

УДК 94(476)

ТОРГОВЛЯ В БОРИСОВЕ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

В.В. ПЕТРУШКЕВИЧ
(Представлено: **Е.В. ГЛАЗЫРИН**)

В статье на основе статистических данных исследуется положение торговли в городе Борисове в первой половине XIX века. Анализируются факторы и причины, которые способствовали экономическому подъёму города Борисова, приводятся данные о количестве товарооборота, рынках сбыта сырья и готовой продукции.

После 1793 г. когда территория Борисова вошла в состав Российской империи, началась как политическая, так и экономическая интеграция. Известно, что уже в начале 1800 года местные торговцы обращались к властям с просьбой выделить им землю для строительства торговых лавок [4, с. 1]. В 1825 г. население Борисова было небольшим – чуть более 2-х тысяч человек. В городе существовала только 1 торговая лавка, однако бойкая торговля шла в 16 питейных домах [5, с. 56].

Основным товаром, который уходил на экспорт был лес. Ещё с давних времён рекой Березиной активно пользовались для торговли. Во времена Речи Посполитой для развития торговли в этом регионе был придуман проект канала, который бы связал Балтийское и Чёрное море. Создан он был по указу короля Владислава IV от 1631 года. Предполагалось связать Березину с Вилией и, тем самым с Западной Двиной. Однако проект остался на бумаге [5, с. 40].

Благодаря тому, что в конце XVIII века сильно возрос спрос на главное богатство борисовского края – корабельную сосну, возникла необходимость развития воднотранспортной системы региона. В 1797 году был утверждён проект системы Березинских каналов польского помещика Т. Чацкого. Система строилась 7 лет и просуществовала полтора столетия. Это было сложное сооружение протяжённостью 159 километров, которое включало в себя десятки шлюзов, плотин и каналов. Здесь работало больше 50 тысяч крепостных крестьян. Из-за ужасных условий строительства многие крестьяне погибали. Нам известно, что при строительстве Березинского канала погибло больше 13 тысяч человек [5, с. 40].

Маршрут канала был следующим: река Березина – озеро Палик – Сургучёвский канал – река Сургуч (Бузянка); соединительная система: озёра Манец – Плавно – Береща – Веревский канал – река Эса – озеро Прота – первый Лепельский канал – Лепельское озеро – второй Лепельский канал – река Верхняя Улла – Западная Двина. Строительство Березинской водной системы имело тогда огромное значение – в Беларуси железной дороги, тогда ещё не было и главным средством транспорта служили реки [5, с. 40]. С окончанием строительства Борисов стал главным портом на Березине и центром судостроительства. Резко увеличился перевоз товаров в Прибалтику и Пруссию, в Киев, Кременчуг, Екатеринославль и Николаев. С помощью крепостных крестьян вверх по реке Березине волоком тянули плоты из леса в течение 10 – 15 дней. Затем их спускали вниз по Западной Двине до Балтийского моря. Во многом борисовская сосна использовалась для постройки Балтийского и Черноморского флотов [5, с. 40].

Увеличилось количество привозимых товаров. Основными товарами, которые привозили, были соль, пшеница, мука. По реке ходили баржи водоизмещением от 65 до 165 тонн. Таких барж с хлебом и солью только в 1814 году прибыло в город около 50. В 1821 году с верховья Березины в город Кременчуг отправилось 414 плотов с общей стоимостью леса 794 500 рублей. В город Ригу – 1176 мачт, 38 плотов и 18 624 колоды строительного леса на сумму 589 200 рублей. В том же году в Борисове с марта по сентябрь грузилось 47 баржей товара, ценой в 338 тысяч рублей. В отчёте Минского губернатора Н.В. Сушкова про положение путей сообщения сказано, что в 1840 году с Борисова на Украину отплыло 110 кораблей и 49 плотов с грузом на 2 705 100 рублей [6, с. 304; 5, с. 41]. В этом же году в городе было построено 11 барж. В 1844 году по Березине прошло 257 кораблей и 1101 лесной плот [55, с. 41].

В работе П.М. Шпилевского «Путешествие по Полесью и белорусскому краю» приводятся сравнительные цифры привозного товара по Березинской системе и дохода с неё. В обычный урожайный год с Малороссии, к борисовской пристани приходит до 70 байдаков (плоскодонные судна с парусами)

с хлебом на 20 тысяч рублей серебром и с солью на 230 тысяч рублей. В неурожайный год сумма привозных товаров превышала 300 тысяч рублей серебром [5, с. 41].

В 1845 году в Борисов пришло 288 байдаков, на которых было большое количество разного товара. Исходя из списка товаров, которые были привезены в город, и их стоимости можно сделать следующий вывод: 1845 год для города Борисова был неурожайным, из-за чего спрос на сельскохозяйственную продукцию возрос, и привёл к увеличению поставок зерна, круп и соли (таблица 1.).

Огромным спросом на территории Прибалтики пользовались сделанные на Борисовщине брусья: голландские, мемельские и английские, колоды, балки. Торговля древесиной по реке Березине была значительной. Ежегодно в Ригу, в середине XIX века, сплавлялось большое количество древесины для самых различных нужд (таблица 2).

Таблица 1. – Количество привозного на байдаках товара в 1845 году

Наименование товара	Количество пудов	Стоимость в рублях
Рожь	493 135	127 518
Мука ржаная	94 518	25 818
Пшеница	149 503	45 602
Мука пшённая пеклеванная	7 383	4 802
Просо	14 017	4 784
Гречка	27 134	6 350
Крупа гречневая	20 233	8 021
Крупа ячменная	2 200	570
Горох	3 444	9 102
Ячмень	4 700	913
Соль	171 142	78 117
Водка (вёдра)	34 828	17 286
Всего: рублей серебром: 28 793		

Примечание – Источники [5, 12].

Таблица 2. – Общее количество и наименование древесины, ежегодно сплавляемой в Ригу

Наименование древесины	Количество (коп саженовых)	Стоимость (рублей серебром)
Брусьев голландских	500	75 000
Брусьев мемельских (12 цалей)	200	40 000
Брусьев английских (12/2 цалей)	300	51 000
Клёпки дубовой одинарной	200	12 000
Клёпки дубовой полуторачной	500	1 500
Колод и балок	200	15 000
Всего:	3 700	194 500

Примечание – Источники [12].

В Кременчуг сплавляли каравки (необработанный брус). Торговля лесом проводилась местными евреями, а также торговцами с Минска, Чашников, Березино, Ивенца. Лесной промысел давал возможность тем мещанам, которые занимались выращиванием хлеба, зарабатывать деньги зимой. Такую же возможность имели и крестьяне.

По Березине и Березинской водной системе судоходство в Западную Двину проходило в нормальных условиях до 1818 года. Потом оно остановилось до 1834 года в связи с разрушением мостов через реки. После отстройки мостов судоходство снова продолжилось, однако, уже с большими трудностями [5, с. 42]. В середине XIX века система постепенно разрушалась и частичные меры по перестройке не могли остановить этого процесса. В 1842 году был составлен проект реконструкции Березинской водной системы, по которому должен был строиться канал от реки Сургуч вблизи озёр Манец, Плавно, что значительно улучшило бы судоходство. Однако проект был выполнен только частично – в Борисове возвели разводной мост, несколько углубили каналы и отремонтировали шлюзы. Ещё некоторое время система выполняла свои функции, однако вскоре она пришла в упадок, не выдержав конкуренции с начавшими появляться в то время поездами [1, с 50]. Благодаря торговле солью, которую привозили в огромных количествах – до 200 тысяч пудов, около пристани появился довольно процветающий район с большим количеством домов – Слобода [5, с. 42].

Через Борисов из уезда вывозилось 87,8% леса, 5,1% смолы и дёгтя, чугунолитейные изделия, хлебный спирт, древесный уголь, кости. С привозных товаров основными были: зерно (52%) и соль (12,6%). После того, как в 1810 году город стал казённым, деньги от торговли начали поступать напрямую в государственную казну, в том числе и в городскую казну. Доход от продажи водки составлял 3 582 рубля ассигнациями. 29 сентября 1810 года был издан манифест об откупах, который распространялся на Западные губернии, после этого доход города возрос до 21 100 рублей ассигнациями [10].

В середине XIX века в Борисове каждый год проходило несколько ярмарок. В 1845 г. одна была 1-го января – Васильевская, вторая на девятой неделе после Пасхи: 25 июня [8, с. 40]. Эти ярмарки с давних времён были заведены старостами и губернатором Корнеевым, а 26 сентября 1802 года были вновь утверждены. Первая длится неделю, вторая только один день. Они в основном проводятся для крестьян окрестных сёл и деревень. Из товаров на первой ярмарке в основном были: стеклянные и бронзовые изделия, фаянс и фарфор; продавалось и много продуктов: осетрина, икра, голландский сыр, конфеты и т.д.

О масштабах этих ярмарок можно судить по следующим данным: в 1837 году было привезено товаров на сумму около 2 млн. руб., а в 1838 году, количество посетителей составило 1200 человек [11, с. 3]. На второй ярмарке продаётся исключительно рогатый скот, недорогие лошади. На обеих ярмарках в основном присутствовали крестьяне, которых порой нечестные на руку продавцы обманывали, в результате чего многие крестьяне терпели убытки [12, с. 121]. Существовала и ещё одна ярмарка – Борисовская, проходила она с 17 по 20 июля. В основном на эту ярмарку больше привозилось товара, чем продавалось, о чём свидетельствуют следующие данные: в среднем в 30 – 50-е годы XIX века на неё привозилось товара на сумму – 32 898 руб., а продавалось на сумму в 12 485 руб. [7, с. 105].

14 декабря 1841 года для возвышения благосостояния городов в Минской губернии, были дарованы льготы купцам, мещанам и вообще людям свободного состояния, переселяющимся из местностей, не принадлежавшим Западным губерниям [3, с. 90]. Большую роль в развитии торговли имело купечество, из имеющихся данных мы знаем, что его количество со временем менялось, в основном имея динамику роста. Так в 1833 году численность гильдейского купечества составляла 77 человек, в 1838 году – 183 человека, в 1839 году – 26 человек, в 1842 году – 111 человек, в 1858 году – 137 человек, в 1861 году – 123 человека [2, с. 10; 7, с. 114].

Таким образом, город Борисов на протяжении первой половины XIX века был одним из наиболее важных экономических центров в Минской губернии. Обладая географическим преимуществом, которое заключалось в перекрещивании торговых путей и судоходной реке город быстро смог занять лидирующее положение на протяжении Березинской водной системы. В дальнейшем рост торговых показателей привёл к увеличению населения города, а также способствовал промышленному развитию во второй половине XIX века.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гісторыя Беларусі : у 6 т. / рэдкал.: М. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск : Соврем. шк. : Экоперспектива, 2007 – 2011. – Т. 4. Беларусь у складзе Расійскай імперыі (канец XVIII – пачатак XX ст.) / М. Біч [і інш.]. – 2005. – 519 с.; іл.
2. Глазырин, Е.В. Городское ремесло Беларуси во второй половине XIX века / Е.В. Глазырин. – Новополоцк, 2007. – 50 с.
3. Городские поселения в Российской империи: В 7 Т. Т. 3 – СПб.: Типография К. Вульфа, 1863. – 699 с.
4. Дело об отводе мещанам гор. Борисова земельных участков для постройки торговых лавок. // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 295. Оп. 1. Д. 13. Л. 1.
5. Дзевяць стагоддзяў Барысава / Ж.В. Гілевіч [и др.]; редкол. : В.И Бургун [и др.]. – Мн.: БЕЛТА, 2002. – 224 с.: іл.
6. Лысенко, Л.М. Губернаторы и генерал Российской империи (XVIII – начало XX века) / Л.М. Лысенко. – М.: изд-во МПГУ, 2001. – 358 с.
7. Лютый, А. М. Социально-экономическое развитие городов Белоруссии в конце XVIII – первой половине XIX века / А.М. Лютый. – Мн.: Наука и техника, 1987. – 181 с.
8. Военно-статистическое обозрение Российской империи: В 17 Т. – СПб.: Типография Департамента Генерального Штаба, 1848 – 1858. Т. 9: Западные губернии: Ч. 4. – 1848 – 1849. – 63 с.
9. Памяць: Гіст.-дакум. хроніка г. Барысава і Барысаўскага р-на / Беларус. Энцыкл.: Г.П. Пашкоў (гал. рэд.) і інш.; Маст. Э.Э. Жакевіч. – Мн.: БелЭн, 1997. – 800 с.
10. Манифест «Об установлении пошлины с вина в привелегированных Губерниях» // Российская национальная библиотека электрон. данные. – Полное собрание законов Российской империи. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://nlr.ru/e-res/law_r/content.html (свободный доступ). – Дата доступа: 07.04.2019
11. Сведения о ярмарках Минской губ. . // Национальный исторический архив Беларуси (НИАБ). – Ф. 295. Оп. 1. Д. 610. Л. 64.
12. Тышкевич, Е.П. Описание Борисовского уезда (историческая часть) / Е.П. Тышкевич. – Борисов, 2008. – 147 с.