

1825 г.: в 45 т. – СПб.: Тип. 2-го отд-ния собств. его император. величества канцелярии, 1830. – Т. 29, № 22374. – С. 892–897 (далее – ПСЗ-1).

8. *Матвейчык, Д. Ч.* Вяртанне з эміграцыі на радзіму ўдзельнікаў паўстання 1830–1831 гг. з Беларусі і Літвы / Д. Ч. Матвейчык // *Весці НАН Беларусі. Серыя гуманітарных навук.* – 2008. – № 4. – С. 52–59.

9. Минские губернские ведомости.

10. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі (НГАБ) г. Гродна. – Ф. 1, 2.

11. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі (НГАБ) г. Мінск. – Ф. 295, 299, 320, 333, 1297, 1416, 1430, 2001.

12. О поднесении Его Императорскому Величеству титула Благословенный, о выбитии медали и о сооружении памятника с приложением последовавшего в ответ на сие именного указа: постановление от 3.08.1814 г. святейшего Правительствующего Синода, Государственного Совета и Правительствующего Сената // ПСЗ-1. – Т. 32, № 25629. – С. 845–848.

13. О предоставлении дворянскому, купеческому и мещанскому обществам и цехам на собственный их произвол добровольных приношений на содержание милиции: сенатский указ 10.04.1807 г. // ПСЗ-1. – Т. 29, № 22508. – С. 1153–1154.

14. О приглашении дворянства, купечества и мещанства внутренних и пограничных губерний, не вошедших в состав земского войска, содействовать устройству онаго добровольными их приношениями: манифест 6.12.1806 г. // ПСЗ-1. – Т. 29, № 22389. – С. 920–923.

15. Описание документов архива западнорусских униатских митрополитов: в 2 т. – СПб.: Синод. тип., 1907. – Т. 2. 1701–1839. – VIII, 1632 с.

16. Lista imenna osób składających ofiary na pomnik T. Kościuszki. – Kraków, 1822. – 218 s.

Дата паступлення: 02.10.2018.

Жихарев С. Б.

Гомельский государственный университет имени Ф. Скорины, Гомель

Zhiharev S.

F. Skoriny Gomel state university, Gomel

УДК 94:625.1(476.4)“186/189”

ПОПЫТКИ МОДЕРНИЗАЦИИ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ МОГИЛЕВСКОЙ ГУБЕРНИИ В ПОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД (ПРОЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В МОГИЛЕВСКОЙ ГУБЕРНИИ В 60–90-е ГОДЫ XIX ВЕКА)

THE ATTEMPTS OF MODERNIZATION OF MEANS OF COMMUNICATIONS OF MOGILYOV PROVINCE IN POSTREFORM PERIOD (THE PROJECTS OF RAILWAY CONSTRUCTION IN MOGILYOV PROVINCE IN 60–90-th OF XIX CENTURE)

В статье проанализировано содержание основных проектов пореформенного железнодорожного строительства через Могилев и выявлены причины их неудач.

Ключевые слова: пути сообщения; проект; железная дорога; акционерное общество; Могилевская губерния; капитал; предприниматели; строительство.

In article the content of the basic projects of postreform railway construction through Mogilyov is analysed and the reasons for their failures are revealed.

Keywords: means of communication; the project; the railway; joint-stock company; the Mogilyov province; the capital; businessmen; construction.

В конце XIX в. Могилевская губерния оказалась сороковой из пятидесяти одной российской губернии по обеспеченности железнодорожными путями и на последнем месте в северо-западном крае. Это видно из таблицы 1, где представлено состояние транспортной системы пяти белорусских губерний в начале XX в. [5; с. 46, 74, 89–91, 135–141; 6, с. 389, 440].

Главной причиной подобной ситуации явилась значительная диспропорция в железнодорожном строительстве между отдельными губерниями. Если такие губернские города, как Гродно, Витебск, Минск, Вильно уже в 1860–1870-е гг. приобрели прямое железнодорожное сообщение, то Могилев как будто преследовал злой рок: более 30 лет потребовалось, чтобы через этот

Таблица 1

Обеспеченность белорусских губерний железнодорожными путями сообщений в 1902 г.

Название губернии	Железные дороги, проходящие в пределах губернии	Протяженность в пределах губернии (верст)	Железных дорог приходится	
			на 1 в. ² саж.	на 100 чел. саж
Минская	Либаво-Роменская	275	6,8	28
	Московско-Брестская	263		
	Полесские	558		
	ВСЕГО:	1096		
Гродненская	Москва – Брест	171	15,3	38
	Полесские	318		
	Привислинские	60		
	Петербурго-Варшавская	198		
	Юго-Западные	289		
	ВСЕГО:	1036		
Витебская	Петербурго-Варшавская	136	10	30
	Риго-Орловская	364		
	Московско-Виндаво-Рыбинская	269		
	Витебск – Жлобин	30		
	участок Новосокольникови – Витебск	137		
	ВСЕГО:	936		
Виленская	Либаво-Роменская	152	10,1	27
	Полесские	125		
	Петербурго-Варшавская	320		
	Первое общество подъездных путей	145		
	ВСЕГО:	742		
Могилевская	Либаво-Роменская	149	5,4	15
	Московско-Брестская	168		
	Полесские	77		
	Риго-Орловская	65		
	Витебск – Жлобин	233		
	ВСЕГО:	459		

губернский центр прошла железная дорога Витебск – Жлобин. Даже в конце XIX в. губернский город Могилев с количеством жителей более 45 000 человек и центральная часть губернии с населением более 1 000 000 человек оставались без современного пассажирского и товарного сообщения. Существовавшее некогда дешевое и удобное речное сообщение по Днепру из-за мелководья вызывало серьезные затруднения, а в жаркое лето совсем прекращалось. Остальное время года вся центральная часть Могилевской губернии и губернский город испытывали неудобства, связанные с недостатками гужевого транспорта и в особенности при весенней и осенней распутице [9, л. 3].

Целью данной статьи является анализ содержания основных проектов пореформенного железнодорожного строительства через Могилев и выявление причин их неудач.

В пореформенный период традиционные пути сообщения Могилевской губернии пришли в состояние упадка и запустения. Подтверждением тому служат материалы официальной переписки

канцелярии могилевского губернатора с соответствующими должностными лицами и инстанциями. Так, 8 апреля 1867 г. оршанский уездный исправник в своем рапорте сообщал могилевскому губернатору, что переправа через р. Днепр возле Орши прекратила функционирование [7, л. 1]. Через неделю к могилевскому губернатору обратился начальник 7 округа путей сообщения МПС, предлагавший для защиты щебеночного покрытия шоссе от Орши до Довска настилать хворост. На отдельных участках под тяжестью груженых экипажей и обозов полотно дороги настолько осело, что для проезда через образовавшиеся в условиях весенней распутицы ямы приходилось использовать единственное доступное средство – хворост [7, л. 8]. В 1866 г. прошение могилевских властей о ремонте аварийных участков шоссе чиновники Министерства путей сообщений отклонили по причине отсутствия средств. В следующем году планировалось профинансировать устранение неисправностей на двух перегонах от станции Погребенки до Орши. Летом 1867 г. ремонтные работы шоссе были начаты. Велись

они до такой степени безалаберно, что могилевский губернский почтмейстер в своей жалобе на имя могилевского губернатора 31 июля 1867 г. отмечал, что проложенные по обочине ремонтируемых участков шоссе объезды узки и двум экипажам невозможно разминуться и есть опасность опрокинуться в канаву или ров. Несчастные случаи в этих местах неизбежны, если объезды не будут по ночам освещаться фонарями [7, л. 10об.].

Нередко местные структуры МПС приукрашивали ситуацию и направляли в губернское правление неверные сведения. Например, 10 августа 1867 г. правление 7 округа путейского ведомства заверило могилевского губернатора, что Киевское шоссе от Витебска до Орши осмотрено начальником округа и находится в приемлемом состоянии. Вместе с тем за всю историю существования – с 1841 по 1865 гг. – шоссе ни разу капитально не ремонтировалось. Хворостные объезды из-за дождей в июне 1867 г., а также вследствие интенсивного грузового движения (перевозка 1250 тыс. пудов рельсов для строящейся Курско-Киевской железной дороги) пришли в полную негодность. Использование дощатых настилов не предусматривалось, так как стоимость их изготовления сопоставима с ремонтными работами самого шоссе [7, л. 13об.].

Не лучшим было эксплуатационное состояние Киевского шоссе, особенно на участке между Довском и границей с Черниговской губернией. Могилевский губернатор распорядился временно прекратить взимать шоссейный сбор с местных жителей за пользование этим участком дороги [7, л. 23об.]. Дальнейшее получение платы за проезд вызывало справедливое возмущение беднейших слоев населения.

В Могилеве мост через Днепр обветшал и нуждался в серьезном ремонте: нижний дощатый настил моста сгнил, а верхний полностью обветшал и требовал замены [7, л. 21об.]. Могилевские власти запланировали на 1868 г. комплекс работ по приведению моста в надлежащее состояние.

В 1866 и 1868 гг. при рассмотрении проектов сети железных дорог России, подготовленных министром путей сообщения П. П. Мельниковым, планировалось проведение магистрали с юга на север от Нежина через Чернигов, Гомель, Могилев, на Витебск и далее на Остров или Псков. В правительственных кругах эту линию «окрестили» Северо-Западной железной дорогой, о ней много писали в прессе, но её постройку постоянно откладывали на будущее или существенно корректировали направление.

27 декабря 1868 г. Комитет железных дорог отнес к категории приоритетных железных дорог линию от Могилева к одному из пунктов

Курско-Киевской железнодорожной магистрали. Предполагалось, что эта дорога пройдет вдоль всей Могилевской губернии с юга на север и будет продлена до Витебска. Самым рациональным вариантом для соединения с Курско-Киевской магистралью была признана линия от Нежина через Чернигов и Гомель. Объяснялось это несколькими причинами: во-первых, от Могилева до Курско-Киевской железной дороги наиболее короткое расстояние, во-вторых, в этом направлении прогнозируется интенсивный грузопоток из губерний Киевской, Полтавской и Черниговской к Рижскому порту и Царству Польскому [2, л. 3], в-третьих, важное стратегическое значение этого направления признавали эксперты военного и финансового ведомств. Так, еще в 1865 г. генерал С. П. Бутурлин делал особый акцент на значении Киевско-Витебской железной дороги для обороны государства [1, с. 52].

В 1866 г. министр финансов М. Х. Рейтерн в письме наместнику в Царстве Польском Ф. Ф. Бергу писал, что в 1866 г. «<...> присоединена к числу первостепенных линий: от Киева или Нежина через Чернигов, Бобруйск и Минск до Вильны (560 верст). Направление от Нежина через Чернигов, Могилев и Оршу на Витебск по моему мнению выгоднее во всех отношениях, оно также короче на 75 верст» [11, л. 23об.].

31 октября 1868 г. у министра финансов пытались добиться разрешения на производство изысканий обозначенной железной дороги конкурирующие группы российских предпринимателей: Гольинский и К°, Пуцин и К°, флигель-адъютант Тучков. С ходатайствами о предоставлении концессий на постройку Нежинско-Черниговско-Гомельской дороги в правительственные структуры обратились также представители английской компании Уильямс и К°. Охватившая российское общество «железнодорожная лихорадка» вовлекла в пучину риска и авантюрных предприятий все большее число людей. Ставка делалась на возможность быстрого обогащения в случае получения прав на сооружение железнодорожной магистрали. Большой доход обладателю концессии могла принести экономия строительных средств, а также всевозможные махинации с поставками материалов.

Заинтересованность в изменении направления этой соединительной линии выразило Черниговское земство, которому хотелось, чтобы она максимально пролегла по территории Черниговской губернии.

15 февраля 1869 г. князь И. Ф. Паскевич информировал Могилевского губернатора о стремлении собрания земских гласных Черниговской

губернии направить железнодорожный путь через г. Стародуб [2, л. 1об.]. В случае реализации проекта, представленного органами местного самоуправления Черниговской губернии, Могилев будет соединен с Балтийскими портами и югом России обходным путем через Смоленск. Князь Паскевич просил могилевского губернатора убедить министров финансов М. Х. Рейтерна и путей сообщения П. П. Мельникова в необходимости строить Нежинско-Черниговско-Могилевскую линию через Могилев [2, л. 2].

Опасения И. Ф. Паскевича были небеспочвенны, так как раньше Черниговское земство ходатайствовало о концессии на постройку железной дороги от одного из пунктов Курско-Киевской линии возле Борзны или Конотопа через Стародуб до Рославля, но получило официальный отказ. В итоге Комитет министров принял решение все-таки соединить Могилев с Курско-Киевской железной дорогой. Черниговские земцы попытались вернуть утраченную инициативу и сделали новый ход. Они изменили свой проект и ходатайствовали теперь о постройке той же самой дороги, но с крутым поворотом от Стародуба на Могилев. Власти последнего видели в очередном варианте не что иное, как уловку со стороны Черниговского земства: получение концессии на вышеупомянутую линию должно было привести к последующему изменению направления дороги из Стародуба не на Могилев, а на Рославль. Таким образом, депутаты Черниговского земского собрания обходными путями добивались осуществления ранее отклоненного проекта [2, л. 3об.].

29 февраля 1869 г. могилевский губернатор в официальном письме на имя министра финансов М. Х. Рейтерна изложил свои аргументы в пользу Нежинско-Черниговско-Могилевского варианта. Он подчеркивал, что, сравнивая проекты Черниговского земства и Могилева, необходимо обратить внимание на следующие принципиальные моменты: 1) длина железнодорожной линии; 2) численность населения находящихся на пути городов; 3) назначение нового железнодорожного пути; 4) сформировавшееся направление торговых сообщений.

В частности, в письме отмечалось, что Нежинско-Черниговско-Могилевская линия (320 верст) будет на 60 верст короче по сравнению с Черниговским вариантом, следовательно ее постройка обойдется на 3 млн рублей дешевле. Интенсивность эксплуатации железной дороги в пределах Могилевской губернии увеличится за счет привлечения примерно 2 820 972 пудов коммерческих грузов, которые ежегодно в период навигации перевозятся по Днепру. Речной транспорт не сможет конкурировать с железнодорожным не только в силу из-

вестных причин, но также и из-за прогрессирующего обмеления фарватера Днепра [2, л. 10].

Могилевский губернатор прогнозировал увеличение объема транзитных грузов на 2 200 000 пудов, а количество местных товаров, вывозимых железнодорожным транспортом из вверенной ему в управление губернии, должно составить 300 000 пудов [2, л. 10об.].

Строительство железной дороги от Нежина через Чернигов и Гомель к Могилеву будет выгодно еще и по фискальным соображениям. Польское восстание 1863 г., неурожайные годы и целый ряд других факторов ухудшили материальное положение сельского населения Могилевской губернии настолько, что Министерство финансов было вынуждено временно приостановить получение с крестьян выкупных платежей и предоставлять им государственные кредиты. Для оказания материальной поддержки местному сельскому населению сооружению железной дороги Нежин – Чернигов – Гомель – Могилев предлагалось присвоить статус общественных работ. Рост благосостояния населения губернии позволит правительству взыскать розданные ему в тяжелые годы ссуды и ликвидировать накопившиеся недоимки по выкупным платежам [2, л. 13–13об.].

В 1870 г. Комитет министров определил «высочайше утвержденную» сеть важнейших железных дорог, среди которых от начального направления линии Нежин – Чернигов – Гомель – Могилев уже мало что осталось: пунктом соединения этой железной дороги с Курско-Киевской магистралью становился не Нежин, а Конотоп, а ее трасса теперь проходила через города Гомель, Бобруйск и Минск в направлении Ландварово. Узловым пунктом соединения со Смоленско-Брестской железной дорогой становился теперь не Могилев, а Минск¹. Таким образом, были прорисованы общие контуры Ландварово-Роменской железной дороги. Автор проекта Ландварово-Конотопской железной дороги министр путей сообщения В. А. Бобринский считал, «что такая линия откроет прямой путь хлебным грузам из наиболее плодородных частей Малороссии к Либавскому порту» [4, с. 46]. Позже возникло предложение продлить Ландварово-Конотопскую железную дорогу вглубь

¹ 1 марта 1868 г. в Комитете железных дорог обсуждалась записка о строительстве Смоленско-Брестской железной дороги наместника в Царстве Польском гр. Ф. Ф. Берга. Речь шла о направлениях: Бобруйск – Пинск или Минск – Слоним. Первый вариант поддержали П. П. Мельников и генерал-адъютант гр. Гейден [8, л. 15об.], а второй – гр. Ф. Ф. Берг, Н. А. Милютин, Э. И. Тотлебен, гр. С. А. Строганов и А. А. Абаза [4, с. 55]. Аргументы сторонников минско-слонимского направления были признаны тогда наиболее весомыми.

Полтавской губернии – до Ромен. В Комитете министров не возражали против такой корректировки направления магистрали.

23 июля 1873 г. министр путей сообщения граф В. А. Бобринский распорядился о проведении изысканий железнодорожной ветви от станции Орша Московско-Брестской железной дороги до станции Салтановка Либаво-Роменской железной дороги. Предварительные работы поручались инженеру титулярному советнику Ласкину. 7 июля 1873 г. лесной департамент Ми-

нистерства госимуществ официально уведомил властей Минской губернии о порядке проведения просек в казенных лесах в ходе изыскательных мероприятий [10, лл. 1–1 об.]. В 1875 г. железнодорожная ветвь Орша – Могилев вошла в сеть утвержденных к постройке железнодорожных линий, но к ее строительству так и не приступили. В период с 1876 по 1896 гг. официальные и общественные структуры Могилева предприняли целый ряд шагов по продвижению этого проекта (таблица 2).

Таблица 2

Основные этапы реализации проекта постройки Могилевско-Оршанской железнодорожной ветви
[9, л. 1–3, 4об., 8об., 15, 17, 17об., 18, 21, 22, 34]

Содержание проведенного мероприятия	Дата
Могилевская городская дума подала министру внутренних дел ходатайство о проведении этой ветви	2 июня 1876 г.
Могилевская городская дума подала аналогичное по содержанию ходатайство министру путей сообщений	21 сентября 1881 г.
Могилевская городская дума постановила ходатайствовать перед министрами путей сообщения, финансов и внутренних дел о внесении на рассмотрение правительства проекта соединения губернского г. Могилева железной дорогой со станцией Орша Московско-Брестской железной дороги	25 апреля 1883 г.
Согласно ходатайству могилевской городской Думы проведено детальное изыскание Могилевско-Оршанской ветви инженерами Савицким и Дегтерёвым на средства частных предпринимателей С. А. Мясоедова и К ^о	1884 г.
Правление Московско-Брестской железной дороги уведомило могилевскую Думу о своем согласии построить Могилевско-Оршанскую ветвь, если на это последует санкция правительства	1887 г.
Могилевская городская дума подала ходатайство министру путей сообщения о постройке Могилево-Оршанской железнодорожной ветви	19 февраля 1888 г.
Правление Юго-Западных железных дорог сделало изыскания по направлению Могилев – Орша – Витебск	1890 г.
Могилевский губернатор тайный советник Дембовецкий предложил решать данную проблему за счет местных средств. По его распоряжению собирались сведения о количестве грузов, перевозимых в крупные населенные пункты губернии	1890 г.
Аналогичное по содержанию ходатайство подано заместителю министра путей сообщения г. Иващенко в бытность его пребывания в должности могилевского губернатора	8 июня 1892 г.
Общее собрание могилевского Общества взаимного кредита просило в телеграмме министра финансов С. Ю. Витте о проведении Московско-Оршанской ветви в интересах промышленности и торговли	1893 г., 19 марта 1894 г.
Общее собрание могилевского общества сельских хозяев уполномочило своих депутатов князей А. А. Оболенского и А. А. Василевского ходатайствовать перед министром земледелия и государственных имуществ о постройке этой ветви	1894 г.
Могилевская городская дума подала ходатайство в комиссию, состоящую из представителей всех министерств (председатель – тайный советник Горбунов). В результате сделано заключение о необходимости постройки этой ветви	нет сведений
Могилевская городская дума направила в правительственные органы уполномоченного Езерского с ходатайством о постройке этой ветви и представлением необходимых экономических и статистических сведений	нет сведений
Могилевский губернатор г. Зиновьев обратился в МВД с обоснованием необходимости проведения данной линии	нет сведений
Правление Московско-Брестской железной дороги проинформировало министров финансов и путей сообщения, что оно хочет построить эту ветвь на условиях, которые будут выработаны при соглашении	нет сведений
Заключение министра финансов С. Ю. Витте о сооружении железной дороги от Орши до Могилева гласило, что «он не находит в настоящее время возможным удовлетворить эти ходатайства»	23 мая 1894 г.
Могилевская городская дума постановила возобновить ходатайство перед министрами путей сообщения, финансов и внутренних дел о проведении за счет государственного финансирования железной дороги от станции Орша Московско-Брестской железной дороги до г. Могилева	19 сентября 1896 г.

В 1896 г. Могилевская городская дума и власти Могилева выработали обоснование проекта постройки железной дороги от ст. Орша Московско-Брестской железной дороги до г. Могилева. Авторы документа предлагали вести линию Орша – Могилев от ст. Орша в юго-западном направлении по правому берегу реки Днепр через м. Шклов до г. Могилева (длина 72 версты). К проектируемой Могилевско-Оршанской ветви тяготеет целый ряд населенных пунктов со значительным числом жителей – потенциальных пассажиров этой железнодорожной линии (таблицу 3).

Среди пунктов торговли хлебом в губернии лидируют г. Могилев, м. Шклов, г. Орша и г. Гомель. Сюда прибывает также хлеб из южных губерний по Днепру и Сожу. Экспортирует хлеб за границу лишь прилегающий к железной дороге Оршанский уезд (50 тыс. пудов в год). В районе проектируемой линии 636 516 десятин леса, но из-за отсталости путей сообщения отсутствуют лесопильные заводы. В силу этих причин торговля лесом практически не ведется и ограничивается сплавом бревен в Ригу, Либаву и на юг. В городах и уездах района проектируемой Могилевско-Оршанской линии находятся 284 фабрики и завода, производящие продукции на 1 034 000 руб. [9, л. 25].

Проектировщики железнодорожной ветви прогнозировали следующий пассажиро- и грузооборот и доходность линии: 1) 100 000 чел., доход 52 800 руб.; 2) 4 800 000 пудов, доход 64 000 [9, л. 26об.].

Стоимость постройки 1 версты проектируемой линии не должна превысить 20 000 тыс. руб. кред. Такая низкая поперечная стоимость обеспечивалась за счет укладки пути пригодными к эксплуатации списанными рельсами с Москов-

ско-Брестской железной дороги. При протяженности железнодорожной ветви 72 в. общая стоимость постройки Могилевско-Оршанской линии составит 1 440 000 руб. Предполагаемый чистый годовой доход от ее эксплуатации будет равен 88 700 руб. (более 6 % на затраченный капитал) [9, л. 26об.].

Несмотря на весомость приведенных в пользу железнодорожной ветви Могилев – Орша аргументов министр путей сообщения М. И. Хилков квалифицировал обозначенный проект «<...> как вопрос, имеющий лишь второстепенное значение при постройке магистральных путей в империи» [9, л. 23].

В 1890 г. статский советник А. Ф. Бартоломей обратился к начальнику главного штаба генерал-адъютанту Н. Н. Обручеву и министру путей сообщения А. Я. Гюббенету с докладной запиской, в которой обосновывал необходимость соединения Прибалтийского и Черноморского побережий в результате проведения железной дороги от Санкт-Петербурга на Юг России [3]. По мнению автора документа, новая коммуникационная линия свяжет юго-западный театр военных действий с северо-западным и обеспечит беспрепятственное передвижение войск. Экономическое значение Северо-Западной железной дороги будет состоять в том, что она обеспечит пассажирские и грузовые перевозки с юга на север и с севера на юг соответственно. Бартоломей прогнозировал доходность этой магистрали на уровне Николаевской и Нижегородской – самых прибыльных железных дорог в Российской империи [3, л. 1об.].

Бартоломей предлагал учредить акционерное общество для постройки и эксплуатации железнодорожного пути от г. Нежина (Киево-Курская железная дорога) через города Чернигов

Таблица 3

Уезды и города, расположенные на Могилевско-Оршанской железнодорожной ветви [9, л. 23об. – 24]

Название административной единицы (город, местечко, уезд)	Количество жителей (человек)
Могилев	45 606
м. Шклов	10 600
Могилевский уезд	97 124
г. Быхов	6797
Быховский уезд	97 795
г. Горки	6585
Копысь (заштатный город)	3690
г. Орша	6426
Оршанский уезд	124 124
Бабиновичи (заштатный город)	1077
г. Чаусы	5688
Чауский уезд	73154

Гомель, Могилев, Оршу, Витебск, Псков. Учитывая интересы Военного министерства, железнодорожную линию предполагалось строить по левому берегу р. Днепр. Мосты планировалось возводить на р. Десне и Днепр возле Орши. Наиболее важную информацию о сооружении новой железнодорожной линии можно узнать из таблицы 4.

Необходимость постройки Северо-Западной железной дороги формально поддержали четыре ключевых ведомства: Военное министерство, Министерство путей сообщения, Министерство финансов и Государственный контроль. На особом совещании под председательством действительного статского советника А. А. Абазы руководители названных правительственных инстанций предлагали для определения доходности проектируемой железной дороги провести технические изыскания и экономические исследования [3, л. 3–5].

Окончательно судьбу проекта Северо-Западной железной дороги решили факторы военно-стратегического характера, а также заинтересо-

ванность Министерства финансов в коммерческой стабильности уже находящихся в эксплуатации частных железнодорожных магистралей. Стратегические интересы государства требовали постройки линий Витебск – Могилев – Салтановка и Хоробичи – Бровары, а не Псков – Витебск – Могилев – Гомель – Нежин. Решающее слово принадлежало Министерству финансов, и 2 августа 1890 г. последовала резолюция И. А. Вышнеградского, гласившая, что «проектируемая Бартоломею железная дорога может нанести ущерб казне уменьшением доходности соседних с проектируемой линией государственных или гарантированных казной частных железных дорог. Отдельные участки предполагаемой железной дороги представляют собой подъездные пути к пересекаемым эту линию существующим железным дорогам» [3, л. 10]. А. Ф. Бартоломею было отказано в обеспечении правительственной гарантии на облигационный и акционерный капитал Северо-Западной железной дороги, что было равнозначно лишению возможности учредить акционерное общество для её постройки.

Таблица 4

Условия концессии Северо-Западной железной дороги [3, л. 10б. – 2]

Пункты железной дороги	Длина (верст)	Строительство (лет)	Срок концессии (лет)	Капитал строительства		Гарантия на капитал	
				акции	облигации	акции	облигации
Нежин – Псков	1000	6	85	4/5	1/5	4 %	3 %

Список использованных источников

1. Бутурлин, С. П. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России / С. П. Бутурлин. – М., 1865. – 96 с.
2. Национальный исторический архив Беларуси в Минске (далее – НИАБ в Минске). – Ф. 2187. – Оп. 1. – Д. 17. – Дело о проведении железной дороги через Гомель, Чернигов и Нежин. – Л. 15.
3. Российский государственный военно-исторический архив. – Ф. 400. – Оп. 24. – Д. 1607. – Докладная записка Камергера двора е.и.в. действительного статского советника Бартоломея о разрешении образования общества и постройки Северо-Западных железных дорог (Нежин, Чернигов, Гомель, Могилев, Орша, Витебск и Псков). – Л. 11.
4. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: в 4 т. / Н. А. Кислинский. – СПб.: Тип. Ком-та министров, 1902. – Т. 2. – 324 с.
5. Мейен, В. Ф. Россия в дорожном отношении: в 3 т. / В. Ф. Мейен. – СПб.: Тип. хоз. департамента М-ва внутр. дел, 1902. – Т. 1. – 467 с.
6. Мейен, В. Ф. Россия в дорожном отношении: в 3 т. / В. Ф. Мейен. – СПб.: Тип. хоз. департамента М-ва внутр. дел, 1902. – Т. 3. – 928 с.
7. НИАБ в Минске. – Ф. 2001. – Оп. 1. – Д. 1043. – О неудовлетворительном состоянии шоссе, мостов, паромных переправ и грунтовых дорог в Могилевской губернии. – Л. 27 об.
8. Российский государственный исторический архив. – Ф. 207. – Оп. 3. – Д. 213. – О рассмотрении в Комитете железных дорог вопроса о направлении Смоленско-Брестской железной дороги. – Л. 24.
9. НИАБ в Минске. – Ф. 2001. – Оп. 1. – Д. 1389. – О сооружении железной дороги из г. Витебска в г. Могилев. – Л. 102.
10. НИАБ в Минске. – Ф. 27. – Оп. 2. – Д. 294. – Переписка с лесным департаментом Министерства госимущества о допуске инженера Ласкина для изыскания линий при проведении железной дороги от ст. Орши через Могилев до соединения с Ландварово-Роменской железной дороги. – Л. 2.
11. Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 547 (Берг Федор Федорович). – Оп. 1. – Д. 616. – Письма М. Х. Рейтерна Бергу Ф. Ф. на русском и французском языках. – Л. 116.

12. Сехович, В. М. Из истории железнодорожного строительства через Могилев / В. М. Сехович // Старонкі гісторыі Магілёва: зб. навук. пр. / уклад. І. А. Пушкін. – Магілёў: УПКП «Магілёўская абласная ўзбуйненая друкарня», 1998. – 207 с.

Дата поступления: 08.09.2018.

Поletaева Н. И.

Белорусский государственный экономический университет, Минск

Poletaeva N.

Belarusian State Economic University, Minsk

УДК 338(476)(091)(075.8)

ИТОГИ «ДОЛГОГО XIX ВЕКА» ДЛЯ ТОРГОВЛИ БЕЛАРУСИ

THE RESULTS OF «LONG XIX CENTURY» FOR TRADE OF BELARUS

Анализируются основные изменения в развитии торговли на территории Беларуси конца XVIII – начала XX в. в области правового регулирования торговой деятельности, общих социально-экономических условий ее развития (рост населения, развитие сельского хозяйства и промышленности). Прослежены существенные изменения в инфраструктуре, формах торговли, в структуре товарооборота Беларуси, численности и составе торговцев.

Ключевые слова: торговля; транспортная инфраструктура; кредитная система; ярмарки; магазины; торговые дома; биржи.

The main changes in the development of trade in Belarus from the end of the XVIII to the beginning of the XX century are analyzed: in the field of legal regulation of trade activities, the general socio-economic conditions of its development (population growth, development of agriculture and industry). Significant changes in the infrastructure, forms of trade, in the structure of the commodity turnover of Belarus, the number and composition of traders are traced.

Keywords: trade; transport infrastructure; credit system; fairs; shops; trading houses; stock exchanges.

История торговли Беларуси, несмотря на периодический возникающий интерес к ней [1; 2], в отечественной историографии является недостаточно изученной проблемой; комплексного, всестороннего исследования до настоящего времени не существует. Это в полной мере относится и к периоду конца XVIII – начала XX в., в котором изучены либо отдельные этапы развития [3], либо материал изложен как составная часть других научных проблем [4; 5], либо история торговли Беларуси включена в контекст общеисторических исследований [6; 7]. Вместе с тем именно на том временном отрезке, который образно обозначен как «долгий XIX век», произошли значимые сдвиги в подходах, организации и результатах торговли на территории Беларуси.

Во-первых, изменения коснулись правового регулирования торговой деятельности и статуса торговцев. Законодательство в отношении купцов и других торгующих лиц неоднократно менялось, причем трижды (в 1824, 1863–1865 и 1898 гг.) – существенно. Манифест 1807 г. «О даровании купечеству новых прав и преимуществ» расширил и уточнил торговые права лиц различных состояний и разрядов торгово-промышленной деятель-

ности; купцам было разрешено создавать товарищества для объединения своих капиталов [8]. Манифест 1812 г. «О преобразовании Комиссии погашения государственных долгов» определил торговые права и обязанности крестьян, которые должны были выбирать свидетельства по роду торговли в зависимости от объявленного капитала. Мещане и другие посадские люди имели право мелочного торгова без уплаты специального налога на право торговли [9].

В 1824 г. было принято «Дополнительное постановление об устройстве гильдий и о торговле прочих состояний», делившее купцов на три гильдии. Купцы 1-й гильдии могли вести внутреннюю и внешнюю оптовую торговлю, иметь собственные корабли; права купцов 2-й и 3-й гильдий были существенно расширены (первые могли заниматься заграничным торгом, вторые – владеть фабриками и заводами), гильдейские платежи купцов 3-й гильдии были понижены. Торгующим крестьянам, делившимся на три разряда, было разрешено «производить торговлю и промышленность, купечеству предоставленные, но не иначе, как со взятием особых свидетельств» [10]. Если до 1824 г. существовала система гиль-