

Несмотря на успешную внешнеэкономическую деятельность Брестской области, ряд моментов вызывают серьезную озабоченность и требуют скорейшего решения. Первоочередные из них должны быть связаны с тем, что:

- отрицательное торговое сальдо в отношениях между Брестской областью и Польшей свидетельствует о том, что экономический потенциал Брестского региона не работает в меру своих возможностей;
- слабо задействован экспортный потенциал малого и среднего предпринимательства; темпы роста импортной продукции превышают темпы роста экспортной продукции;
- конкурентоспособность продукции из Брестского региона на внешних рынках остается низкой.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Шимов В.Н. Многовекторная внешнеэкономическая политика Беларуси в контексте стратегии устойчивого развития. Белорусский экономический журнал. 2007. №4. с. 5-21.
2. <http://www.brest-region.by>
3. <http://www.brest-region.by>
4. <http://www.brest-region.by>
5. <http://www.brest-region.by>
6. <http://www.bugriverbasin.eu>
7. www.court.by/economic-justice/news/b85cacbb0c859a15.html - 27k

Материал поступил в редакцию 11.11.08

STRELETS M.V. BILEVITCH O.I. The participation of Brest Region in the development of cooperation between Belarus and Poland at present time

This article is the first to highlight the precise analysis of the links between a post-Soviet Brest region and the Republic of Poland. The authors have studied the factors in Belarus, Poland and abroad which determine the character, goals and wide-spread of the existing links.

They try to ascertain conceptual, legislative and practical aspects of Brest region's participation in Belarus's policy with reference to Poland.

The article shows there exist a great deal of projects but the regional potential is not used to the full extent. The authors show that the region's key point in foreign economic affairs with Poland is the region's participation in transborder corporation "Euroregion-Bug". They pay great attention to the public's participation in cultural and sports links. The Internet-based information, documents and material used in the article have given a scientific approach to this problem.

УДК 338.47: 947(476)

Малыхина Л.Ю.

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА БРЕСТСКОГО УЕЗДА ГРОДНЕНСКОЙ ГУБЕРНИИ В КОНЦЕ XIX В. – НАЧАЛЕ XX В.

Введение. Изучение социально-экономической истории Беларуси в 1861-1914 гг. всегда являлось одним из ведущих направлений отечественной историографии. Первые работы по проблеме развития дорожно-транспортной сети, выпущенные в дореволюционной России, содержали статистический материал, сведения описательного характера, однако имели скудную оценочную сторону. К ним можно отнести издания П. Бобровского «Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Гродненская губерния» (СПб, 1863), «Гродненская губерния. Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности» (СПб, 1903), И. Столпянского «Девять губерний Западно-Русского края» (СПб, 1866) и другие. Возросшая вследствие внедрения парового транспорта коммуникативность, оживление торговли, новые рабочие места, влияние на градостроительство, промышленность – вот некоторые из многих аспектов, которые получили отражение в литературе конца XIX – начала XX вв. Общим для работ, в которых затрагиваются вопросы экономической истории Беларуси 1861-1914 гг., является тезис об установлении неразрывной связи между развитием рыночных отношений и эволюцией общества. Опубликованные в 1990 г. во 2-м томе сборника документов и материалов «Белоруссия в эпоху капитализма» З.Е. Абезгаузом и Н.Л. Рязцевичем статистические сведения из дореволюционных изданий и архивов ЦГИА СССР, ЦГИА БССР значительно расширили источниковую базу для изучения белорусской экономики. Ознакомление с материалами 1, 8, 14 и 492 фондов Национального исторического архива Беларуси в Гродно и литературой по проблеме развития западно-белорусского региона Российской империи позволяет продолжить исследование дорожно-транспортной системы Брестчины.

Система транспортных коммуникаций Брестского уезда Гродненской губернии за последние полвека до Первой мировой войны претерпела существенные изменения, которые объясняются рядом взаимосвязанных факторов: дальнейшей капитализацией экономики западно-белорусского региона, и связанным с этим увеличением

грузопотока товаров через дорожную сеть и водные артерии Брестчины, техническим переворотом, сменившим традиционные веками перевозки через реки и каналы и гужевого транспорт на более экономичный железнодорожный и автомобильный. Кроме того, в конце XIX в. – начале XX в. произошло существенное усовершенствование в системе управления путями сообщения и транспортными средствами Российской губернии в целом, сказавшееся на оздоровлении дорожного вопроса.

Использование водных коммуникаций в экономической жизни региона в пореформенный период значительно уменьшилось по причине их географической неприспособленности к активному использованию парового транспорта, возросшему объёму грузопотоков. Белорусская часть реки Западный Буг полностью занимала уезд Брест-Литовска и служила границей с Седлецкой губернией Польши. По описанию реки И. Столпянским, её «течение длинно, извилисто, с множеством отмелей, постоянно изменяется» [5, 48]. Судходной из впадающих в Буг притоков была река Мухавец – она начиналась у г. Пружан и впадала в Западный Буг у Брестской крепости. Не упомянутой исследователем в источнике 1866 г. была только небольшая сплавная река, приток Западного Буга, Лесная (нередко её название звучит в архивных отчётах на польский лад – «Лесна»), хотя введение этой реки в Днепровско-Бугскую систему произошло ещё в первой четверти XIX в.: в 1838 г. был утверждён проект очищения русла этой реки, идущего через Беловежскую пушу [7, 3].

Большая грузоподъёмность при относительно малой затрате сил на транспортировку была долгое время главным преимуществом белорусских рек. По этой причине строительство судходных каналов в западной части Беларуси ещё в конце XVIII в. было рентабельным. Из трёх на Беларуси искусственных каналов, соединяющих Чёрное море с Балтийским, в границах соседнего с Брестским Кобринского уезда имелся только один – Днепровско-Бугский. Он был прорыт между Бугом и притоком Днепра – Припятью. Их притоки – реки Пина и Мухавец часто мелели, подпитка водой была слабой, оттого местные торговцы избегали срочных контрактов, чтобы не

Малыхина Людмила Юрьевна, доцент кафедры социально-политических и исторических наук Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БрГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

Гуманитарные науки

терпеть убытки при просрочке доставки груза, вынужденной заимки. Сотрудник Императорского Русского Географического Общества П. Бобровский в своём исследовании Гродненской губернии оценил водные пути «не вполне благоприятными для беспрепятственного движения транспорта... Важнейшие два пути, служащие для перехода транспорта из Днепра в Неман и Вислу: системы Огинского и Днепровско-Бугского каналов, местами до того мелководны, что судоходство, по необходимости ограничивается кратким периодом навигации» [3, 369].

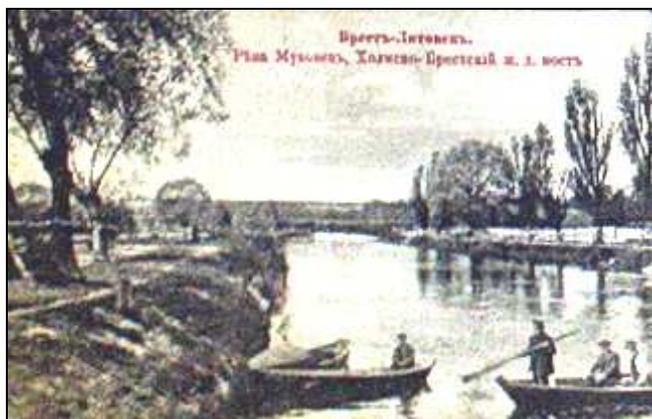


Рис. 1. Брест-Литовск. Река Мухавец

Опубликованные статистические данные Центрального Государственного Исторического Архива СССР (ныне – Российский государственный исторический архив в Санкт-Петербурге) [2, 147-148], а также архивные данные за 1869 г. (указаны в скобках) [8, 498] подтверждают общее снижение объёмов судоходства на Брестчине в 60-е гг. XIX в. (см. табл. 1).

Реки и каналы, имеющие значение для сплава находились одновременно во введении Министерства Путей Сообщения (МПС) и Министерства Внутренних Дел, что создавало определённые неудобства, как для самих ведомств, так и для купечества. Исходя из сопоставления отчётной документации МПС, можно сделать вывод, что речное судоходство западной части Беларуси координировал Виленский IX Округ Путей Сообщения. В крупных портовых городах располагались центры этого округа. Так, в Брест-Литовске находилось руководство в пределах III Дистанции II Отделения IX Округа МПС, которое заведовало транспортировкой товаров по рекам Днепровско-Бугской системы Западный Буг, Мухавец и Лесной [9, 72]. Перед войной оно стало называться «Брест-Литовское отделение Виленского Округа в пределах Гродненской губернии». Несмотря на отсутствие централизованного управления в годы Первой мировой войны, царское правительство предпринимало дальнейшие меры для упорядочения водных перевозок. Так, 17 января 1916 г. – был издан указ об образовании «Особого распорядительного комитета по водным перевозкам», который устанавливал в числе прочих

стандартов твёрдые цены за перевозки.

Слабое оснащение речной сети паровым транспортом объяснялось не столько отсутствием предприимчивости частных лиц или заинтересованности соответствующих министерств, сколько географическими особенностями рек и уменьшением грузопотока по ним. Изменить ситуацию было практически невозможно: реконструкция русел не могла носить долговременного эффекта. И бурное развитие железнодорожного транспорта на западных рубежах империи с лихвой возместило потребности в росте коммуникаций. В отдельных случаях строительство железных дорог приводило к оживлению речного транспорта – если реки исполняли роль подъездных путей там, где их пересекали железные дороги. Лесные грузы часто получали с речных пристаней. Железнодорожное строительство само по себе нуждалось в лесоматериалах для шпал, станционных построек. Так, после строительства Московско-Брестской, Брестско-Киевской и Либаво-Роменской дорог нагрузка на Припять в первые годы увеличилась [18, 215].

Основу для дальнейшего развития транспортной сети Брестского уезда составили дороги для гужевого транспорта. Нужно отметить, что в их классификации первоначально царила путаница, более-менее разрешившаяся к началу XX в. Так, в 1860-е гг. по степени важности дороги России подразделялись на следующие категории: дороги высшего класса; дороги высокого класса; важнейшие государственные дороги; дороги губернского значения; важнейшие дороги местного значения.

Для определения источника финансирования дороги делили на 5 классов:

- I – те, что строились за счёт государственной казны;
- II – за счёт местных, позднее – земских повинностей;
- III – за счёт местных помещиков и их хозяев;
- IV – просёлочные дороги;
- V – временки, малопроезжие полевые и лесные дороги [6, 66].

А по степени назначения выделяли «грунтовые, почтовые, военные, торговые и просёлочные тракты» [2, 177]. Последняя градация являлась достаточно условной и стечением времени стиралась.

К «важнейшим» государственным дорогам I класса проходящим через Брестский уезд, уже в первой половине XIX в. относили маршрут Москва – Смоленск – Минск – Брест – Варшава.

Основной дорогой «высшего», и, соответственно, I класса в Беларуси, проходившей через Брестчину, была линия Москва – Рославль – Кричев – Довск – Бобруйск – Слуцк – Синявская Слобода – Кобрин – Брест – Варшава. Эта единственная дорога высшего класса, что пересекала земли Гродненской губернии, была построена уже к середине XIX в. (движение на участке Брест – Бобруйск началось с 1848 г.). Современному брестчанину было бы интересно узнать, что улица Московская, часть которой в центре города от Брестской крепости до Кобринского моста получила название проспекта П. Машерова имеет более чем полуторавековую историю. В публикации за 1853 г. знаменитого этнографа П. Шпилевского звучит следующее описание этого маршрута: «От Бреста начинается новое Московское шоссе, проведённое через непроходимые некогда

Таблица 1. О речном судоходстве Брестского уезда Гродненской губернии за 1861 и 1869 гг.

Название рек	Число прошедших судов	Число прошедших лесн. плотов	Число судорабочих	Общая ценность груза	Пристани
Днепровско-Бугской системы По рекам Западному Бугу, Мухавцу, Лесной грузилось и отправлялось	247 (130)	96 (90)	Лощманов 235 Шкиперов 88 Судорабочих 1706 (599)	482008 (187611)	Теребунская, Брестская, Кобринская, Гранно, Семятичская, Мельницкая, Немировская, Здарская, Гунизнанская
Разгрузилось	-	32	-	-	(Бульково, Дубицкая, Карчи и др.)
Прошло мимо	18	837	-	-	
Всего в губернии	968 (520)	4288 (1190)	5228 (2557)	1 398 480 (647 744)	

Таблица 2. Цены на перевозки в Брестском уезде на январь / март 1861 г.

Уезд	С пуда на 100	вёрст сухим путём		в серебре
	На обыкновенных подводах не менее 30 вёрст в день	На срочных подводах, зимой – не менее 65, в весн. и осен. – не менее 50 вёрст		На воловых подводах не менее 30 вёрст
Брестский по Московско-Варшавскому шоссе	28		30	
По обыкновенным просёлочным дорогам:	35		40	
Средняя цена по губернии	29/26,5		47/ 41	36/27,5

топкие болота и густые мрачные леса полесские: оттого и виды здесь, начиная с Бреста до самого Слуцка, везде почти какие-то пустынные. Лишь изредка встретишь на этом пространстве дороги шоссейные заставы, уютные домики смотрителей маяков и кой-где постоянные дворы да красивые почтовые станции» [16, 1]. Описание этнографа поэтично, но всё же служит подтверждением тому, что направление названного шоссе первоначально выполняло военно-стратегические, почтовые и экономические задачи, и лишь впоследствии повлияло на градостроительство вдоль него и послужило коммуникации более мелких населённых пунктов.

Для переправ через дороги Гродненской губернии в 1886 г. существовало 12 гостиничных перевозов (один казённый, один городской, остальные – принадлежали частным владельцам). Все эти перевозки сдавались в арендное содержание, на некоторых из них производился сбор по утверждённой таксе, на некоторых – по добровольному соглашению [10, 23]. Фиксированная оплата за перевоз гужом варьировалась в зависимости от тяжести груза, времени года, местности и срочности (см. таблицу 2) [11, 43-48].

Примечательно, что среди других уездов Гродненской губернии, только в Брестском цена на услуги подвоза на волах не указывалась. Это обстоятельство, а также относительная дешевизна проезда по Московско-Варшавскому шоссе Брестского уезда может объясняться его развитой инфраструктурой. Незаменимые по своей ценности путевые заметки П. Шпилевского дают возможность подтвердить это положение и воссоздать картину приграничного центра. Изумление исследователя при переезде из Тереспоя в Брест вызвал цепной мост у крепостных валов, «который похож на мост у Летнего сада с отличием, что Брестский длиннее и цепи на нём из сплошных проволок, а на петербургском – из литого чугуна» [16, 89]. Справедливую гордость вызывает признание путешественника, что на брестской почтовой станции, в отличие от незавидных, маленьких, польских можно с удовольствием отдохнуть: «Какая чистота, какая опрятность, какой комфорт и роскошь во всём!» [16, 98]. Автор пускается в описание просторных комнат, оклеенных шпалерами, с блестящими паркетными полами, которые были заставлены «эластическими» диванами и стульями, украшены занавесами, зеркалами, палисандровыми стенными часами. В большом зале располагался чугунный камин, в комнатах для отдыха находились свежая вода в чистых графинах, серебряные подсвечники со стеариновыми свечами, ручкомойник, щётки, гребешки... Подобная описанная налаженность гостиничного сервиса ещё в середине XIX в. была свойственна всем более или менее значимым пунктам почтового сообщения.

При въезде в уездный город располагалась городская застава – пропускной пункт в виде заграждения для взимания дорожных пошлин, налогов и сборов с приезжающих, откуда велось наблюдение за въезжающими в город, контроль за привозимыми товарами и т. д. Здесь же располагались сторожевая казарма, весы для взвешивания грузов, шлагбаумы для пропуска подвод и т. д., рядом – «мытницы». Заставы сохранились ещё во второй половине XIX века, но со строительством железных дорог значение их снизилось. Разве что у вокзалов по-прежнему действовали таможня и весовая [6, 65].

Как правило, в статистических источниках рубежа XIX-XX вв. дороги подразделялись только на шоссейные и почтовые. Но вот парадокс – среди почтовых дорог Гродненской губернии за 1886 г. и 1901 г. не указывалось ни одной в Брестском уезде! [10, 23; 12, 54]. (Можно предположить, что назначение имеющихся сухопутных ком-

муникаций было значительно шире). Зато к категории шоссе в 1901 г. причисляли: Житковское, Московско-Брестское, Киево-Брестское, Брест-Бобруйское, Дрогичин-Высоколитовское, маршруты Высоколитовск – Пружаны – Ружаны, Каменец – Литовск – Жабинка – Федьковичи, Брест – Влодавское, Высоколитовск – Соколов [12, 54]. Значение налаженных до Первой мировой войны дорог для гужевого, а позднее и автомобильного транспорта не утрачено и поныне.

В начале 1890-х гг. в белорусских городах появилось такое понятие, как «городской транспорт», которое до конца XIX в. было связано с лошадыю. Узкая рельсовая колея конно-железной дороги, в обиходе – конка – впервые появилась в Минске в 1892 г. [6, 98]. Пока не найдено точных сведений, когда конка появилась в городах белорусских уездов Гродненской губернии. Но тенденция к внедрению более дешёвого вида транспорта очевидна. В частности, в архиве было найдено «Дело об устройстве конно-железной дороги в Бресте за 1907 г.», в котором говорилось, что ещё в 1896 г. городская управа заключила договор с бельгийским инженером Овидом Жилле об устройстве такой линии «на собственный его страх и риск». Но в 1897 г. подготовка проекта договора была передана действительному статскому советнику Александру Павловичу Урусову, который собирался внести необходимый залог и даже произвёл необходимые для строительства расчёты. Выходило, что скорость передвижения по конке будет колебаться от 7 до 12 вёрст в час (1 верста = 1,06 км), а плата за проезд на каждой линии будет составлять 5 копеек. Что касается скорости, то вагоны конки действительно впоследствии двигались со скоростью 7-10 км/ч [6, 98] (7,42 – 10,6 версты). После затянувшегося выяснения, кто же из многочисленных конкурентов завоюет право на строительство конки, концессию выдали купцу 2-й гильдии из Киева Готлибу Йоселю Янкевичу в 1907 г. Он и внёс залог в 1 тыс. 500 руб. [13, 1-59]. Точных сведений о том, когда конно-железная дорога была построена, пока не выявлено. Вагоны летней и зимней формы вмещали 15-20 пассажиров, упряжка была пароконная, но в гору подпрягали одну-две лошади. Движение первого общественного транспорта на улицах города ещё не регулировалось, а при гололёде и снегопаде и вовсе прекращалось. Тем не менее проезд на конке был значительно дешевле, чем наём извозчика. В то же время более дешёвым, современным и удобным видом городского транспорта стал городской электрический транспорт – трамвай.

В 1880 г. трамвай появляется в столице империи – Петербурге, первая трамвайная линия в Беларуси пролегла в 1898 г. в Витебске. В Национальном историческом архиве Беларуси в Гродно можно ознакомиться с «Проектом на устройство и эксплуатацию в г. Бресте на Кобринском форштадте городских электрических железных дорог» за 1898 г. После того, как правительство отказалось его утвердить, городская управа возвратила залог в 2 тыс. руб. статскому советнику Анатолию Алексеевичу Фадееву и договор уничтожила. У А. Фадеева возник конкурент на получение концессии, инженер И. Маргулис, который владел Одесской Центральной электрической станцией и имел опыт в таком строительстве [14, 14-30], которому отдали предпочтение. Но, в итоге, от идеи использования в Бресте такого транспорта, как трамвай, отказались. Как видим, в конце 1890-х гг. городская управа Брест-Литовска вплотную подошла к решению проблемы внутригородского сообщения, но развитие городского транспорта, отданное на откуп частной инициативе, происходило медленно.

Развитие капиталистических отношений в промышленности и сельском хозяйстве, увеличение объёмов внутренней торговли, расширение экономических связей с зарубежьем в пореформенный период настойчиво требовали ответного увеличения объёма и снижения стоимости перевозок. Для решения этой задачи необходимо было модернизировать существующие пути сообщения и начать строительство более совершенных коммуникаций. Непосредственные задачи по сохранению и поддержанию новых дорог в России выполняло Министерство «По ведомству путей сообщения и публичных зданий», филиалы которого входили в состав губернской администрации (как видно из названия министерства, оно отвечало также за содержание в чистоте публичных зданий). Так, в Гродненской губернии действовала «Гродненская строительная и дорожная комиссия», которая контролировала 4 дистанции XII округа путей сообщения.

1 ноября 1869 г. в Бресте появилась первая железная дорога, когда был открыт участок Тересполь – Брест Варшавско-Тереспольской линии. Город получил устойчивую транспортную связь с территорией Польши [4, 5]. Уже в следующем 1870 г. дорога из Бреста достигла Варшавы [15, 105]. Особенно интенсивно железнодорожные магистрали создавались в 1870–1880-е гг. Наиболее значительной из них как в экономическом, так и военно-политическом отношении явилась построенная в 1871 г. Московско-Брестская магистраль, которая на белорусском участке Смоленск – Орша – Барановичи – Брест-Литовск составляла 600 вёрст [17, 174]. Первоначально предполагалось, что железная дорога «Москва – Варшава», частью которой она собственно и была, пройдёт в непосредственной близости от шоссе «Москва – Брест», которое проходило через Кричев – Довск – Бобруйск – Слуцк – Кобрин. Это намерение поддерживалось тем, что для железной дороги можно будет использовать здания почтовых станций, размещённых на шоссе. Но победы политические соображения, и магистраль прошла через Смоленск и Минск [4, 4]. За право строительства данной магистрали боролись несколько частных компаний. Свыше 12 из них желали получить концессию на прокладку участка Смоленск – Брест. Согласно с решением Комитета Министров в марте 1870 г. концессия была предложена товариществу Московско-Смоленской железной дороги. При этом оно было переименовано в товарищество Московско-Брестской железной дороги. Согласно с условиями концессии, товарищество взяло на себя обязательство построить «за свой счёт и страх во всём согласно с приложенными при этом техническими условиями железную дорогу от города Смоленска через города Оршу, Борисов, Минск и Кобрин до города Брест-Литовска и обеспечить новую железную дорогу движущим составом и всем необходимым для её эксплуатации» [4, 6]. Кроме всего прочего, товарищество обязалось провести вдоль всей линии электромагнитный телеграф, приобрести в России одну треть необходимого для строительства количества рельс с креплениями, паровозов, пассажирских вагонов, телеграфных приспособлений и металлических частей мостов и труб, все багажные и товарные вагоны и платформы. Что, несомненно, служило развитию промышленности России.

Темпы строительства были высокими, обеспечивались хорошей организацией работы землекопов, укладчиков, их слаженной работой на широком фронте, эксплуатацией тысяч рабочих. День закладки очередной станции или вокзала становился праздником: совершались торжественное освящение места святой водой, речь, молебен, организовывались угощения для рабочих. Открытие линии Смоленск–Брест для постоянной эксплуатации состоялось к запланированному времени – 16 ноября 1871 г., и позднее этот день стал считаться днём рождения всей Белорусской железной дороги [4, 6]. Сооружение магистрали в 600 вёрст в полтора года и сегодня впечатляет своими масштабами.

В июле 1873 г. из Ковеля на Белосток через Малориту, Брест и Высокое прошла Привисленская линия, которая имела исключительное торговое значение, хотя её белорусский участок и составлял всего 60 вёрст [4, 8]. Кроме того, эта железная дорога шла на Киев [17, 174].

В 80-е гг. железнодорожное строительство велось преимущественно на Полесье. Многие помещики Гродненской губернии воз-

буджали вопрос о строительстве линии от Белостока через Пружаны в Пинск и дальше – на Волынь. Их просьбы были услышаны. Так, в 1882 г. линия Пинск – Жабинка (134 версты) соединила полесские дороги с Московско-Брестской, а в 1886 г. железная дорога появилась на участке Белосток – Барановичи (белорусский участок которого составлял 150 вёрст) [17, 174].

Железнодорожное строительство велось преимущественно частными компаниями, товариществами, а потом дороги выкупались правительством. Исходя первоначально из цели соединить важнейшие центры империи, железная дорога становится причиной формирования новых торгово-промышленных центров – железнодорожных узлов и дальнейшего становления старых, таких как Брест-Литовск.



Рис. 2. Железнодорожный мост в Брест-Литовске

В монографии Х. Ю. Бейлькина утверждается, что в начале 1870-х гг. перевозки хлеба на Петербурго-Варшавской дороге занимали первое место, на Московско-Брестской – второе, уступая место лесу и лесоматериалам [1, 33]. В отличие от Гродно, Брестский железнодорожный узел давал возможность развития внутренней торговли в восточном направлении, поскольку работал в 6 направлениях на: Москву, Киев, Брянск, Варшаву, Высоко-Литовск, Владаву. Он включал 5 станций, 4 вокзала, 5 локомотивных и 2 вагонных депо, 2 дистанции и другие предприятия транспорта. Существовавшие Варшавский, Московский и Граевский вокзалы через некоторое время были объединены в Центральный. Само здание Центрального вокзала, построенное по проекту В. Лорберга, инженеров Л. Никала и Я. Гарбунова, появилось в городе в 1886 г. Брестский вокзал был одним из самых крупнейших в России, одним из первых применил электрическое освещение. В 1873 г. А.Н. Лодыгин впервые осветил при помощи электричества улицы Петербурга, а уже через 13 лет залы, служебные помещения, перроны Брестского вокзала освещали 160 электрических лампочек разных конструкций [4, 10-11].

До прокладки железной дороги в Бресте не существовало крупных предприятий. К 60-х гг. XIX в. в городе действовало 19 мелких фабрик и заводов, на которых было занято только 40 человек. С развитием железных дорог появились и крупные предприятия, обслуживающие движущий состав. В 1872 г. начало действовать депо с мастерскими на железнодорожной станции Московско-Брестской линии. Через 6 лет там работало 99 человек. Ещё два депо были основаны в 1895 г. на станциях Брест-I и Брест-II. Первое из них занималось обслуживанием движущего состава паровозов и вагонов и было самым крупным предприятием в городе – в депо работал 191 рабочий. Другое депо находилось на Привисленской железной дороге. Оно насчитывало 45 рабочих. На станции Полесских железных дорог в 1895 г. вступили в строй ремонтные мастерские, там работало 40 человек [4, 11].

С деятельностью железных дорог на Брестчине связано появление совсем нового для города чугунолитейного производства. Завод по выплавке возник в 1890-е гг. и по количеству занятых на нем рабочих занимал второе место среди 41 небольшого завода Бреста. Железные дороги дали толчок жилищному строительству, способствовали наплыву в город людей, что значительно повлияло на изменение очертаний города. Шло строительство посёлков вдоль до-

рог. Так, в 1870-е гг. на северной окраине города в связи со строительством станции Брест-Граево появляется посёлок Граевка, в восточной части, где пролегли линии на Ковель и на Киев – Киевка.

Заключение. Таким образом, в конце XIX в. – начале XX в. Брест являлся уездным центром, пограничным с польскими территориями городом, где располагался крупный торговый порт, значение которого заметно снизилось в изучаемый период. В уезде сформировалась разветвлённая железнодорожная сеть, проходили дороги государственного значения для гужевого транспорта. После строительства в 1830-х гг. крепостных сооружений и совершенствования системы коммуникаций город приобрёл важное военно-стратегическое значение для империи, и это послужило предпосылкой дальнейшего приобщения Бреста к событиям в мировой истории. Совершенствование системы транспортировки людей и товаров сыграло немаловажную социально-политическую и экономическую роль в жизни Брестского уезда.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бейлькин, Х. Ю. Сельскохозяйственный рынок Белоруссии 1861–1914 гг. / Х.Ю. Бейлькин. Науч. ред. М.О. Бич. – Мн.: Наука и техника, 1989.
2. Белоруссия в эпоху капитализма: Сб-к док. и мат. в 3-х т. / АН БССР. Ин-т истории. Т. 2. Развитие капитализма в промышленности, положение промышленных рабочих и рабочее движение в Белоруссии 1861-1900 / Сост. З.Е. Абезгауз, Н.Л. Рябцевич. – Мн., 1990.
3. Бобровский, П. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Гродненская губерния. Ч. 2 / П. Бобровский. – СПб., 1863.
4. Вывучэнне тэмы «Чыгункі і іх уплыў на эканамічнае развіццё Беларусі ў другой палове XIX ст.» у курсе айчынай гісторыі. Матэрыялы ў дапамогу студэнтам дзённага і завочнага навучання / Укладу Н.І. Гарбуль. – Брэст, 1997.

5. Девять губерний Западно-Русского края в топографическом, геогностическом, статистическом, экономическом, этнографическом и историческом отношениях / Автор-состав. И. Столянский. – СПб., 1866.
6. Жучкевич, В.А. Дороги и водные пути Белоруссии: Историко-географические очерки / В.А. Жучкевич. – Мн., 1977.
7. Национальный исторический архив Беларуси в Гродно (далее – НИАБ в Гродно). Ф. 8, оп. 1, д. 311, л. 3. О проекте на очищение русла р. Лесной через Беловежскую пуцу за 1838 г.
8. НИАБ в Гродно. Ф. 1, оп. 22, д. 1823. О речном судоходстве в Гродненской губернии 1869/1870 гг.
9. НИАБ в Гродно. Ф. 14, оп. 3, д. 71. Сведения о состоянии Гродненской губернии за 1902-1916 гг.
10. НИАБ в Гродно. Ф. 1, оп. 8, д. 1670, л. 23. О путях сообщения за 1886 г.
11. НИАБ в Гродно. Ф. 1, оп. 6, д. 114. Сведения к годовому отчёту о состоянии губернии за 1861 г.
12. НИАБ в Гродно. Ф. 1, оп. 9, д. 1367, л. 54. О путях сообщения за 1901 г.
13. НИАБ в Гродно. Ф. 492, оп. 1, д. 39. Об устройстве конно-железной дороги в Бресте за 1907 г.
14. НИАБ в Гродно. Ф. 492, оп. 2, д. 13. Проект на устройство и эксплуатацию в г. Бресте на Кобринском форштадте городских электрических железных дорог. 1898 г.
15. Солоневич, Л. Краткий исторический очерк Гродненской губернии за сто лет её существования 1802–1902 / Л. Солоневич. – Гродно: Губернская типография, 1901.
16. Шпилевский, П. Путешествие по Полесью и Белорусскому краю // Современник (СПб). – 1853. – Т. XL. – Отд. II.
17. Эканамічная гісторыя Беларусі. Вучэбны дапаможнік / Выд. 2-е, дап. і перапрац. / Пад агульнай рэд. В. І. Галубовіча. – Мн., 1995.
18. Экономика Белоруссии в эпоху империализма / Под ред. Г.Т. Ковалевского и др. – Мн., 1963.

Материал поступил в редакцию 17.11.08

MALYKHINA L.U. Road and transport system of the Brest district of the Grodno province at the end of XIX century - the beginning of XX century

On the basis of materials of National historical archive of Byelorrussia Grodno and literatures on a problem of development of the western - Belarus region of Russian empire the author carries out research of road and transport system Brestchiny. The special attention is given the characteristic of the district center where the large trading port settled down, the ramified railway network was generated, passed roads of the state value. It is judged, that after construction to Brest-Litovsk in 1830th of fortifications and perfection of system of communications the city has got the important strategic value for empire. Perfection of system of transportation of people and the goods has played an important role in a sociopolitical and economic life of cities of district.

УДК 93: 323.26 “18” (476)

Папко В.М.

ПАЎСТАННЕ 1863-1864 ГГ. У ГІСТОРЫІ РОДУ ПАМЕШЧЫКАЎ ДЗЯКОНСКІХ

Паўстанне 1863 г. па-рознаму закранула лёсы людзей, якія ў ім удзельнічалі. Іх сем'і часам бязвінна пакутавалі ад учынкаў сваіх бацькоў, братоў і сыноў. Гэта быў не толькі боль аб загінулых у баях і сасланых у Сібір. Канфіскацыя іх маёмткі прыводзіла да пагаршэння матэрыяльнага становішча. Расійскія ўлады вельмі падазрона ставіліся да памешчыкаў-каталікоў, бачылі ў іх пагрозу выбуху новага паўстання. Лёсы некалькіх прадстаўнікоў роду памешчыкаў Дзяконскіх, што мелі маёмткі на тэрыторыі сучаснай Брэсцкай вобласці, былі звязаны з паўстаннем 1863 г. Гэты род паходзіў з вёскі Дзяконе, якая зараз знаходзіцца ў Падляскім ваяводства Польшчы. Памежнае становішча гэтага рэгіёну спрыяла таму, што прадстаўнікі роду Дзяконскіх правілі сябе як на Беласточчыне, так і на землях Заходняй Беларусі.

У XIX ст. існавала некалькі галін роду, з якіх намі вылучаны галіна Яна Валынца і пятровіцкая галіна (ад назвы маёмткі

Пятровічы ў Кобрынскім павеце). Гэтыя галіны былі роднаснымі, аднак ступень гэтай роднасці вызначыць не атрымалася.

У Траецкім касцёле г. п. Шарашова ў Пружанскім раёне можна ўбачыць памятную мармуровую дошку, прысвечаную Дзяконскім, на якой напісана: “Астанкам благаслаўленай памяці Казімежа, які памёр у 1845 г. ва ўзросце 82 гады, Ганне з Мучынскіх, якая памерла ў 1829 г. у 60 гадоў мужа і жонкі Дзяконскіх удзячныя дзеці”. Пакуль не атрымалася з поўнай доляй верагоднасці даказаць іх дачыненне да якой-небудзь галіны рода. У ваколіцах Шарашова Казіміру Дзяконскаму належыў маёмткі Крыніцы. З тэксту мармуравай дошкі вынікае, што дзяцей у Казіміра і Ганны было некалькі. Аднак на сённяшні дзень можна дакладна назваць імя толькі аднаго іх сына Францішка, які нарадзіўся каля 1805 г. Ён павянчаўся ў Шарашоўскім касцёле 23 лістапада 1840 г. з шаснаццацігадовай Эрнесцінай Яблонскай з маёмткі Зарочча. Бацькамі Эрнесціны былі Станіслаў і Тэафіла з Кер-

Попко Ольга Николаевна, старший преподаватель кафедры философии и культурологии Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БрГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.