

УДК 930.1

**ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ БЕЛОРУССКИХ ГОРОДОВ
XIX - НАЧАЛА XX ВЕКА***М.Е. ПАШКЕВИЧ (Полоцкий государственный университет)*

В статье рассматриваются демографические и социокультурные аспекты развития городов Беларуси с конца XVIII века и до начала XX столетия.

*...Приводят все дороги в город...
Там из туманного дыма,
Громоздя этаж к этажам,
Восхождения лестниц больших к небесам,
Словно со дна сновидения, там
Город вздымается, не победим.*

Эмиль Верхарн

Большинство белорусских городов прошло длительный путь развития. Причины возникновения городов и характер выполняемых ими функций были различны. Одни развивались из городищ и селищ, другие возникли из княжеских порубежных крепостей или замков.

Если проследить по карте, то можно заметить, что в южной, полесской, части Беларуси сравнительно мало городов, гораздо больше их в средней части республики. На востоке ряд городов расположен по одной линии с севера на юг Витебск - Гомель. Такое размещение связано, очевидно, с наличием удобных транспортных путей по рекам, игравшим когда-то основную роль. Важные пути пролегали по Днепру и его притокам, по Западной Двине, Припяти и ее притокам. В этом регионе возникли такие города, как Полоцк, Витебск, Гродно, Шклов, Туров, Пинск и др. Наиболее удобные сухопутные пути пролегали по водоразделу Днепра и Западной Двины, где были основаны Борисов, Минск, Несвеж, Слоним и др.

Таким образом «водные и сухопутные пути» сыграли немаловажную роль в формировании планировочных осей в структурной организации территории Беларуси. Однако, как было подмечено исследователями В.П. Жучкевичем, А.Я. Малышевым, Н.Е. Рогозиным, география транспортных путей в Беларуси только в некоторой мере объясняет размещение городских поселений, так как с важнейшими транспортными путями связано лишь размещение крупных городов с многовековой историей.

Скопление сравнительно небольших поселений на территории Беларуси связано с повышенной плотностью населения, что в свою очередь связано с природными (плодородные почвы, благоприятные водные режимы) и экономическими (близость крупных населенных пунктов и важнейших путей сообщения) особенностями [6, с. 5]. Например, для Полесья характерны равнинные плоскотеррасированные рельефы, заболоченность низменных территорий, обширность лесных массивов, разреженность сети рек, и в итоге там преобладают крупные населенные пункты (600 - 800 чел.). В северной части Беларуси, наоборот, преобладают очень небольшие населенные пункты (80 - 100 чел.), что в свою очередь объясняется пересеченным характером местности, наличием возвышенностей и отдельных крупных, нередко заболоченных низменностей, обилием озер, наличием удобных мест для застройки. В результате здесь исторически сложилась относительно густая сеть мелких поселений.

Важные транспортные пути, проходящие через территорию Беларуси, не потеряли своего значения по мере дальнейшего развития народного хозяйства, поэтому многие города, возникшие на них, продолжали расти. Только сами пути несколько изменились. Это было связано в первую очередь с развитием в XIX в. промышленности, расширением как внутреннего, так и внешнего рынка, что стимулировало в свою очередь улучшение коммуникативных связей, в частности строительство каналов и дорог. Так, например, в 1804 г. был открыт Огинский канал, соединивший реки Припять и Днепр с Неманом. В 1805 г. начала действовать Березинская водная система, соединившая Днепр с Западной Двиной. По этим водным путям Брест, Кобрин, Пинск, Борисов и другие города вели оживленную торговлю. В Беларуси на тот период насчитывалось 85 пристаней. В 1900 г. по белорусским рекам ходило 194 паровых и 590 непаровых судов [11, с. 315]. Быстро шло строительство и шоссейных дорог. Например, было построено Московско-Варшавское шоссе, соединившее между собой Могилевскую, Минскую и Гродненскую губернии. Таким образом, на начало XX в. в Беларуси на 1000 кв. км приходилось 0,66 км речных путей, что в 3 раза больше, чем в целом по Европейской России [10, с. 205], а шоссейных дорог, из расчета на 1000 верст, Беларусь имела в 2 раза больше.

Однако главную роль в экономическом развитии белорусских городов в XIX - XX вв. сыграла железная дорога. Например, когда упало значение среднего и верхнего Днепра как водного пути, то в подкрепление пришли железные дороги. Первая железная дорога, которая прошла по территории Беларуси (участок Гродно - Поречье), была Петербургско-Варшавская, построенная в 1862 г. протяженностью 50 верст. В 1866 г. было открыто движение на пути Двинско-Полоцко-Витебском участке Риго-Орловской железной дороги протяженностью 245 верст. Интенсивное строительство железных дорог развернулось в 70-е годы XIX в. Так, например, в 1871 г. Московско-Брестская магистраль была проложена по всей территории Беларуси с северо-востока на юго-запад (участок Смоленск - Орша - Барановичи - Брест). А в 1873 - 1874 гг. в направлении с севера-запада на юго-восток был проложен участок Либаво-Роменской железной дороги (участок Вилейка - Минск - Бобруйск - Гомель). В Полесье к северу от Припяти в 1882 - 1886 гг. были построены две железные дороги (участки: Пинск - Жабинка, и Лунинец - Гомель) общей протяженностью 416 верст. В 1902 г. Петербургско-Одесская магистраль имела большое значение для дальнейшего роста таких городов, как Витебск, Орша, Минск, Жлобин.

Таким образом, строительство железных дорог на Беларуси шло довольно быстрыми темпами. Это было связано, во-первых, с потребностями дальнейшего развития капиталистических отношений и расширением рыночной системы, во-вторых, с военно-политическими интересами Российской империи, что диктовалось ее географическим размещением. Если в 1870 г. протяженность железнодорожных путей составляла 302 км, то в 1902 г. - 2752 км. В начале XX в. железнодорожные линии Беларуси составляли 8 % от общей сетки Европейской России, в то время как ее территория - 9,9 %. По густоте железных дорог Беларусь занимала одно из первых мест в Российской империи. До конца 1913 г. общая протяженность железнодорожных путей на Беларуси составила 3,9 тыс. км. На 1000 кв. км территории приходилось 18,8 км железнодорожных линий. Это в 1,8 раз больше, чем в европейской части Российской империи [10, с. 205].

Развитие промышленности и железнодорожных путей сообщения на Беларуси содействовало более быстрому росту в первую очередь тех городов, которые стали железнодорожными узлами: Минск, Витебск, Полоцк, Брест, Барановичи, Гомель, Пинск, Могилев. В этих городах крупнейшими промышленными предприятиями стали железнодорожные мастерские и депо. Так, например, Минск благодаря железной дороге в конце XIX в. превратился в торгово-промышленный центр всего Северо-Западного края Российской империи. С 1861 по 1897 г. население Минска выросло с 27,5 тыс. до 90,9 тыс. человек [1, с. 11].

Второе место, после Минска, по своему развитию занимал Витебск, численность населения которого к 1897 г. составила 65,8 тыс. человек. Витебск раньше других городов Беларуси стал железнодорожным узлом. В 1868 г. открыто движение на участке Двинск - Витебск, в 1868 г. - по линии Витебск - Санкт-Петербург. Однако население Витебска росло в конце XIX в. не так быстро, как в Минске. Если с 1861 по 1897 г. население Минска утроилось, то население Витебска только удвоилось. Но зато по развитию промышленности Витебск опережал Минск. В начале XX в. в Витебске находились такие крупные предприятия, как льнопрядильная фабрика «Двина» (1054 рабочих), фабрика Зелинга (125 рабочих). В Витебске насчитывалось 5760 ремесленников (намного больше, чем в любом другом крупном городе Беларуси). В Витебске в 1898 г. была открыта первая в Беларуси трамвайная линия.

Гомель благодаря пересечению Либаво-Роменской и Полесской железных дорог к концу XIX в. по уровню развития торговли и промышленности превзошел губернский город Могилев и стал важным торгово-промышленным пунктом Среднего Приднепровья.

Во второй половине XVIII в. в Российской империи была организована «Комиссия о каменном строении городов Санкт-Петербурга и Москвы». После окончания работы в этих городах в 1767 г. комиссия приступила к планировке других городов, в том числе и белорусских.

После первого раздела Речи Посполитой (РП) в 1772 г. на белорусских землях, отошедших к Российской империи, было образовано две губернии Могилевская и Полоцкая, последняя в 1802 г. была переименована в Витебскую. А уже в следующем 1773 г. начались проводиться съемочные и планировочные работы в городах этих губерний. В результате в 1778 г. были представлены проекты перепланировки ряда белорусских городов: Витебска, Полоцка, Могилева, Старого Быхова, Городка, Орши и др. К 1800 г. разработана перепланировка городов Минской губернии: Минска, Бобруйска, Мозыря, Слуцка и др. При перепланировке небольших городов, как правило, не учитывался их первоначальный план застройки. Но для таких городов, как Полоцк, Витебск, Минск, Гродно, Могилев, русскими архитекторами учитывалась их многовековая история и особенности каменной застройки. Так, например, проекты перепланировки Полоцка и Могилева разрабатывались неоднократно, начиная с 1778 г., и в конце XVIII, и в первой половине XIX в. (любопытный факт: после первого раздела РП государственная граница проходила по реке Западная Двина, и по проекту, утвержденному в 1778 г., перепланировка касалась только правобережной части Полоцка, отошедшей к Российской империи).

С XIX в. российские архитекторы придерживались принципа геометрической правильности в перепланировке белорусских городов. При планировании преследовались также и административные цели. Во-первых, ставилась задача создать представительный центр, который должен был демонстрировать мощь и власть Российской империи, для этого центры городов застраивались в первую очередь административными зданиями, такими как присутственные места, гостиный двор, дом губернатора, домами дворянства и чиновников. Во-вторых, при планировке городов четко проводилось классовое зонирование территории. Центральные кварталы, отводились для дворян, примыкающие к центру кварталы - для купечества, окраинные районы - для обывателей, наихудшие места - для расселения евреев [5, с. 160].

К концу XIX в. большинство крупных белорусских городов имели свои проектные планы, многие из которых рассматривались и утверждались в Санкт-Петербурге, а некоторые там и разрабатывались. Однако к середине XIX в. разработка проектов планировки белорусских городов резко сократилась, так же как и по всей Российской империи. В архитектуре городов Беларуси с конца XIX - начала XX в. господствовали модные в то время модерн, эклектика и подделка под исторические стили. Создавался новый тип жилья - многоэтажный доходный дом. Расстановка зданий в кварталах стала крайне скученной; застройка занимала 60 - 80 % квартирной площади. Вследствие общего упадка архитектуры новая застройка уже не украшала города. Художественное единство старых ансамблей разрушалось. Умение придавать улицам, площадям и силуэту города художественное единство и гармонию было утрачено. Вместо этого стали стремиться выделить каждое здание из окружающей его среды. Буржуазия превратила архитектуру в своеобразную рекламу своего богатства и свидетельство своего безвкусица [5, с. 158].

На планировочную структуру белорусских городов повлиял и железнодорожный транспорт, который становится жизненным нервом города, местом приложения рабочих рук. Как уже указывалось выше, строительство железнодорожных линий началось в Беларуси в 70-х годах XIX в. Большинство крупных и значительное количество средних и малых белорусских городов были связаны между собой и с другими районами Российской империи железнодорожными линиями.

До второй четверти XIX в. белорусские города, как правило, были небольшие, со слабо развитой промышленностью, только Минск и Витебск имели число жителей примерно от 50 до 100 тыс. человек. Наиболее крупные фабрики и заводы находились в городах, однако две трети фабрик и заводов и почти половина занятых там рабочих были сконцентрированы в деревнях. Во второй половине XIX в. в белорусских городах производилось около 31 % всей выпускаемой продукции.

С конца XIX в. ситуация меняется. Во-первых, в связи с развитием капитализма города превращаются в торгово-промышленные центры. Во-вторых, как уже отмечалось выше, благодаря строительству железных дорог, многие белорусские города становятся железнодорожными узлами. В-третьих, городское население начинает пополняться как за счет естественного прироста (48 %), так и за счет переселения крестьян в города (1866 - 1870 гг.) в связи с отменой крепостного права (52,4 %). Со второй половины XIX в. городское население пополняет военное сословие, особенно после восстания 1863 года (8-10 %), а также в связи с российской политикой о принудительном переселении евреев в города в границах десяти западных губерний империи. В начале 90-х годов XIX в. в белорусские города было выслано с центральных районов России значительное число работоспособного еврейского населения, что привело к их перенаселению. Излишек еврейского населения в городах и местечках в пяти западных губерниях Российской империи в начале 90-х годов XIX в. превышал 470 тыс. человек, что было значительно больше, чем все население Минска, Витебска, Гродно, Пинска, Гомеля, Бобруйска и Могилева [7, с. 335].

За период с 1825 г. по 1861 население 42 городов Беларуси увеличилось с 152 тыс. до 320 тыс. человек. А со второй половины XIX в. городское население увеличилось в 2,2 раза. Его рост превышал темпы роста населения в целом. Городское население в современных границах республики в 1858 г. составляло 293,6 тыс. человек (9 % от общей численности жителей), а в 1897 - 655,1 тыс. человек (10,3 %) [10, с. 249]. С начала XX в. наблюдается концентрация городского населения в таких городах, как Минск (90,9 тыс. чел.), Витебск (65,9 тыс. чел.), Гродно (46,9 тыс. чел.), Брест (46,6 тыс. чел.), Могилев (43,1 тыс. чел.) Гомель (36,8 тыс. чел.), на которые приходилось свыше половины всего городского населения.

Таким образом, для Беларуси была характерна преимущественно развитая сеть малых городских поселений с численностью до 20 тыс. человек. Таких поселений в Виленской и Витебской губерниях было 71,4 %, в Могилевской губернии - 69,2 %, в Минской - 33,3 %. Это было связано главным образом с особенностями экономического развития в Беларуси, где преобладали небольшие предприятия по переработке сельскохозяйственной продукции, лесного и минерального сырья.

Классификация белорусских городов по стандартам российской империи на 1914 г. представлена в табл. 1.

Таблица 1

Величина городов с количеством жителей	Статус города на 1914 г.	Количество	Процентное соотношение
до 1 тыс.	-	-	-
1-5 тыс.	Безуездный	8	17,4
5-10 тыс.	Уездный	16	34,8
10-30 тыс.	Уездный	13	28,3
30-50 тыс.	Уездный	3	6,5
50-100 тыс.	Уездный, губернский	3	6,5
свыше 100 тыс.	Губернский ¹	3	6,5

¹ Исключение составляет уездный город Гомель.

По переписи 1897 г. в 42 городах проживало 649,5 тыс. человек, или 10,3 % всего населения Беларуси, где мещане составляли 69 %, крестьяне - 21 %, дворяне - 7 %, купцы 1,4 %, остальная часть - иностранные граждане [7, с. 85].

В 1913 г. горожан было уже 924,7 тыс. человек, рост населения за этот период составил 13 %; 93,4 % городского населения проживало в губернских и уездных городах, остальная часть в заштатных городах и местечках.

Учитывая политику русификации и колонизации на территории Беларуси, о национальном составе городского населения можно судить либо по языку, либо по вероисповеданию. В официальных источниках на тот период вероисповедание находилось в прямом соотношении с национальностью. Например, известный белорусский историк и краевед XIX века А.П. Сапунов в своей работе «Полоцк, Витебск и Минск в 20-х годах прошлого века» отмечал, что «часто смешивают поляков с униятами» [9, с. 17]. Указ Александра III от 1882 года о черте оседлости еврейского населения оказал влияние на демографическое развитие белорусских городов. По социальному статусу евреи могли принадлежать либо к купеческому, либо к мещанскому сословию. Например, в Витебской губернии (1808 г.) проживало 361231 человек: 9162 дворян, 902 купцов-христиан, 187 купцов-евреев, 11386 мещан-христиан, 7861 мещан-евреев [8, с. 18]. По переписи 1897 года в Витебской губернии белорусское население (по родному языку) имело абсолютное большинство: в Витебском повете белорусы составляли 51,1 %, на втором месте (22,3 %) - евреи, на третьем (20,1 %) - русские [7, с. 332]. Однако в некоторых городах евреи составляли более 70 % от всего населения: Друя - 73,7 %, Пинск - 73,1 %, Слуцк - 72,3 %, Докшицы - 76,7 %, Слоним - 73,6 %.

Процентное соотношение еврейского населения к общей численности в Витебской губернии на 1910 г. (в современных границах) представлено в табл. 2.

Таблица 2

Город	Общая численность населения (человек)	Численность еврейского населения, %
Витебск	101011	43,2
Городок	15208	48,8
Верхнедвинск	5583	51,4
Лепель	7474	63,1
Полоцк	30737	62,3
Дисна	7303	54,4
Друя	6580	73,7
Орша	18934	52,0
Сенно	5676	59,4
Бабиничи	1448	62,6
Копысь	5644	33,2
Докшицы	4404	76,3

Плотность населения в белорусских городах в начале XX в. была крайне неоднородной. Особенно это ярко было выражено в губернских и экс-губернских городах. Так, например, на одного жителя в Минске приходилось 12,7 кв. саженей, в Гродно - 17,6, Витебске - 21,4, Полоцке - 21,4, Могилеве - 86,8 кв. саженей [2, с. 170].

При рассмотрении такого аспекта, как благоустройство белорусских городов, мы опирались на данные официальной статистики Министерства внутренних дел Российской империи за 1910 год, к которым необходимо относиться все же с некоторой долей критичности. Например, по данным статистики, среди белорусских губернских городов на первом месте по относительной протяженности замощенных

улиц на 1910 г. стоял Гродно (81 %), затем Минск (42 %), Могилев (37 %) и Витебск (35 %). Ю. Егоров по этому поводу отмечал: «Нет сомнения, что они (Министерство внутренних дел) приукрашивали действительность, исключая из расчета окраинные районы, лежащие за рекой или за железнодорожными линиями. Так, например, высокий процент мощеных улиц в Гродно следует объяснить исключением предместий, лежащих за Неманом. То же относится и к Задвинской стороне Полоцка, к Луполову в Могилеве, к Ляховке в Минске» [5, с. 163]. И все же, несмотря на эти неточности, в основном все большие города в Беларуси имели относительно неплохие показатели по благоустройству на то время, не уступали средним губернским городам центральной России.

В первом десятилетии XX в. началось устройство городского освещения, стали строиться электростанции. Однако, как и прежде, в большинстве белорусских городов для освещения употреблялся керосин. Электрические фонари имелись лишь в Минске (139 шт.) и Могилеве (148 шт.), и то только в центральных районах. Исключительно газом освещались улицы в Борисове, Бобруйске и Докшицах. В остальных городах освещение осуществлялось или керосином, или электричеством. Если сравнить по степени удовлетворенности освещением белорусские и прибалтийские города, то освещение последних было значительно лучше. Например, в Риге на один фонарь приходилось 32,2 саженей, в Ревеле - 39,5, тогда как в Витебске на один фонарь приходилось 64,2 саженей, Могилеве - 44,2, Гродно - 64,2, Минске - 69,2.

Если в уездных и безуездных городах Прибалтийского края по большей части на один фонарь приходилось менее 75 саженей улицы, то в большинстве белорусских городов эта цифра доходила до 100.

Что касается городских общественных садов, то их не имел лишь один губернский город - Витебск. В остальных белорусских городах площадь, занимаемая садами, была незначительна: по большей части она составляла менее 1 % всех городских площадей, реже от 1 до 2 %. Исключением был губернский город Минск, где общая площадь общественных садов составляла более 3 %.

Водопровод имелся лишь в семи городах: Минске, Витебске, Гомеле, Могилеве, Мозыре, Гродне и Слониме, но они обеспечивали водой только 9 - 20 % всех домов, и то только в центральных районах. Основными источниками воды, как и ранее, оставались колодцы, колонки и открытые водоемы: озера и реки. Канализация в белорусских городах отсутствовала. Крайне неразвит был городской транспорт. Трамвайная линия, как уже отмечалось выше, действовала лишь в Витебске, в Минске и Могилеве были конки, в остальных городах - извозчики.

В белорусских городах на рубеже XIX - XX вв. основным материалом для постройки жилья, как и прежде, оставалась древесина. Более 70 % жилых строений были деревянные. Со второй половины XIX в. удельный вес каменных зданий в белорусских городах начинает расти. Из губернских городов первое место по их числу занимал Гродно (40 %), последнее - Витебск (11 %). Что касается уездных и безуездных городов, то некоторые из них сильно опережали губернские, например, объем каменных строений от общего количества в Лиде составлял 47 %. С другой стороны, были уездные города, где каменных строений почти не было: Лепель (0,9 %), Сенно (0,7 %), Чаусы (0,7 %), Быхов (0,4 %), Речица (0,3 %).

В таких городах, как Лида, Брест, Гродно, Волковыск, Кобрин, Минск, Могилев и в некоторых других, центральные районы были застроены двух-, трех- и четырехэтажными каменными строениями. Повышение этажности целых районов создавало в целом благоприятные условия для развития городского благоустройства. Так, например, во многих многоэтажных домах печное отопление стало заменяться центральным, что содействовало резкому сокращению пожаров. Увеличение удельного веса каменной жилой застройки в 12-ти крупных белорусских городах до 20 % были серьезным успехом белорусского градостроительства. Однако в целом, как и прежде, в городских населенных пунктах преобладали одноэтажные деревянные дома. Что касается материала для кровли, то наряду с деревом (около 90 %) использовалась также солома, а с начала XX в. большое распространение получила черепица и железо. Например, в Гродненской губернии 36 % всех кровель составляла черепица, тогда как деревянная - лишь 30 %, а железная - 18 %. Первое место по числу железных крыш среди белорусских губернских городов занимал Гродно (40 %), затем шли Могилев (37 %) и Минск (33 %).

Итак, можно сделать вывод, что на рубеже XIX - XX вв. на территории Беларуси была довольно густая сеть населенных пунктов городского типа, которая имела ряд особенностей. Во-первых, на планировочную сеть белорусских городов оказали влияние почвенно-климатические условия. Во-вторых, в Беларуси в основном преобладали малые города с численностью населения до 10 тыс. человек, что объясняется привязкой белорусской промышленности к местным источникам сырья. В-третьих, население белорусских городов в XIX - начале XX в. по своему национальному составу было неоднородным. В-четвертых, с развитием капитализма, отменой крепостного права и проведением городской реформы 1870-х годов изменяется облик белорусских городов, они становятся не только административными, но и торгово-промышленными, и культурными центрами. В-пятых, серьезным фактором, повлиявшим не только на развитие белорусских городов, но и на их планировочную структуру, было быстрое развитие со

второй половины XIX в. железнодорожного транспорта. В-шестых, в начале XX в. некоторые белорусские города, в основном губернские и экс-губернские, имели относительно сносные по тому времени показатели по благоустройству, не уступая среднегубернским городам Центральной России.

ЛИТЕРАТУРА

1. Богданович А.В., Сидоров П.А. Города Белоруссии. Краткий экономический очерк. - Мн.: Наука и техника, 1967. - 188 с.
2. Города России на 1910 год. - М., 1914. - 1180 с.
3. Градостроительство Белоруссии / Под общ. ред. А.В. Сычевой. - Мн.: Высшая шк., 1988. - 247 с.
4. Города СССР. - М.: Изд-во Народного комиссариата внутренних дел, 1927. - 160 с.
5. Егоров Ю. Градостроительство Белоруссии. - М.: Гос. изд-во литературы по строительству и архитектуре, 1954. - 282 с.
6. Жучкевич В.А., Малышев А.Я., Рогозин Н.Е. Города и села Белорусской ССР. - Мн.: Гос. учеб.-педагог. изд-во Мин-ва просвещения БССР, 1959. - 278 с.
7. Касцюк М.П., Исаенка У.Ф., Штыхаў С.В. Нарысы гісторыі Беларусі: У 2 ч. Ч. 1. - Мн.: Беларусь, 1994.-527 с.
8. Сапунов А. Историческая записка 75-летия Витебской гимназии 1808 - 1883 годов. - Витебск: Типография Губернского Правления, 1884. - LXXVII с.
9. Сапунов А. Полоцк, Витебск и Минск в 20-х годах прошлого века. - Витебск: Губернская типо-литография, 1901. - 28 с.
10. Эканамічная гісторыя Беларусі: Вучэб. дапаможнік. - 3-е выд. / Пад рэд. В.І. Галубовіча. - Мн.: ВП «Экаперспектыва», 1999. - 454 с.
11. Энцыклапедыя гісторыі Беларусі: У 6 т. Т. 3. - Мн.: БелЭн, 1996. - 527 с.