

лочному хозяйству, по разработке торфа и т. д.) Действительно, должность инструктора становилась чрезвычайно необходимой для выполнения требований заграничного рынка (доброкачественность и известное однообразие товара), что могло быть достигнуто только при однообразии способа переработки сырья. Проблема создания в Беларуси соответствующих зоотехнических и агрономических служб помощи крестьянам была решена только в процессе реализации Столыпинской аграрной реформы.

Таким образом, своеобразие реализации аграрной реформы в России, значительное воздействие на развитие сельского хозяйства мер политического, а не экономического характера, постепенное повышение значения в экономике страны (по крайней мере, в Беларуси) крестьянского хозяйства позволяют говорить о существовании не только «прусского», но и русского пути развития капитализма.

1. История мировой экономики. Учебник для вузов / Под ред. Г. Б. Поляка, А. Н. Марковой. – М.: ЮНИТИ, 2001.
2. Всемирная история. Т. 7. – М., 1960.
3. Гольдштейн И., Левина Р. Германский империализм. – ОГИЗ, 1947.
4. Энциклапедыя гісторыі Беларусі. Т. 1. – Мн., 1993 (арт. «Аграрны крызіс»).
5. Довнар-Запольский М. В. Народное хозяйство Белоруссии. – Мн.: Изд-во Госплана БССР, 1926.
6. Статистика землевладения. 1905 г. – СПб., 1906. Вып. 13.
7. Энциклапедыя гісторыі Беларусі. Т. 6. Ч. 1. – Мн., 2001. (арт. «Сялянства»).
8. Энциклапедыя гісторыі Беларусі. Т. 6. Ч. 2. – Мн., 2003. (арт. «Чыншавая рэформа 1886 г.»).
9. Панютин В. П. Социально-экономическое развитие белорусской деревни в 1861 – 1900 гг. – Мн., 1990.
10. Верещагин П. Д. Крестьянское переселение из Белоруссии. – Мн., 1978.
11. Гродненская губерния. Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – СПб., 1903.
12. Энциклапедыя гісторыі Беларусі. Т. 6. Ч. 1. – Мн., 2001. (арт. «Сельская гаспадарка»).
13. Сельское хозяйство России. – СПб., 1893.
14. Кожушков А. И. Развитие капитализма в сельском хозяйстве Беларуси во второй половине XIX в. – Мн., 1963.
15. Проблемы аграрной истории Беларуси (XIX–30-е гг. XX в.). Ч. 2. – Мн., 1978.
16. Жытко А. П. Дваранства Беларусі перыяду капіталізму 1861-1914 гг. – Мн., 2003.
17. Солоневич Л. Краткий исторический очерк Гродненской губернии за 100 лет её существования (1802–1902 гг.). – Гродно, 1901.
18. См. подробнее: Ковалёва Н. Н. Германский капитал в экономике Беларуси в к. XIX – нач. XX вв. // Материалы международной конференции «Актуальные проблемы германской истории, политики, экономики, культуры». – Брест, 2003.

Малыхина Л. Ю. (г. Брест, БГТУ)

РОССИЙСКО-ГЕРМАНСКИЕ ТОРГОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ: ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТИРОВКИ ЧЕРЕЗ ЗАПАДНЫЕ ГУБЕРНИИ В ПОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД

В 60-70-е гг. XIX в. на передний план внешней торговли с Российской империей выдвинулась Германия, происходившая индустриализация в данной стране содействовала превращению её в крупную европейскую промышленную державу, нуждающуюся в сельскохозяйственном сырье и продуктах. Внешнеэкономические связи белорусских земель в пореформенный период (1861-1914 гг.) отображали собой процесс динамического включения российской экономики в международный капиталистический рынок. Интерес в этом процессе представляют использование и пути усовершенствования сухопутных и водных коммуникаций, а также других условий транспортировки товара через западно-белорусский регион.

Ведь именно тарификационная политика государства, скорость и качество перевозок в не-малой степени определяли выгодность торговых отношений.

К западной части белорусских земель, входивших в состав Российской империи, можно отнести относительно цельные в социально-политическом и экономическом плане территории Брестского, Волковысского, Гродненского, Кобринского, Пружанского, Слонимского уездов Гродненской губернии и Вилейского, Дисненского, Лидского, Ошмянского уездов Виленской губернии.

Расширение торговли с Германией привело к введению российским правительством новых таможенных тарифов, в основу которых легли фритредские начала. По тарифу 1857 г. для большинства товаров были значительно понижены как вывозные, так и ввозные пошлины. Царское правительство поощряло экспорт сельскохозяйственных товаров, чтобы поддержать активный баланс во внешней торговле. Но для России торговый баланс с Германией носил пассивный характер. Русский экспорт в Германию отставал от германского ввоза в Россию. В 1860 г. германский экспорт превысил российский на 45 %, в 1870-м – на 79 % [1, 39]. Через Германию шли важные транзитные пути, по которым российские сельскохозяйственные товары доставлялись во Францию, Англию и другие страны.

Пореформенная Беларусь располагала достаточным ресурсом внутренних водных путей, чтобы активно использовать его в экономических целях. И с ускорением перестройки помещичьего хозяйства на капиталистических началах, когда сбыт продукции увеличился, грузооборот речного транспорта значительно возрос. Наиболее существенное участие в товарообороте с Германией посредством водных путей принимали Виленская губерния – по размерам торгового оборота, и Гродненская – по количеству торговых сделок [4; 218]. Торговля в городах, где находились пристани, носила преимущественно «передаточный», транзитный характер. Направление грузов к устью Западной Двины и Немана из центральных и южных районов России давало возможность местным предпринимателям принимать участие в комиссионной торговле.

Основными предметами сбыта в Германию с помощью сплава по воде традиционно выступали строительный лес, хлеб, лён и шерсть. Древесина для продажи за границу сплавлялась по рекам Висла, Неман, Нарев, Буг, Западная Двина и по этим водным артериям достигала Мемеля и Данцига, откуда доставлялась немецкими торговцами преимущественно в Англию. Для сплава за границу брёвна, брусья, колоды свозились на берега сплавных и судоходных рек к пристаням или более удобным для спуска на воду пунктам. Затем сплачивались плоты различной величины, в зависимости от ширины фарватера рек [3, 407].

Большую значимость в деле экспорта леса имел бассейн Немана, лесная площадь которого охватывала 2689 тыс. десятин, из которых 34 % являлись государственными [4, 160]. Только в 1860 г. на пристанях Гродненской губернии грузилось и было отправлено за границу леса на сумму 191 935 руб. [3, 408]. Германские предприниматели, особенно кенигсбергское и данцигское купечество, проявляли повышенный интерес к торговле с Россией. Купечество из Кенигсберга неоднократно заявляло о необходимости улучшения водного пути по Неману и ещё в 1861 г. поставило вопрос перед русским правительством о строительстве железной дороги до Гродно, а также об учреждении консульств в Вильно, Бресте и других городах. Оно стремилось монополизировать неманскую торговлю и установить контроль над российским экспортом и импортом [1, 38].

Фаас, исследователь лесной торговли в России, отмечал: «Главной водной системой сплава леса в Германию является система Немана, соединяющаяся с бассейном Днепра посредством Огинского канала, а с другой стороны, – река Висла, соединяющаяся с тем же бассейном Днепровско-Бугским каналом [...] К бассейну Немана тяготеет в Виленской губернии 242 тыс. десятин казённого леса, а в Гродненской – 140 тысяч. Около 2/3 леса, сплавляемого по Висле, дают бассейны Немана и Днепра» [4, 161]. Согласитесь, достаточно веское доказательство того, что основным поставщиком древесины из России в Германию стал западно-

белорусский край. Кроме того, две главные водные артерии Гродненской губернии – устья рек польской Вислы и белорусского Немана – имели конечные гавани в пределах Пруссии, «по исторической случайности, отвести которую можно было бы соединением системы Немана с Виндавским портом. Но проект не двигался» [4, 161]. Постараемся доискаться до причин недовольства германо-российским торговым сотрудничеством, которое отчетливо проявлялось в публикациях изучаемого периода.

В первой половине 60-х гг. XIX в. некоторая часть гродненских купцов, которая завязала непосредственные торговые отношения с прусской страховой компанией, смогла за плату небольших премиальных совершать продажу товаров на месте – на пристанях городов Гродно, Мосты, Слоним. Следует признать, что уже тогда экономисты сетовали на невыгодные стороны завязавшегося сотрудничества с германской буржуазией: «Теперь наши купцы находятся в полной зависимости от прусских негодянтов в Данциге, Кенигсберге и Мемеле. Наши торговцы сделали агентами прусских капиталистов, которые продажей наших произведений другим иностранцам, извлекают для себя наибольшие выгоды. Вследствие посредничества прусских торговцев, наша заграничная торговля становится в невыгодное положение, ибо местные произведения, по прибытию водою в Балтийские порты – из Гродно, Бреста, Слонима и Пинска, не будучи запроданы ранее, в ожидании запроса, должны по необходимости лежать в прусских магазинах» [3, 371].

В начале XX в. усиливающаяся зависимость внешней торговли России от Германии стала очевидной. «Днепровско-Бугский и Огинский каналы давали системам Немана и Вислы огромный грузооборот белорусского леса. Германия, таким образом, являлась монополистом в деле покупки нашего леса. Этот громоздкий материал не выдерживал железнодорожных перевозок, да и железная дорога привела бы его кратчайшим путем в ту же Пруссию», – пишет профессор М. В. Довнар-Запольский [4, 161].

Царское правительство, гонясь за дешевизной лесного надзора, не считало нужным затрачивать капитал на вырубку леса или на устройство достаточного количества деревообрабатывающих предприятий, а предпочитало сдавать леса с публичного торга по краткосрочным контрактам. По данным прусской статистики, в предвоенные годы по Неману сплавлялось в Восточную Пруссию 87 % необработанного леса и только 13 % приходилось на тесный лес, клепку и пиленные материалы [4, 161]. В то время как на нижнем течении Немана и в Кенигсберге находился ряд заводов по переработке леса, белорусские крестьяне были лишены возможности заработка на изготовлении пиломатериалов. Только в 1908-1909 гг. район Кенигсберга получил 19 млн. т. сырого леса. Германские тарифы по русско-германским договорам поставили серьезные преграды ввозу в Германию поделочного леса: пиленный лес облагался налогом в размере 5,46 коп за 100 кг, кругляк – только в 0,91 коп. Балансы провозились в Германию беспошлинно [4, 162].

Ассортимент товаров, поступающих из Германии на пристани для местного употребления, отличался многообразием. К примеру, в 1861 г. предметами привоза на судах в Гродненскую губернию были сахар, различные сорта вин, ром, портер, перец, корица, изюм и другие, как их называли, «колониальные произведения», аптекарские материалы, стеклянная, фаянсовая и глиняная посуда, зеркала, различные чугунные и железные изделия, машины и хозяйственные инструменты, различного рода железо для паровозов и локомотивов [2, 148].

Развитие капиталистических отношений в промышленности и сельском хозяйстве, увеличение объемов внутренней торговли, расширение экономических связей с зарубежьем в пореформенный период настойчиво требовали ответного увеличения объема и снижения стоимости перевозок. Для решения этой задачи необходимо было модернизировать существующие пути сообщения и начать строительство более совершенных транспортных средств. Купечество, буржуазия на территории Беларуси хорошо понимали необходимость строительства железных дорог, прежде всего, для более успешной

торговли. Их поддерживало царское правительство, которое, кроме этого, руководствовалося военно-стратегическими целями. Направления железных дорог определялись главным образом старыми торговыми путями хлебных, лесных и других грузов из Центральной России в Западную Европу.

Первая железнодорожная артерия – Петербургско-Варшавская дорога, которая в 1862 г. пересекла белорусские земли, соединила четыре важнейших торгово-промышленных центра западного региона России: Вильно, Ковно, Гродно, Белосток, с одной стороны, с Петербургом, с другой стороны – с Берлином и Варшавой. Этой, так называемой Литовской, железной дорогой надеялись устранить потерю рабочей силы и времени, обеспечить бесперебойный сбыт товаров, ослабить влияние на торговлю прусского посредничества, обусловленного географическим расположением рек [3, 371].

Согласно статистическим сведениям, опубликованным И. С. Блюхом в монографии "Влияние железных дорог на экономическое состояние России" (СПб, 1874 г.), Гродненская и Виленская губернии составляли около трети территории пяти западных губерний – а это 71,5 тыс. кв. вёрст, обладали 41 % (943 версты) от длины эксплуатируемых железных дорог Беларуси [процентное исчисление здесь и ниже подсчитано по таблице. – Л. М.] [2, 166]. Шоссейные дороги как в Виленском крае, так и в уездах Гродненской губернии были развиты слабо. Долгое время особенностью Запада Беларуси как географического региона являлась большая значимость водных путей: в двух западных губерниях они составляли 1861 версту (31,5 %) [2, 164]. Принято считать, что упадок речного транспорта связан с ростом железных дорог. Но на белорусских реках такой упадок наметился ещё с 50-х гг. XIX в. Отчасти это объяснялось сведением лесов на берегах рек, что уменьшило возможности лесосплава. Одной из причин называют и снижение роли меридиональных транспортных путей при возрастании роли путей из Центральной России в зарубежные страны. Возможности технического прогресса на белорусских реках ограничивались их небольшими размерами и глубинами. Малая вместимость судов, низкие скорости, мели и перекаты, излучины и ледоставы на реках – все эти недостатки вместе с общим снижением внимания к речному транспорту привели к упадку его роли в хозяйственной жизни Гродненской и Виленской губерний к концу XIX в. В упадок приходили и каналы, с 1880-1890-х гг. прекратилось движение на Огинском канале, а затем и на Двинско-Березинской системе. Водные пути могли использоваться только при значительной их реконструкции, для которой не имелось ни капиталовложений, ни экономических предпосылок. Администрация западных губерний для оживления торговли по реке стремилась найти источник для финансирования очистных работ, укрепления берегов, ведь даже при уменьшении объёмов продажи хлеба за речными путями оставались две функции – сплав леса и перевоз громоздких строительных материалов.

Но более быстрый, не скованный географическими изломами и погодными условиями, железнодорожный транспорт в скором времени стал основным способом транзита через Беларусь. Если через Гродненский железнодорожный узел торговля осуществлялась в основном с Польшей и Литвой, то через Вильно – с Германией и Прибалтикой.

Углубление специализации районов привело к тому, что на Петербургско-Варшавской дороге в начале 1870-х гг. первое место занимала перевозка хлеба, на Московско-Брестской – главное место отводилось лесу и лесоматериалам [1, 33]. В 60-70-е гг. железные дороги Российской империи были соединены с Восточно-Прусской и Южной Восточно-Прусской железными дорогами, а это открыло сельскохозяйственным товарам широкий доступ к Кенигсбергу и Данцигу – крупнейшим торговым центрам Германии.

С 60-х гг. стали оформляться соглашения между Россией и странами Европы о прямом торговом сообщении, при этом устанавливались единые тарифы на доставку грузов из России. В частности, в 1864 г. были утверждены правила и тарифы товарного сообщения между отдельными станциями Петербургско-Варшавской и прусских железных дорог. Согласно тарифам

прямого сообщения товар мог следовать по двум или нескольким линиям без перегрузок и по тарифу в общей сумме стоимости провоза, значительно пониженному в сравнении с тарифом на однородный груз, установленным на каждой из этих линий. К некоторым станциям магистрали (Гродно, Динабург, Белосток), которые находились в прямом товарном сообщении с Гамбургом, Берлином, Штеттином, Вальденбургом, Бреславлем, Данцигом, Кенигсбергом, Инстербургом, грузы подвозились непосредственно из белорусских уездов. По сведениям Х. Ю. Бейлькина, в августе 1866 г. это прямое товарное сообщение было упразднено, а вместо него были учреждены три новые линии прямого сообщения. Первая – русско-силезская – охватывала железнодорожные связи российских станций со станциями Штеттин, Бреславль, Вальденбург. Второе сообщение – русско-восточно-немецкое – связывало со станциями Берлин, Горлиц, Рейбниц, Франкфурт-на-Одере, Крейц, Данциг, Эльбин, Кенигсберг, Инстербург. Третье сообщение касалось связей российских станций с Гамбургом. Кроме того, стало действовать русско-немецко-нидерландское сообщение, касающееся, в частности, станций Петербурго-Варшавской дороги и станций Амстердам, Роттердам, Кёльн, Рурорт, Дортмунд и др. [1, 34]. В апреле 1867 г. было открыто прямое сообщение между станциями Петербурго-Варшавской (Гродно), других дорог России и станциями Рейнских железных дорог: Дюрен, Ешвеймер, Штольберг, Кобленц, Бингербрюк и др. [1, 35]. Отправка грузов за границу со станций прямого сообщения обходилась значительно дешевле. Не случайно отправители сельскохозяйственных товаров возбуждали просьбы о приобщении их станций к прямому сообщению.

Появление на рынках Западной Европы дешёвого и высококачественного хлеба из Северной Америки, Аргентины, Австралии привело к падению цен на зерно. В связи с этим в 70-х гг. в Германии развернулись дискуссии по поводу повышения пошлин на российский сельскохозяйственные товары. Купечество Кенигсберга и Данцига в свою очередь заняло резко отрицательную позицию по вопросу увеличения пошлин на хлеб, лён, пеньку и скот. Но победили прусские помещики, требовавшие оградить германский рынок от иностранных сельскохозяйственных товаров. В 1879 г. последовали ограничительные меры на ввоз из России в Германию скота и хлеба [1, 39], и это стало одним из факторов, повлиявших на обострение аграрного кризиса в Беларуси.

Последствия переориентации сельского хозяйства можно проиллюстрировать на следующем примере. В рукописном отчёте гродненского уездного исправника Пехова от 28 января 1888 г. было сказано, что из 11 торговых местечек уезда только в одном из них – м. Лунна есть пункт продажи хлеба («хлебная пристань»), откуда зерно большими партиями поставлялось за границу по р. Нёман. В остальных местечках хлебная торговля была незначительной и производилась по инициативе хлеботорговцев Лунны и Гродно, которым и отсылался закупленный хлеб. В Мостах также существовала несущественная пристань. Автор отмечал, что заграничная торговля хлебом приостановилась, вследствие установления Германией высоких пошлин, и в Лунне имеются запасы хлеба, которые по вскрытию Нёмана предполагалось перевозить на барках [2, 177]. С течением времени Нёман потерял значение артерии, по которой хлеб вывозился в Пруссию. По этой реке проходил только хлеб, предназначенный для местного потребления [4, 229].

Итак, сельское хозяйство Российской империи в последней четверти XIX в. переживало кризис. Цены на рожь в западных губерниях понизились в 2-2,5 раза [9, 313]. В свою очередь, на железных дорогах страны был введён тариф, который стимулировал вывоз хлеба из чернозёмных губерний России в Западную Европу и окончательно сделал невыгодным на Беларуси производство зерна на рынок. С одной стороны, происходила переориентация на мясомолочное животноводство. С другой – в начале XX в. местные власти стремились повысить рентабельность перевозок зерновых культур по железной дороге, что выражалось в пересмотре политики тарификации железнодорожных перевозок.

Первоначально на железных дорогах тарифные ставки на различные грузы устанавливались в соответствии с существовавшей стоимостью перевозки. С развитием сети железных дорог, в особенности с появлением параллельных линий, с целью привлечения товара тарифные ставки снижались на те продукты, которые по месту производства или каким-нибудь другим причинам могли направляться по конкурирующей линии. Нередко случалось так, что грузы по льготным тарифам значительно дешевле было перевезти окружным путём. О необходимости устранения разнообразия в тарифных ставках шла речь в «Записке С. И. Пузыны о влиянии железнодорожных тарифов на сельскохозяйственную промышленность» гродненскому губернатору П. А. Столыпину в 1902 г. Как в ней отмечалось, до выкупа царским правительством железных дорог оно не могло разобраться в существующем хаосе. Впоследствии установка тарифов перешла в руки Министерства финансов – тарифная плата взималась «попудно, повагонно и повёрстно». Автор докладной записки утверждал, что существующая система дифференцированных железнодорожных тарифов нередко приносит вред сельскому хозяйству России. Скажем, Германия выхлопотала освобождение от пошлин на ценные для скотоводства отбросы мукомольного и маслобойного производства при вывозе из России, в то время как российские крестьяне были не в состоянии приобрести эти хозяйственные отходы для скота. Более того, предприимчивые немцы выделяли из российских безпошлинных отрубей около 5 % муки для продажи [5, 216-217]. В целях улучшения ситуации предлагалось «повысить от 25-30 % паровозные железнодорожные ставки для муки, противу зерна, уничтожить льготный перемолочный тариф, а также не допускать по отношению к муке применения тарифных льгот по завозу и уничтожить их по отношению к зерну» [5, 219]. Будучи связанным существующими германо-российскими обязательствами, региональное руководство не сумело в одностороннем порядке изменить условия поставок. И всё же Гродненский губернский комитет для улучшения условий перевозки товаров по железной дороге в 1902 г. предпринял следующие мероприятия:

- для срочной доставки груза на квитанции отправителю стали выписывать срок доставки на станцию назначения, рассчитанный повёрстно, а за задержку груза возлагали ответственность на железнодорожное управление. Существовали обстоятельства, снимающие ответственность за простой – такие как крушение поезда, снежный занос, порча железнодорожного пути и др;
- вводилось обязательное немедленное извещение со станции о прибытии товара, хотя бы за плату, по адресу получателя, указанному отправителем;
- занялись устройством в большем количестве «вагонов-ледников» для перевозки мяса и молочных продуктов и вагонов, защищающих от промерзания фрукты, овощи, консервы, вино и другие продукты;
- по мере надобности для некоторых поездов увеличивались отправочные пункты (платформы) между станциями [5, 460].

С течением времени г. Гродно как торгово-промышленный центр и важный железнодорожный узел стал играть важную роль в развитии внешней торговли. Значительное выдвигание перед I мировой войной г. Вильно как торгового партнёра Германии не только западной части Беларуси, но и России в целом, в немалой степени объяснялось географическим размещением: товарооборот между ними осуществлялся через р. Вилию в Нёман и напрямую по железной дороге.

Незадолго до военных столкновений, 20-24 марта 1914 г. в Вильно состоялся районный «Съезд Северо-Западного Края по вопросам экспорта в связи с пересмотром торгового договора с Германией». Собравшиеся на нём экономисты и политики поставили перед собой цель «освободить нашу торговлю и промышленность от того тяжёлого бремени преобладания Германии, которое наложено на нас существующим торговым договором» [8, 6]. На

съезде были чётко и конкретно выражены основные претензии к своему западному партнёру и представлены пути разрешения проблем. Принятие высказанных на съезде предложений в скором будущем сулило перемены к лучшему как для транспортной сети западной Беларуси, так и тарификационной политики России в целом.

Во-первых, несмотря на объективные сложности, были выработаны пути интенсификации речного транспорта. Сплавные реки, находящиеся прежде в ведении Министерства Путей Сообщения и Министерства Внутренних Дел, предлагалось передать в заведование МПС. И весьма обоснованно. К примеру, по отчёту на 1 января 1874 г. МПС подати были взысканы в полном объёме, а за МВД осталось недоимок на 45 815 руб. 50 ¼ коп. [11, 169-170]. Стабильное финансовое положение позволяло Министерству Путей Сообщения увеличить кредиты на разъезды штатных чинов судоходно-инспекторской службы, расширить число её вольнонаёмных агентов.

В целях развития деревообрабатывающей промышленности было решено создать портовые сооружения («убежища») для судов и хранения леса, сплаваемого по р. Вилии и Нёману, а для этого — устроить гавани в Вильно и Ковно. Было намечено провести телефонную сеть вдоль всего берега Западной Двины.

Далее. Вследствие обилия мелей на реке Нёман, изменчивости её фарватера собравшиеся проголосовали за составление проекта исправительных работ путём устройства (по примеру германской части Нёмана) «полузапруд». Высказались также за приведение в судоходное состояние реки Вилии, которая будет питать Нёман грузами, и урегулирование судоходства на Мухавце и Днепровско-Бугском канале.

И, наконец, в виду выяснившихся тяжёлых условий вывоза лесных грузов из бассейна р. Нёман и полной зависимости от немецких импортёров, с одной стороны, и невозможности сбыта пиленого леса, благодаря высоким тарифным ставкам немецких пошлин, с другой стороны, съезд постановил просить правительство о скорейшем утверждении проекта строительства Виндавского канала [8, 30-32].

Во-вторых, были коренным образом пересмотрены условия транспортировки товаров по железной дороге: При обсуждении вопроса об экспорте на основании материалов Комиссии Животноводства при Главном Управлении Земледелия и Землеустройства, пришли к выводу, что необходимо повысить вывозные тарифы на жмыхи и отруби [8, 6]. Ходатайствовали о беспшлинном ввозе из Германии и других государств топлива, не обработанного чугуна, всех сортов железа и стали [8, 41].

Ранее обсуждавшиеся в гродненской губернской администрации предложения об увеличении вагонов-холодильников, и вагонов, рассчитанных на перевозку «по железной дороге свежих фруктов, ягод, овощей, продуктов цветоводства и растениеводства и других скоропортящихся продуктов», не теряли своей актуальности и через десяток лет. Вдобавок к этому было решено обустроить холодильные склады на узловых передаточных станциях, а для детализации этих проектов собраться в Вильно осенью на съезде по холодильному делу с выставкой. Для улучшения перевозки живой птицы предлагалось поощрение откормочного промысла в приграничных с Германией пунктах.

Важным, как нам кажется, стало решение ввести на железной дороге региона регулярный ветеринарный надзор. В этих целях ходатайствовали о созыве в г. Вильно при местном отделении Российской Экономической Палаты особого совещания из ветеринарных врачей, представителей земств и сельскохозяйственных организаций шести губерний Северо-Западного края [8, 22]. Как свидетельствуют документы Ветеринарного отделения медицинского департамента МВД, не позже 1882 г. при перевозке скота на отдельных станциях Центральной России уже проводился его осмотр в присутствии жандармерии. Но Беларусь долгое время относили к числу благоприятных районов, где делать это было не обязательно [12, 20].

Приоритетная роль Виленской губернии в развитии внешней торговли со странами Западной Европы подчёркивалась учреждением в г. Вильно Северо-Западного отделения Российской Экспортной Палаты [8, 41]. К сожалению, множеству представленных на Ви-

ленском съезде проектов, внедрение которых могло послужить взаимовыгодному торговому обмену с Германией, так и не суждено было сбыться по причине начавшейся через полгода I мировой войны.

Таким образом, транспортная сеть Виленской и Гродненской губерний служила не просто способом передачи лесной и сельскохозяйственной продукции в Германию. Экономика западно-белорусского края, используя возможности речного судоходства, уже в 1860-е гг. явилась основным поставщиком леса на Запад. Усилению капиталистического характера экономики Беларуси способствовало бурное строительство железнодорожных магистралей: увеличился товарооборот, углубилась специализация экономики региона.

1. Бейлькин Х.Ю. Сельскохозяйственный рынок Белоруссии 1861-1914 гг. / Науч. ред. М. О. Бич. – Мн., 1989.
2. Белоруссия в эпоху капитализма: Сб-к док. и мат. в 3-х т. 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. – СПб., 1863.
4. Довнар-Запольский М. В. Народное хозяйство Белоруссии: 1861-1914 гг. – Мн., 1926.
5. Гродненская губерния. Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – СПб., 1903.
6. Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Т. 3. Ч. 1. Литовское Полесье. Ч. 2. Белорусское Полесье. – СПб. – М., 1882.
7. Жучкевич В.А. Дороги и водные пути Белоруссии: Историческо-географические очерки. – Мн., 1977.
8. Моравский А.Ю. Итоги районного Съезда Северо-Западного края по вопросам экспорта в связи с пересмотром торгового договора с Германией. (20-24 марта 1914 г. Вильно). – Вильно, 1914.
9. Нарысы гісторыі Беларусі. У 2-х ч. Ч. 1 / Пад рэд. М. П. Касцюка. – Мн., 1994.
10. Эканамічная гісторыя Беларусі / Пад рэд. В. І. Галубовіча. – Мн., 1996.
11. Национальный исторический архив Беларуси в Гродно. Ф. 1. Оп. 23. Д. 477. Л. 169-170.
12. Там же. Ф. 23. Оп. 1. Д. 630. Л. 20.

Marcin Szczepański

(Białystok, Politechnika Białostocka Wydział Zarządzania)

NIKTÓRE ELEMENTY SYSTEMU PROPAGANDOWEGO NSDAP DO 1933r

W przeciwieństwie, do innych partii niemieckich okresu Republiki Weimarskiej, NSDAP była wolna od ograniczeń klasowych, w związku, z czym, starała się objąć swoimi wpływami jak największą część społeczeństwa. Ta ponadklasowość wymuszała jednak rozproszenie działań propagandowych. Pomimo rozbieżnych interesów poszczególnych części elektoratu, posiadały one pewne wspólne cechy, do których starała się apelować propaganda nazistowska. Było to przede wszystkim, załamanie dotychczasowej wizji rzeczywistości, zachwianie obowiązującego w okresie cesarstwa systemu wartości. Należało też zrekompensować poczucie klęski i poniżenia powszechne w Niemczech po pierwszej wojnie światowej. Naziści wskazywali winowajców złego stanu rzeczy: nieudolny rząd socjaldemokratyczny, rewolucję socjaldemokratyczną, międzynarodowy spisek żydowski przeciw narodowi niemieckiemu. Przyjęcie tego typu argumentacji pozwalało odbiorcom propagandy hitlerowskiej na uwolnienie się od odpowiedzialności za porażkę i wskazywało kozła ofiarnego, którego można byłoby obarczyć winą za narodową tragedię.