памешчыкаў і сялянскіх абшчын. Фактычна, дзяржава ўжо ў пачатку XIX ст. актыўна прыцягвала прыватны капітал у транспартную сферу. Уздел прыватных асоб рэгламентаваўся на заканадаўчым узроўні. Такім чынам, 19 сакавіка 1798 г. на тэрыторыю беларускіх губерняў быў распаўсюджаны грамадскі збор на будаўніцтва і падтрыманне дарог мясцовага прызначэння. Гэтыя падаткі збіраліся прадстаўнікамі мясцовай адміністрацыі або непасрэдна сялянамі з падарожнікаў.

Трэба адзначыць, што важную ролю ў сістэме дарожнага будаўніцтва Беларусі ў першай палове XIX ст., адыгрывалі мясцовыя органы ўлады (у другой палове XIX ст. – земствы), якія ажыццяўлялі дзяржаўнае кіраванне на мясцовым узроўні і займаліся гаспадарчай дзейнасцю. Фактычна, мясцовыя ўлады пад кіраўніцтвам Міністэрства шляхоў зносін, сачылі за падтрыманнем у належным стане дарог і дарожных пабудоў [6, л.1-25; 7, л.6-7]. Таксама пры іх пасрэдніцтве ўлады прыцягвалі прыватны капітал для будаўніцтва і рэканструкцыі дарог у Беларусі [8, л.2-26; 9, л.1-9]. Так, былі вызначаны формы ўдзелу сялян і жыхароў мястэчак пры пабудове і ўтрыманні дарог і абслугоўванні транспартнага руху: дарожна-будаўнічыя работы (адыходныя промыслы), дарожная натуральная павіннасць (шарваркі, найбольш пашыраная інвентарная норма якіх у першай палове XIX ст. складала 12 рабочых дзён з сялянскага двара), дарожная грашовая павіннасць. Напрыклад, на ўтрыманне паштовай сувязі у Беларусі з 1784 г. з кожнай душы збіралі па 12 капеек, а з яўрэяў улады спаганялі падвоены падатак – 24 кап. [10, с.265]. На ўтрыманне дарог часткова ішлі кірмашовыя зборы. Так, у м. Бяроза і м. Малеч Пружанскага павета на гэтыя патрэбы накіроўвалася па 1 кап. з кожнага возу тавараў, прывезенага на кірмаш [11, л.9-10]. Напрыклад, у 1818 г. у гарадах Мінскай

губерні купецкія капіталы абкладаліся 5 % падаткам на падтрыманне дарог [12, л.1-10]. На ўтрыманне паштовых станцый і коняў, на рамонт дарог, мастоў часткова ішоў земскі збор. Напрыклад, мяшчане м. Глуск у 1831 г. плацілі земскі збор у памеры 95,5 руб. з душы. На мясцовых жыхароў таксама ўскладвалася задача высаджваць і падтрымліваць алеі на паштовых дарогах, што пазней (у 1828 г.) было адменена для змяншэння грашовай і натуральнай павіннасці сялян [13, л.5 адв.; 14, л.5-10; 15, л.1-3 адв.].

Актывізацыі супрацоўніцтва дзяржавы і прыватнага капіталу пры дарожным будаўніцтве ў Беларусі спрыялі новыя агульныя правілы ўтрымання дарог, якія ўстанаўліваліся з 1817-1818 гг. Гэтыя правілы дапаўнялі прынцыпы дарожнага будаўніцтва прынятыя яшчэ ў 1770-я гг. [16, с.97]. Такім чынам, улады праз сістэму таргоў прыцягвалі прыватныя сродкі для падтрымання мясцовых дарог і дазвалялі памешчыкам і купцам утрымліваць паштовыя станцыі, паромныя пераправы, ажыццяўляць будаўніцтва і ўтрыманне мастоў, грэбляў і г. д. [17, л.20-99; 18, л.3-4; 19, л.7-7 адв.; 20, л.1-1 адв.; 21, л.7]. Напрыклад, пры будаўніцтве дарог улады, вызначыўшы асноўныя інжынерныя патрабаванні да маршрута, бралі банкаўскі заём або выстаўлялі падрад на таргі. Прыватныя асобы, якія прапаноўвалі найбольш танную смету, забіралі падрад. Пры гэтым, дзяржава падтрымлівала падрадчыкаў: выдзяляліся ваенныя і рабочыя для будаўнічых работ, інжынеры праводзілі дапаможныя даследаванні мясцовасці [8, л.11]. Існавала магчымасць падаражэння сметы падчас будаўнічых работ, пры чым улады, часцей за ўсё, выдзялялі дадатковае фінансаванне. Заўважна, што перыядычна сустракаліся неяксна выкананыя работы. Таму прадстаўнікі МШЗ пастаянна праводзілі выбарачныя праверкі стану дарожных камунікацый і спаганялі штрафы або абавязвалі выпраўляць брак [22, л.1-4; 23, л.23-23 адв.]. Здаралася, што дарогі, якія ўтрымліваліся за казённы кошт значна саступалі добраўпарадкаваным шляхам, якія вялі да памешчыцкіх маёнткаў і знаходзіліся на ўтрыманні апошніх [24, с.8-24]. Гэта таксама тлумачылася тым, што шляхі і тракты займалі другараднае значэнне ў сістэме шляхоў зносін Расійскай імперыі і, фактычна, іх дзенасць абмяжоўвалася функцыямі падвозу грузаў да прыстаняў, а пасля 1862 г. – да чыгунак [25, с.28-29]. Такім чынам, сістэма падрадаў пры будаўніцтве новых дарог і падтрыманні існуючых, давала магчымасць мясцоваму насельніцтву атрымліваць некаторыя дадатковыя заробкі. Да другой паловы XIX ст. удзел у дарожным будаўніцтве быў адной з форм адыходніцтва сялян беларускіх губерняў [9, л.4].

Далейшай актывізацыі супрацоўніцтва паміж дзяржавай і прыватным капіталам у дарожным будаўніцтве спрыяў загад цара ад 25 лістапада 1842 г., дзе была вызначана мера ўдзелу дзяржавы пры пабудове шашэйных дарог: 1/5 затрат прымала на сябе дзяржава, 4/5 – абарачаліся на агульны ўскосны земскі збор і на земскія зборы губерняў, па якіх праходзілі шашэйныя дарогі, дзе быў устаноўлены спецыяльны збор па 25 капеек з рэвізскай душы [26, л.23; 27, с.19; 28, с.40]. Фактычна, дзяржава перадала ўтрыманне дарог мясцовым ўладам, памешчыкам і сялянскім абшчынам, што для невялікіх панскіх гаспадарак было абцяжарваючым фактарам: патрабавала выдзялення будаўнічых матэрыялаў і грашавых сродкаў, накіравання на будаўніцтва альбо рамонт працоўных з ліку прыгонных сялян, што перашкаджала своєчасоваму правядзенню пасяўных або ўборачных работ і

выклікала дадатковыя грашовыя страты панскіх гаспадарак [29, л.1-5; 22, л.1-4; 30, л.1-6; 31, л.17-20]. Напрыклад, жыхары Новага Свержання паводле інвентару ў 1840 г. плацілі “на дарогі” 39 руб. 63 кап. У маентку Скідзель, згодна з інвентаром за 1845 г., для вяскоўцаў устанаўліваліся шарваркі ў памеры 12 дзён у год, а для жыхароў мястэчак гэтая норма была вышэй. Так, у 1849 г. рамонт маста ў Свержані за кошт земскага збору абыйшоўся ў 1.200 руб., а будаўніцтва мастоў у Свіслачы – 6.150 руб. [32, л.7 адв.-8; 33, л.68]. Пры гэтым, царская адміністрацыя жорстка кантралявала праведзеныя мерапрыемствы па ўдасканаленню і ўтрыманню сухапутнай транспартнай сеткі ў рэгіёне [17, л.22-24].

Тым не менш, пачатак чыгуначнага будаўніцтва ў імперыі абумовіў пераразмеркаванне фінансавых сродкаў Міністэрствам шляхоў зносін паміж дарогамі і чыгункай на карысць апошніх. Гэта вымусіла ўлады з 60-х гг. XIX ст. перадаваць усе дарогі і дарожныя камунікацыі, нават губернскія тракты, на ўтрыманне мясцовых улад, памешчыкаў, мяшчан і сялян, так як яны былі больш за ўсё зацікаўлены ў іх добрым стане. Пры чым, калі за ўтрыманне дарог раней дзяржава прызначала грашовую дапамогу, то з 1871 г. дарогі перадавалі без яе [34, л.1-25; 35, л.1-2]. Фактычна, з гэтага часу прыватныя асобы з ліку памешчыкаў, мяшчан і сялян фінансавалі ўтрыманне дарог і дарожных камунікацый у Беларусі. З 1883 г., паводле пастановы аб шашэйных дарогах, была зафіксавана заканадаўча перадача на ўтрыманне дарог і дарожных камунікацый мясцовым ўладам і прыватным асобам без грашовай дапамогі [25, с.6; 28, с.32]. Пры чым, з гэтага часу змянілася размеркаванне прыватнага капіталу пры будаўніцтве дарог. Калі з 1842 г. прыватны капітал не перавышаў 80 % ад усіх грашовых асігнанняў, то з 1883 г. прыватныя асобы будавалі дарогі фактычна на свае сродкі. Гэта тлумачылася тым, што астатнія 20 % ад сумы дзяржава прыцягвала праз банкаўскія пазыкі, якія таксама адносіліся да прыватнага капіталу. Таму атрымлівалася, што прыватныя асобы фінансавалі амаль 100 % усяго дарожнага будаўніцтва ў беларускім рэгіёне [36, л.1-2; 8, л.2-26].

Такі падыход з боку дзяржавы да дарожнай сферы прывёў да пагаршэння транспартнага становішча ў Беларусі, што тлумачылася адсутнасцю належнага нагляду з боку дзяржавы і недахопам грашовых сродкаў у мясцовых улад і прыватных асоб. Земствы, якім не хапала чалавечых і матэрыяльных рэсурсаў для своечасовага абслугоўвання існуючых трактаў, закрывалі дарогі і прадавалі масты, замяняючы іх паромамі [37, л.1-2 адв.; 34, л.1-50; 38, л. 1-5; 21, л.7; 31, л.17-20]. Таму, з 1889 г. закон 1883 г. быў зменены і дарогі больш не перадавалі на ўтрыманне мясцовых улад без грашовай падтрымкі. Але гэтыя змяненні не здолелі вырашыць існаваўшых праблем у транспартнай сферы. Такім чынам, улады некаторыя дарогі (ваенныя і паштовыя) аднеслі ў падпарадкаванне ваеннага ведамства, што дазволіла аднавіць асноўныя магістралі Беларусі [39, с.68-71]. Пазней дзяржава зноў звярнулася да практыкі будаўніцтва шашэйных дарог сумесна з земствамі, дзе ўстаўны фонд размяркоўваўся пароўну, а перадавалі дарогі на ўтрыманне земскім уладам толькі з грашовай дапамогай з боку дзяржавы. Між тым было вызначана размеркаванне абавязкаў па ўтрыманню дарог і дарожных камунікацый у Беларусі. Напрыклад, у Гродзенскай губерні за адзінку вымярэння быў прыняты цвёрды грунт, таму ўтрыманне грэбляў суадносілася як 1:7, а мастоў –

1:10. Атрыманая колькасць дарог была размеркавана прапарцыянальна паміж памешчыкамі і мясцовымі ўладамі. А з 1895 г. урад дазволіў земствам дадатковае асігнаванне сродкаў на пабудову новых камунікацый, што выклікала пашырэнне сеткі дарог мясцовага прызначэння ў Беларусі. Напрыклад, у Магілёўскай губерні ў 1890 г. было выдзелена 740,79 руб., а ў 1898 г. – 22.608,55 руб. Увогуле на ўтрыманне дарог Беларусі ў 1898 г. было выдаткавана 916.829 руб. [25, с.11]. Таму ў 1914 г. з мэтай далейшай інтэнсіфікацыі дарожнай сеткі было вырашана стварыць асобны дзяржаўны дарожны фонд для выдачы грашовых дапамог і ссуд земскім установам пры дарожным будаўніцтве. Таксама былі вызначаны прыярытэтныя новыя шашэйныя дарогі, якія разлічвалася ўзвесці ў 1914 – 1916 гг.: Ліда – Араны працягласцю 61 км., Ліда – Парэчча (80 км.), Ротніца – Гродна (37 км.), Масты – Крынкі (53 км.), Ліда – Вілейка (139 км.) [40, с.39].

Такім чынам, палітыка дзяржаўных улад пры супрацоўніцтве з прыватным капіталам у дарожнай сферы падзялялася на некалькі этапаў. Першы этап (з канца XVIII – да пачатку XIX ст.) характарызаваўся пераводам стратэгічных дарог на ўтрыманне дзяржавы; другі этап (з пачатку XIX ст.) – актыўны ўдзел прыватнага капіталу ў будаўніцтве новых дарог; трэці этап (з 20-х гг. XIX ст.) – улады перадалі прыватным асобам утрыманне паштовых станцый, паромных перапраў, будаўніцтва і ўтрымання мастоў, грэбляў; чацвёрты этап (з 60-х гг. XIX ст.) – прыярытэт у сферы транспарту адышоў да чыгунак, таму ўсе дарогі і дарожныя камунікацыі, нават губернскія тракты, перайшлі на ўтрыманне мясцовых улад, памешчыкаў, мяшчан і сялян; пяты этап (з 1906 г.) – царскія ўлады ў Беларусі актывізавалі дарожнае будаўніцтва, што было абумоўлена стратэгіяй чыгуначных магістраляў і вялікай іх запазычанасцю перад казнай на пач. XX ст.

#### Літаратура і крыніцы

1. Краткое обозрение искусственных водных сообщений в России. – СПб., 1843. – 123 с.
2. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі (НГАБ) у Мінску. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 6., Л. 192.
3. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества / под редакцией В.П. Семенова. Т. 9: Верхнее Поднепровье и Белоруссия / составили: В.П. Семенов и др. – СПб. : А.Ф. Девриена, 1905. – 620 с.
4. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 3, Л. 1-9.
5. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 4, Л. 1-9.
6. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 836, Л. 3 адв. – 4 адв.
7. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 834, Л. 6 – 7.
8. Расійскі дзяржаўны гістарычны архіў (РДГА) у Санкт-Пецярбурзе. - Ф. 207, Воп. 4, Спр. 50, Л. 2 – 26.
9. РДГА. – Ф. 207, Воп. 4, Спр. 7, Л. 1 – 9 адв.
10. Без-Корнилович, М. О. Исторические сведения о примечательнейших местах в Белоруссии / М. О. Без-Корнилович. – Минск : Алфавит, 1995. – 335 с.

11. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі (НГАБ) у Гродна – Ф. 1, Воп. 1, Спр. 917, –Л. 9-10.
12. НГАБ – Ф. 333, Воп. 1, Спр. 767, Л. 1-10.
13. НГАБ – Ф. 299, Воп. 2, Спр. 872, Л. 5 адв.
14. НГАБ. – Фонд 1430 – Воп. 1 – Спр. 1003. Дело о возложении на дворянских предводителей наблюдения за содержанием почтовых домов по трактам. – Л. 3-6.
15. НГАБ. – Фонд 1430 – Воп. 1 – Спр. 1713. Дело об отмене посадки берез и рытья ровов по дорогам. – Л. 1-3 адв.
16. Слюнькова, И.Н. Архитектура городов Верхнего Приднепровья XVII – середины XIX в. / И.Н. Слюнькова. – Минск, 1992.
17. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 150, Л. 20 адв. – 99 адв.
18. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 774, Л. 1 – 25.
19. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 950, Л. 7–7 адв.
20. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 1315, Л. 1 – 1 адв.
21. НГАБ. – Ф. 1430, Воп. 1, Спр. 2993, Л. 7.
22. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 744, Л. 1 - 4.
23. РДГА. – Ф. 159, Воп. 1, Спр. 298, Л. 1 – 23 адв.
24. Патоцкі, Л. Успаміны пра Тышкевічаву Свіслач, Дзярэчын і Ружану / Укл., прадмова, камент., А.М. Філатавай. – Пер. з польск. І.У. Саламевіча. – Мінск: Польша, 1997. – 270 с.
25. Мейен, В.Ф. Натуральная и денежная дорожные повинности / В.Ф. Мейен. – СПб.: б. и., 1901. – [2] 35 с.
26. НГАБ. – Ф. 24, Воп. 1, Спр. 44, Л. 23.
27. Георгиевский, П.И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX в. / П.И. Георгиевский. – СПб.: Типография Ю.Н. Эрлих, 1883. – 148 с.
28. 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. – М.: Высш. Сов. нар. хоз. Отд. ред. – изд., 1920. – 157 с.
29. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 2441, Л. 1 – 5 адв.
30. НГАБ. – Ф. 2224, Воп. 1, Спр. 11, Л. 1-6.
31. НГАБ. – Ф. 445, Воп. 1, Спр. 1, Л. 17 – 20.
32. НГАБ. – Ф. 142, Воп. 1, Спр. 809, Л. 7 адв.-8.
33. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 1000, Л. 13.
34. НГАБ. – Ф. 447, Воп. 1, Спр. 33, Л. 1 – 50.
35. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 1080, Л. 1 - 4.
36. РДГА. – Ф. 172, Воп. 1, Спр. 49, Л. 1 – 46 адв.
37. НГАБ. – Ф. 295, Воп. 1, Спр. 1398, Л. 1 – 2 адв.
38. НГАБ. – Ф. 1297, Воп. 1, Спр. 167, Л. 1-5.
39. Сборник военных обзоров Западной России и пограничных областей Австро-Венгрии и Германии. – Санкт-Петербург : издание Военно-учетного комитета Главного штаба, 1881 – Вып. 7 : Либерт, Э. фон (1850-1934) “От Вислы до Днепра” / соч. Сарматикуса. – 1886. – 245 с.
40. Автомобиль на Беларуси, 100 лет / Министерство транспорта и

коммуникаций Республики Беларусь. – Минск : [б.и.], 1996. – 136 с.

РЕПОЗИТОРИЙ БГПУ