

УДК 94.476"17"

DOI 10.52928/2070-1608-2025-75-3-33-39

**ІНЖЫНЕРНЫЯ АБ'ЕКТЫ ТРАНСПАРТНАЙ ІНФРАСТРУКТУРЫ НА БЕЛАРУСКІХ ЗЕМЛЯХ
ВЯЛІКАГА КНЯЗТВА ЛІТОЎСКАГА Ў ДРУГОЙ ПАЛОВЕ 60-Х ГГ. XVIII СТ. (НА ПРЫКЛАДЗЕ
ВІЦЕБСКАГА, МСЦІСЛАЎСКАГА ВАЯВОДСТВАЎ І АРШАНСКАГА ПАВЕТА)****А.А. ДЗЯТЧЭНЯ****(Гродзенскі дзяржаўны ўніверсітэт імя Янкі Купалы)**

Мэтай дадзенай працы з'яўляецца вызначэнне асаблівасцей функцыянавання інжынерных аб'ектаў транспартнай інфраструктуры на беларускіх землях ВКЛ у другой палове 1760-х гг. на прыкладзе Віцебскага, Мсціслаўскага ваяводстваў і Аршанскага павета. З выкарыстаннем выяўленых крыніц у артыкуле былі разгледжаны асноўныя падыходы дзяржаўнай улады да стварэння эфектыўнай дарожнай сістэмы. Праведзены аналіз стану спецыяльных збудаванняў (гаці, грэблі, масты), якія выкарыстоўваліся для пераадолення цяжкапраходных участкаў і паляпшэння ўмоў перамяшчэння. Вызначаны тэхналогіі і матэрыялы, якія выкарыстоўваліся для будаўніцтва дадзеных збудаванняў. Выяўлены асаблівасці спагнання мыта за іх выкарыстанне. Вынікі даследавання могуць быць выкарыстаны пры падрыхтоўцы навучальных дапаможнікаў, лекцыйных курсаў і абагульняючых прац па гісторыі Беларусі другой паловы XVIII ст.

Ключавыя словы: інжынерныя аб'екты, транспартная інфраструктура, рэвізія, люстрацыя, масты, грэблі, гаці.

Уводзіны. Другая палова 60-х гг. XVIII ст. для беларускіх зямель у складзе ВКЛ стала часам пачатку мадэрнізацыйных пераўтварэнняў у розных сферах дзяржаўнага жыцця. Жадаючы «прывесці літоўскі скарб назаўсёды ў поўны парадак і павялічыць яго даходы», на канвакацыйным сейме 1764 г. была прынята пастанова аб стварэнні новага органа – Эканамічнай рады Літоўскага скарбу ці Скарбавай камісіі ВКЛ (далей – Камісія) [1, с. 76]. Галоўнай кампетэнцыяй Скарбавай камісіі ВКЛ з'яўляўся кантроль за гандлем і ў цэлым за эканамічным становішчам у краіне [2, с. 114]. Прыняты курс на правядзенне эканамічных рэформ патрабаваў ад уладаў значнай увагі да арганізацыі эфектыўнай сеткі транспартных камунікацый у краіне. З гэтай нагоды ў другой палове 60-х гг. XVIII ст. пад кіраўніцтвам Камісіі была распачата маштабная праца па вызначэнні стану існаваўшых дарог, у тым ліку і на беларускіх землях ВКЛ, і пошуку магчымасцей да іх рамонту або рэканструкцыі з мэтай развіцця і пашырэння ўнутранага і знешняга гандлю.

Неад'емнай часткай транспартных камунікацый у разглядаемы перыяд былі інжынерныя збудаванні: *гаці*¹, *грэблі*², *масты*. Падтрыманне дадзеных аб'ектаў у добрым стане аўтаматычна рабіла шлях больш прывабным для купцоў і спрыяла наладжванню і развіццю эканамічных сувязей у тым ці іншым рэгіёне краіны.

Гістарыяграфічны агляд дазваляе канстатаваць наяўнасць невялікай колькасці прац, у якіх разглядалася роля інжынерных аб'ектаў транспартнай інфраструктуры на беларускіх землях ВКЛ у другой палове 60-х гг. XVIII ст. Сярод айчынных гісторыкаў варта адзначыць працы А.Б. Доўнара [4; 5], у якіх аўтар раскрывае асноўныя тэхналогіі будаўніцтва мастоў і вызначае стан і ролю інжынерных збудаванняў ў развіцці транспартных камунікацый у XVI – XVIII стст. на беларуска-расійскім памежжы і ў некаторых іншых рэгіёнах Беларусі. Таксама звесткі, звязаныя з развіццём шляхоў зносін у Мсціслаўскім ваяводстве, падаюцца ў артыкуле Дз. Карпенкі [6]. У кантэксце вывучэння тыповых аб'ектаў дарожнай інфраструктуры некаторыя пытанні, звязаныя з тэмай артыкула разглядаюцца ў працы А.С. Сардарава [7].

Каштоўнымі з метадалагічнага пункту гледжання з'яўляюцца працы замежных аўтараў. У артыкулах літоўскіх даследчыкаў Т. Чэлкіса [8] і Л. Караліўса [9] вызначаюцца спецыфікацыя і тэхналогіі пабудовы інжынерных аб'ектаў транспартнай інфраструктуры, пытанні спагнання маставога і грэбельнага на тэрыторыі ВКЛ у XV–XVII стст. Механізмы арганізацыі функцыянавання мастоў і грэбляў на землях ВКЛ у гэты жа перыяд разглядаюцца і ў артыкуле І. Кунігеліс [10]. Аналагічныя пытанні ў кантэксце гісторыі XVIII ст. разглядаў у сваёй манаграфіі Т. Чэлкіс [11]. Таксама дапоўніць уяўленне аб мастах XV–XVI стст. дазваляе праца польскага даследчыка В. Шульты [12], у якой утрымліваецца вялікая колькасць ілюстрацыйнага матэрыялу, падрыхтаванага падчас археалагічных даследаванняў падводных рэшткаў тагачасных мастоў у Троках.

У цэлым жа гісторыя інжынерных збудаванняў дарожнай інфраструктуры у другой палове XVIII ст. на беларускіх землях ВКЛ патрабуе далейшага вывучэння як у айчынай, так і ў замежнай гістарыяграфіі. Выкарыстання ў артыкуле дакументы з фонда Скарбавай камісіі ВКЛ Літоўскага дзяржаўнага гістарычнага архіва ў Вільнюсе («Рэвізія трактаў Мсціслаўскага ваяводства» (1765 г.) [13], «Апісанне межаў гарадоў, мястэчак і вёсак на памежжы ў Полацкім, Віцебскім ваяводствах і ў Аршанскім павеце» (1765 г.) [14] (далей – «Рэвізіі»), «Люстрацыя мастоў, грэбляў і гацей на вальных купецкіх трактах у Віцебскім, Мсціслаўскім ваяводствах і Аршанскім павеце» (1769 г.) [15]) дазваляюць дастаткова падрабязна прааналізаваць тэхналогіі будаўніцтва

¹ Гаць – насціл з сухога галля, радзей з бяровення [3, с. 517].

² Грэбля – земляны насып, прызначаны для пракладкі палатна дарогі праз нізкія багністыя ўчасткі ці балоты [4, с. 101].

мастоў, грэбляў і гацей, ахарактарызаваць асаблівасці іх выкарыстання ў забеспячэнні эфектыўнай транспартнай камунікацыі як у другой палове 60-х гг., так і ўвогуле ў другой палове XVIII ст.

Мэта артыкула – выявіць асноўныя рысы функцыянавання інжынерных збудаванняў транспартнай інфраструктуры ў другой палове 60-х гг. XVIII ст. на беларускіх землях ВКЛ (на прыкладзе Віцебскага, Мсціслаўскага ваяводстваў і Аршанскага павета).

Выбраныя храналагічныя межы даследавання абумоўлены распачатым у 1765 г. працэсам рэвізіі (люстрацыі³), які павінен быў дасканалы занатаваць існуючы стан транспартных камунікацый і інжынерных аб’ектаў на тэрыторыі ВКЛ з мэтай іх далейшага паляпшэння.

Асноўная частка. Шматлікія рэкі (Заходняя Дзвіна, Віцьба, Днепр, Чэрніца, Віхра і інш.), а таксама балоты, ручаі спрадвечу існавалі на Паўночна-Усходніх і Усходнебеларускіх землях, прыводзілі да з’яўлення разнастайных спосабаў іх гаспадарчага выкарыстання. Моц воднай плыні людзі выкарыстоўвалі для забеспячэння работы млыноў, валюшоў⁴, бровараў. Відавочна, што арганізацыя дадзенай справы не была б магчыма без пабудовы аб’ектаў транспартнай інфраструктуры. Згодна з «Люстрацыяй» у адзначаны перыяд на галоўных трактах Віцебскага, Мсціслаўскага ваяводстваў і Аршанскага павета самымі распаўсюджанымі дарожнымі інжынернымі збудаваннямі былі *масты*. Таксама выкарыстоўваліся *грэблі і гаці* [15, л. 45–70].

Тэхналогіі будаўніцтва дадзеных аб’ектаў выбіраліся згодна са спецыфікай мясцовасці і самога інжынернага збудавання. Самымі простымі з пункту гледжання стварэння былі гаці, якія выкарыстоўваліся для ўладкавання невялікіх багністых, гліністых участкаў і часам пад’ездаў да мастоў. Асноўным матэрыялам для іх будавання на вывучаемай тэрыторыі служыла сухое галлё, якое паверх пасыпалася кастрыцай (ігліцай, лісцем, карой дрэваў) [15, л. 49v.]. Пры неабходнасці галлё маглі камбінаваць з тонкімі жэрдкамі [15, л. 56]. Каля некаторых гацей выкопваліся раўкі, якія служылі для адводу вады [15, л. 60]. Па сваіх памерах дадзеныя аб’екты былі рознымі. На разглядаемай тэрыторыі рэвізоры ўзгадвалі гаці ад 4 прудкаў⁵ (1,94 м) [14, л. 59v.] да 4 шнуроў⁶ і 1 прута⁷ (199,67 м) [15, л. 56] у даўжыню. Шырыня вызначалася радзей. У «Люстрацыі» ўзгадваліся аб’екты ад 3 (1,46 м) [15, л. 51v.] да 6 прудкаў (2,92 м) [15, л. 60v. – 61].

Дастаткова працазатратнымі з пункту гледжання стварэння былі *грэблі*, якія звычайна будаваліся ў больш буйных балоцістых месцах. У манаграфіі Т. Чэлкіса [11] утрымліваецца план грэблі XVII ст., пабудаванай у ваколіцах г. Баўска (Інфлянты) [8, с. 49], які дазваляе наглядна візуалізаваць тэхналогію будаўніцтва падобных аб’ектаў. На ім паказаны папярэчны разрэз грэблі з указаннем матэрыялаў, з якіх яна была пабудавана. У першую чаргу, па краях грэблі выкопваліся канавы для адводу лішняй вады. Затым праз балоцістае месца высцілалася аснова з тоўстага бяввення. На яе ўкладвалі другі пласт – яловыя ці хваёвыя галінкі і больш тонкае бяввенне. Пасля гэтага паверхня будучай грэблі прасыпалася зямлёй, якая заставалася каля выкапаных канаў для адводу вады. У якасці чацвёртага слоя на насыпаную зямлю клалі яшчэ адзін пласт галінак і больш дробнага бяввення. Напрыканцы ўся канструкцыя пасыпалася тоўстым пластом светлага зацвярдзелага жвіру [8, с. 49–50].

Падобная тэхналогія будаўніцтва грэбляў існавала і на беларускіх землях у другой палове XVIII ст. Аб гэтым сведчыць той факт, што падчас люстрацыі дарог у 1769 г. у большасці выпадкаў узгадваліся «сыпаныя грэблі» [15, л. 45–70]. Аднак сустракаліся і іншыя прыклады. Часам грэблі насцілаліся галлём і, як адзначалі рэвізоры, былі «нізкія, нахштатт гаці» [15, л. 50v.]. У крыніцах нават сустракаўся тэрмін «гацёныя грэблі» [15, л. 50v.]. Таксама сухім галлём у некаторых выпадках умацоўваліся і абгароджваліся канавы, пракапаныя для адводу вады [15, л. 45v.]. Па сваёй працягласці грэблі часам значна адрозніваліся. На трактах Віцебскага, Мсціслаўскага ваяводстваў і Аршанскага павета рэвізоры ўзгадвалі як невялікія «грэбелькі» даўжынёй ад 2 прудоў і 5 прудкаў (12,17 м) [14, л. 45v. – 46], так і значныя грэблі працягласцю 9 шнуроў, 1 прут і 6 прудкаў (446,09 м) [15, л. 69]. Пры неабходнасці будаваліся і больш буйныя аб’екты. Напрыклад, каля карчмы Антоўіль (Аршанскі павет) узгадвалася грэбля даўжынёй 17 шнуроў, 2 прута і 9 прудкаў (842,02 м) [15, л. 67]. Сучасныя картаграфічныя здымкі дазваляюць зрабіць выснову, што падобныя памеры былі абумоўлены нізкай балоцістай мясцовасцю па берагах р. Скупья, праз якую і пралягаў дадзены аб’ект. Шырыня грэбляў на трактах Віцебскага, Мсціслаўскага ваяводстваў і Аршанскага павета, згодна са звесткамі рэвізораў, таксама вар’іравалася ад 4 прудкаў (1,94 м) [15, л. 50v.] да 1 прута і 3 прудкаў (6,33 м) [15, л. 62].

Такім чынам, гаці і грэблі з’яўляліся неад’емнай часткай дарожнага будаўніцтва ў жыцці нашых продкаў. Выбар інжынернага збудавання для забеспячэння дарожнай камунікацыі вызначаўся спецыфікай мясцовасці і мэтазгоднасцю яго выкарыстання. Па сваёй працягласці грэблі часам значна пераўзыходзілі гаці і патрабавалі большых сіл і сродкаў для будаўніцтва. Таму пры ўзвядзенні грэбляў, акрамя арганізацыі транспартных зносін, нашыя продкі праследвалі розныя гаспадарчыя мэты (стварэнне ставаў для працы млыноў і бровараў, арганізацыі сувязі паміж дворнымі пабудовамі і інш.), у той час як гаці часцей служылі для ўпарадкавання дарожнага палатна [15, л. 45–70].

³ Люстрацыя – перыядычны перапіс дзяржаўнай маёмасці з мэтай вызначэння яе даходнасці [16, с. 161].

⁴ Валюш – млын, дзе вялілі сукно [17, с. 124].

⁵ 1 прудік (прентик) = 0,487 м [4, с. 102].

⁶ 1 шнур = 48,7 м [4, с. 102].

⁷ 1 прут = 4,87 м [4, с. 102].

Безумоўна, самым важным інжынерным збудаваннем, патрабуючым большых выдаткаў для ўзвядзення, былі масты. Дастаткова часта гаці і грэблі дапамагалі пераадолюваць забалочаныя адрэзкі на пад'ездах да мастоў, для якіх, у залежнасці ад умоў навакольнага асяроддзя, выкарыстоўваліся розныя канструкцыі будаўніцтва. З-за даступнасці і таннасці асноўным матэрыялам для ўзвядзення мастоў было дрэва [5, с. 67]. Найбольш часта выкарыстоўваліся сасна, елка, бяроза. Аднак, у першую чаргу, тагачасныя жыхары зыходзілі з умоў блізкасці і даступнасці будаўнічага матэрыялу, таму амаль кожны запіс у «Люстрацыі» ўтрымліваў звесткі аб аддаленасці ляснага масіва і, часам, аб яго памерах (напр., «лес велькі далей, а дробны блізкі») [15, л. 60].

Тэхналогія будаўніцтва мастоў вызначалася ландшафтнымі асаблівасцямі мясцовасці. Праз невялікія рвы і ручаі будаваліся простыя масты. З берага на бераг пракладаліся балкі, паверх якіх набіваліся жэрдкі. Праз больш буйныя рэкі ствараліся драўляныя масты на палях (слупах) ці масты на пастаянных драўляных апорах (зрубах – ізбіцах) [8, с. 48; 4, с. 100]. Дастаткова распаўсюджанай была практыка выкарыстання і так званых наземных ці насланых мастоў, калі на папярэчных балках драўлянымі жэрдкамі масцілі найбольш праблемныя адрэзкі дарожнага палатна [15, л. 45–70]. Напрыклад, па такой тэхналогіі ў Віцебску быў вымашчаны адрэзак Замкавай вуліцы даўжынёй у 14 шнуроў, 2 пруты і 8 пруюкаў (695,43 м) [15, л. 45v.]. Пабудова мастоў была даволі дарагім мерапрыемствам. Па гэтай прычыне найбольш буйныя па меры інжынерныя аб'екты часцей знаходзіліся ў мястэчках і гарадах. Так, масты ў некалькі шнуроў узгадваліся ў Віцебску [15, л. 45 – 45v.], Мсціславе [15, л. 51], Горках [15, л. 52v. – 53], Шклове [15, л. 62] і інш. Для трох віцебскіх мастоў нават была вызначана вышыня да лёду, якая складала ад 1 прута і 6 пруюкаў (7,79 м) да 2 пруютоў 1 пруюка (10,22 м) [15, л. 45 – 45v.].

Прыродныя ўмовы, тэхналогіі будаўніцтва і будаўнічы матэрыял вызначалі стан дадзеных аб'ектаў. Акрамя рвоў, ручаёў і рэк, масты будавалі на «дажджавым балоце» [15, л. 46v.], «на сухім месцы, мокрым толькі ўвесну» [15, л. 46v.], у пушчах [15, л. 47v.], «праз мшарнікі» [15, л. 55] і г.д. Відавочна, што ўзгаданыя вышэй пароды драўніны ва ўмовах павышанай вільготнасці былі зусім недаўгавечнымі, і масты, пабудаваныя з дадзеных матэрыялаў патрабавалі пастаяннага рамонту, не залежна ад таго, цясамі жэрдкамі яны былі высланы ці круглым бяровым. Так, з 169 пералічаных у «Люстрацыі» 1769 г. мастоў на трактах Віцебскага, Мсціслаўскага ваеводстваў і Аршанскага павета, 74 (43%) былі названы старымі, дзіравымі, гнілымі ці нікчэмнымі. Да катэгорыі добрых рэвізоры аднеслі толькі 7, што складала 4,1% ад іх агульнай колькасці. Стан астатніх пазначаўся як не новы, ці ўвогуле вызначалася толькі іх месцазнаходжанне [15, л. 45–70]. Дадзеная сітуацыя прыводзіла да таго, што амаль пры кожным масце з'яўляліся аб'езды, як зімовыя, так і летнія [15, л. 45v. – 46], па якіх падарожнікі мінавалі небяспечныя месцы. У падобным стане ў большасці выпадкаў знаходзіліся і грэблі з гацямі.

У гэтым кантэксце асабліваю цікавасць вызывае існаваўшая практыка спагнання розных мытаў за праезд па мастах і грэблях. Так, згодна з пастановай канвакацыйнага сейма ад 1764 г. за права спагнання маставога⁸ і грэбельнага⁹ ўладальнікі павінны былі падтрымліваць дадзеныя камунікацыі ў добрым стане, а за парушэнне назначаўся штраф у памеры 500 коп літоўскіх грошаў [1, с. 79].

Але сітуацыя на разглядаемай тэрыторыі ў 1769 г. часам была адваротнай. Напрыклад, рэвізоры папярэдзвалі, што мастом і грэбляй каля карчмы Баброўка на тракце з Віцебска да Любавіч не павінна карыстацца ні адна каляска з таварамі па прычыне іх дрэннага і небяспечнага стану. Купцам прапанавалася аб'язжаць праз вальную дарогу каля става ці абмінаць карчму. Аднак мясцовыя адміністратары не пагаджаліся з гэтым і з абодвух бакоў каля става абгарадзілі дарогу і завесілі ланцюгом, а тых, хто ехаў дадзенай дарогай, гвалтоўна звярочвалі назад на мост і грэблю, каб атрымаць плату. Адносна гэтага выпадка рэвізоры канстатавалі, што «ў панскіх добрах ніхто не мае права рабіць так, як яму спадабаецца» [15, л. 47].

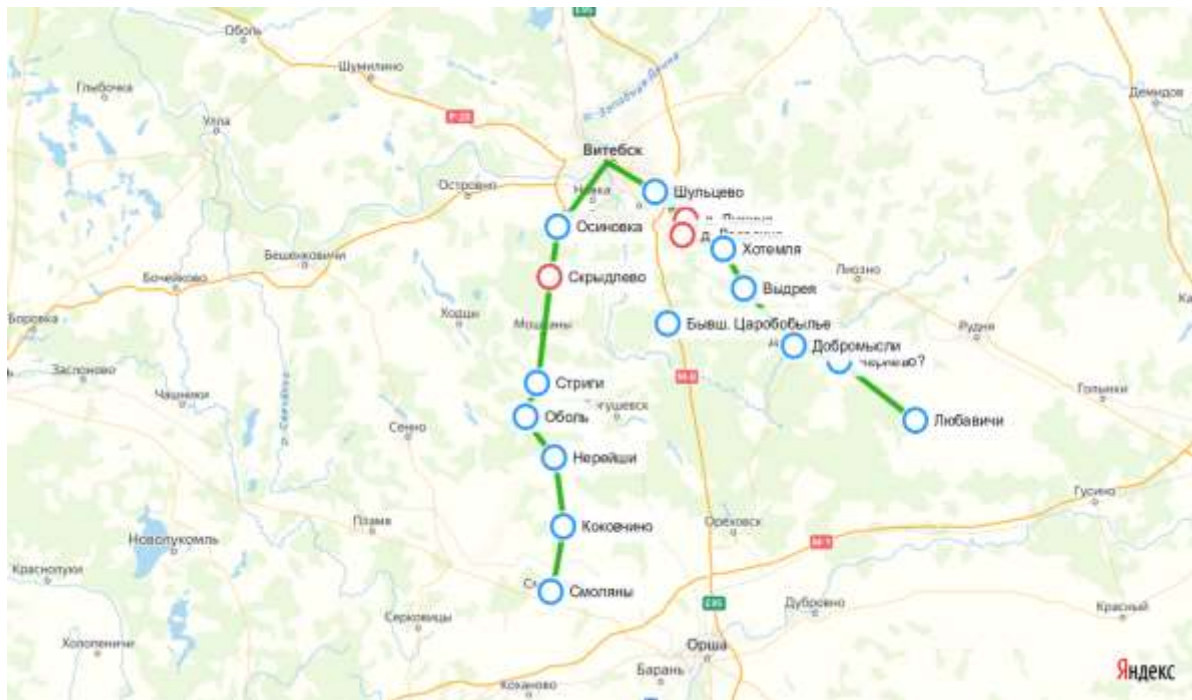
Каб атрымаць плату за праезд, уласнікі часта выкарыстоўвалі і іншыя сродкі. Так, арандатар карчмы ў Дабрамыслі паведамляў, што даўней пры мосце на р. Чэрніца была «рагатка», якая не прапускала вазоў, што не заплацілі мыта [15, л. 47v.]. Пры карчме Ласосіна арандатар засведчыў, што аб'езд каля ставу немагчымы, бо быў завалены двума бяровымі, каб купецкія каляскі з таварамі не абміноўвалі мост, які рэвізоры пазначылі ў выніку як стары і дзіравы [15, л. 56]. У карчме ў Скрыдлёва, на тракце з Віцебска да Смалян (малюнак 1), яўрэі паведамлялі, што таго, хто не даваў маставое, рабавалі. Там жа «халопы прысведчылі, што арандатары ўзялі 2 вазы жыта ў пана Смыка і 30 вазоў у іншых купцоў, пакуль тыя не заплацілі маставое» [15, л. 57v.].

Падобных прыкладаў на старонках «Люстрацыі» выяўлена шмат. Некаторыя арандатары казалі, што дзейнічалі так па загаду двара [15, л. 56v.], а некаторыя імкнуліся падмануць рэвізораў і не паказвалі кантракты, якія давалі ім права на збор мыта [15, л. 64v.]. У некаторых месцах увогуле існавала практыка спагнання маставога пры адсутнасці на шляху мастоў, прычым у тым жа памеры, што і за масты [15, л. 58v.]. А некаторыя арандатары па асаблівых прычынах спаганялі плату толькі з расійскіх купцоў [15, л. 66v.] ці яўрэяў [15, л. 64].

Неабходна падкрэсліць, што ў вывучаемы перыяд улада сачыла за выкананнем агульнадзяржаўных норм адносна стану транспартных камунікацый і выплаты мыта за праезд па іх. Згодна з вышэйназванай пастановай канвакацыйнага сейма 1764 г. прапанавалася ад людзей кожнага стану за «найбольш каштоўныя масты і грэблі» збіраць у якасці платы не больш чым па 3 польскіх грошы (далей – польск. гр.) ад каня ці вала. За «менш каштоўныя» – па 2 ці 1 польск. гр. Таксама забаранялася злоўжываць паўнамоцтвамі: адмяняць, рабіць прыпіскі да тарыфу ці звярочваць купцоў з тракту [1, с. 79].

⁸ Маставое – плата за праезд праз масты.

⁹ Грэбельнае – плата за праезд праз грэблі.



Малюнак 1. – Тракты Віцебск – Смаляны і Любавічы – Віцебск

У сеймавай пастанове «Аб падвышэнні платы маставаго і грэбельнага» ад 1768 г. адзначалася, што ўсталяваныя тарыфы выклікалі скаргі многіх уласнікаў, якія не маглі дзеля выгады насельніцтва падтрымліваць вялікія пераправы пры такім малым кошце маставаго. Таму Скарбавай камісіі ВКЛ прапанавалася на мастах і грэблях даўжынёй больш за паўтары сотні локцяў (г. зн. больш за 97,44 м) цану павялічыць, не вышэй чым у 2 разы. За перавоз цяжкіх грузаў, а таксама за праезд праз масты на рэках, якія часцей пашкоджаліся лёдам, дазвалялася ўсталяваць большую плату [1, s. 313–314]. На падставе прынятых на сеймах 1764 і 1768 гг. пастановаў у канцы 60-х гг. XVIII ст. на тэрыторыі ВКЛ удалося сфарміраваць адзіную ўніфікаваную сістэму спаганання маставаго і грэбельнага. Так, у 1769 г. на разглядаемай тэрыторыі плата за праезд праз мост ці грэблю ў большасці выпадкаў складала 2 польск. гр. ад каня ці купецкага воза. Амаль заўсёды неабходна было ўносіць грашовыя сродкі адразу, аднак некаторыя арандатары практыкавалі сістэму крэдытаў, калі купцам выдаваліся спецыяльныя дакументы (карткі), суму па якіх яны маглі аплаціць на зваротным шляху [15, l. 58]. Праезд па доўгіх і шырокіх мастах і грэблях часцей каштаваў 4 польск. гр. [15, l. 51v.]. Калі мост належаў двум уласнікам, то плата ўзымалася на «две рукі» (г. зн. кожнаму па 2 грошы) [15, l. 66v.]. У Шклове, дзе ўтрыманне мастоў патрабавала значных выдаткаў па прычыне вялікай колькасці багністых месцаў, спаганялася мыта ў памеры 6 польск. гр. [15, l. 62v.].

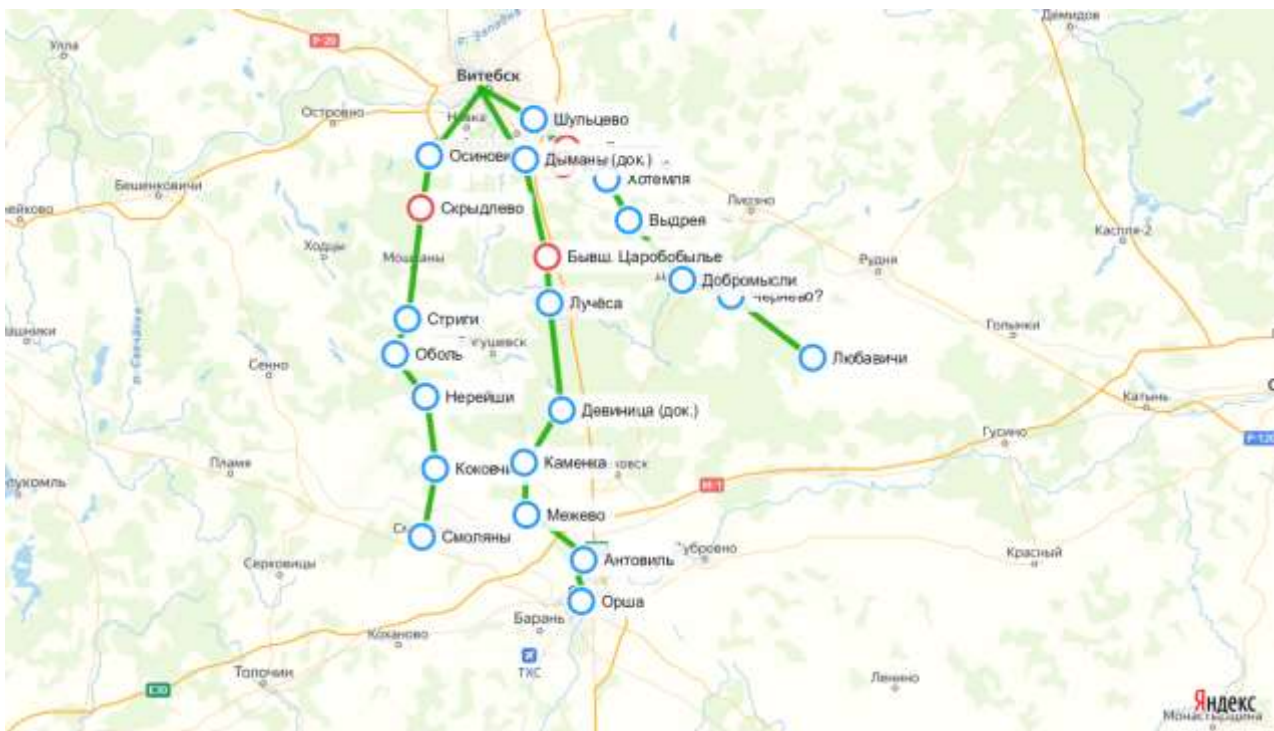
У некаторых выпадках маставое і грэбельнае не ўзымалася. Напрыклад, падчас рэвізіі арандатары адзначалі, што ў месцах, дзе масты патрабавалі сур'ёзнага рамонту, яны забаранялі браць маставое [15, l. 45v. – 46] ці «бралі, як хто дае» [15, l. 52v.]. Не спаганялася плата і ў некаторых буйных адміністрацыйна-тэрытарыяльных пунктах, напрыклад, як у Віцебску [15, l. 45 – 45v.], Магілёўскай эканоміі [15, l. 63] ці Капыскім графстве [15, l. 64 – 64v.]. Згадвалася толькі, што віцебскія масты ўтрымліваліся мясцовым коштам і ад нікога ніякая плата не ўзымалася [14, l. 45 – 45v.]. У сувязі з чым можна выказаць меркаванне, што ў некаторых буйных адміністрацыйна-тэрытарыяльных цэнтрах для развіцця і пашырэння гандлю выдаткі на падтрыманне ў добрым стане інжынерных збудаванняў бралі на сябе гарадскія ўлады, якія прадугледжвалі на гэта спецыяльныя артыкулы ў гарадскім бюджэце.

Акрамя маставаго, у некаторых месцах па загаду двара маглі спаганяцца і іншыя мыты. Напрыклад, у 1769 г. у мястэчку Баева, на тракце з Любавіч да Мсціслава, акрамя фіксаванага маставаго ў памеры 2 польск. гр., прапанавалася дадаткова спаганяць па 1 шастаку¹⁰ ад біркаўца¹¹ і бочкі солі, а таксама па 2 польск. гр. ад пуры¹² [15, l. 49]. У Оршы, «незалежна ад тытулаў» трэба было заплаціць берагавое ў памеры 15 польск. гр. [15, l. 64v. – 65] і замкавае па 2 польск. гр. [15, l. 67]. У большасці выпадкаў маставое спаганялася ў корчмах ці пры дварах. Акрамя вышэйзгаданых «рагатак», дзеля інфармавання купцоў аб неабходнасці аплаты маставаго ўсталёўваліся і іншыя знакі. Напрыклад, у Горках галоўны арандатар у якасці падобнага знаку павесіў кола, каб «маставое плацілі без спрэчкі» [15, l. 52v. – 53]. Аналагічны знак быў і каля карчмы Чарабабылле (карт. Царобобылье) на тракце з Оршы да Віцебска [15, l. 68 – 68v.] (малюнак 2). А каля карчмы Быкавічы, на тракце з Мсціслава да Даброўны (малюнак 3) падчас люстрацыі застаўся толькі знак гаці, сама ж гаць была «ні на што не вартая» [15, l. 51v.].

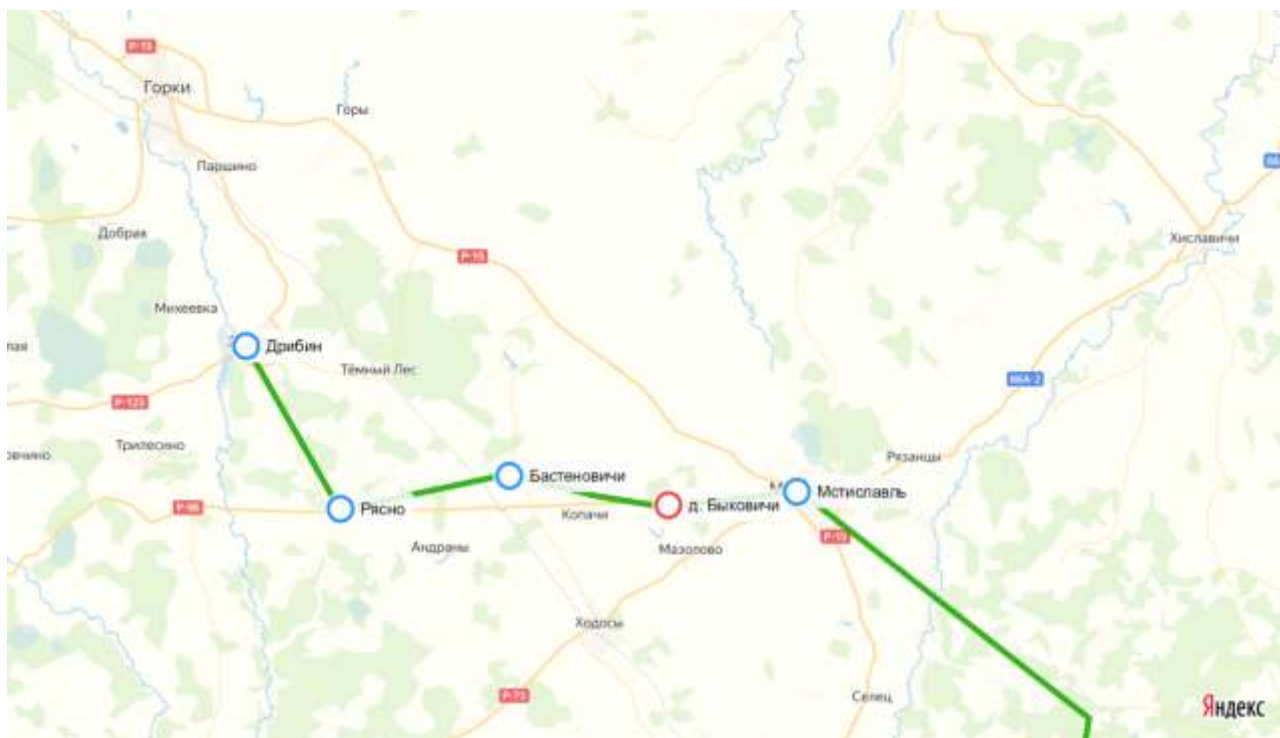
¹⁰ Шастак – манета наміналам у 6 п. гр. [18, с. 232].

¹¹ Біркавец – старажытнаруская мера вагі роўная 10 пудам (прыкладна 164 кг) [19, с. 69].

¹² Пура – мера вагі роўная 3 пудам (прыкладна 49,2 кг) [19, с. 213].



Малюнак 2. – Былая вёска Чарабабылле на трасе Віцебск – Орша



Малюнак 3. – Вёска Быкавічы на трасе з Мсціслава на Дрыбін на Дуброўны

Заклучэнне. Такім чынам, пастановы, прынятыя на агульнадзяржаўных сеймах 1764 г. і 1768 г., стымулявалі развіццё транспартных камунікацый і інжынернай транспартнай інфраструктуры, у тым ліку і на беларускіх землях ВКЛ у другой палове 60-х гг. XVIII ст. Дастаткова распрацаваныя да гэтага часу тэхналогіі будаўніцтва такіх інжынерных збудаванняў, як грэблі, масты і гаці, дапамагалі наладзіць разгалінаваныя шляхі зносін на тэрыторыі беларускіх земляў. Аднак выкарыстоўваемы матэрыял (амаль заўсёды – драўніна) і прыродныя ўмовы прыводзілі да неабходнасці іх частага рамонту з-за дрэннага стану, што часам было вельмі дарагім мерапрыемствам.

Рэвізіі, якія праводзіліся згодна з распадзэннямі Скарбавай камісіі ВКЛ, ускрывалі шэраг злоўжыванняў і супярэчнасцей у адносінах паміж мясцовымі арандатарамі і купцамі. З аднаго боку дастаткова распаўсюджанай была сітуацыя, калі ўласнікі мастоў і грэбляў усімі сродкамі пыталіся атрымаць з купцоў плату за праезд і ў той жа час не выконвалі патрабаванні пастаноў канвакацыйнага сейма аб падтрыманні дадзеных камунікацый у добрым стане. З другога боку, – пазіцыя купцоў, якія рознымі шляхамі пыталіся абмінуць існаваўшыя інжынерныя збудаванні, нягледзячы на іх стан, аб чым сведчыць значная колькасць аб'ездаў, згаданых у дакументах рэвізіі. Пазіцыя дзяржаўнай улады ў гэтым пытанні была адназначнай: «У панскіх добрах ніхто не мае права рабіць так, як яму спадабаецца». Рэвізіі паклалі пачатак пэўнай уніфікацыі ў функцыянаванні аб'ектаў інжынернай транспартнай інфраструктуры напрыканцы 60-х гг. XVIII ст. Яскравы прыклад – Віцебскае, Мстислаўскае воеводства і Аршанскі павет, дзе, супраць свавольстваў некаторых мясцовых уласнікаў, акрамя вызначэння стану транспартных камунікацый, атрымлівалася рэгуляваць памеры спаганяемых мытаў, рэарганізоўваць неэфектыўныя інжынерныя збудаванні, вырашаць спрэчкі і ўвогуле прадпрымаць крокі, накіраваныя, перш за ўсё, на развіццё гандлёвых зносін, карысных для краіны.

ЛІТАРАТУРА

1. Volumina legum: przed. zbioru praw staraniem XX. Pjarow w Warszawie od roku 1732 do roku 1782 wydanego. – Petersburg: Nakładem i drukiem Jozafata Ohryzki., 1860. – Т. 7. – 415 s.
2. Кітурка І.Ф. Архіў Скарбавой Камісіі ВКЛ як асноўны збор крыніц па вывучэнню мытнай справы ў ВКЛ у другой палове XVIII ст. // Романовские чтения – 10, посв. 80-летию со дня основания исторического факультета: сб. ст. Междунар. науч. конф. / под общ. ред И.В. Шардыко. – Могилев: МГУ им. А.А. Кулешова, 2015. – С. 114–116.
3. Вялікае княства Літоўскае: энцыкл.: у 2 т. / Рэдкал.: Г.П. Пашкоў. – 2-е выд. – Мінск: БелЭн, 2007. – С. 517.
4. Довнар А.Б. Состояние транспортных коммуникаций в Великом княжестве Литовском на белорусско-российском пограничье второй половины XVI–XVIII вв. // Очерки антропологии дороги: коммуникации русско-белорусского пограничья в XV–XVIII вв. / М.Ю. Колпаков и др. – Псков: Логос, 2022. – С. 77–103.
5. Доўнар А.Б. «Масты ў паўтара пруты». Нарыс з гісторыі дарожных камунікацый Беларусі XVI–XVIII стст. // Спадчына. – 2003. – № 2-3. – С. 63–69.
6. Карпенка Дз. Сухапутныя шляхі зносін на тэрыторыі Вялікага Княства Літоўскага (Мстислаўскі, Пінскі і Мазырскі паветы) // Гістарычна-археалагічны зборнік. – 2014. – № 29. – С. 122–128.
7. Сардаров А.С. История и архитектура дорог Белоруссии. – Минск: Выш. шк., 1978. – С. 9–41.
8. Čelkis T. Stan drog ladowych i struktura system polaczen w Wielkim Księstwie Litewskim w koncu XV–XVII wieku // Zapiski historyczne. – 2014. – Т. LXXIX. – S. 39–61.
9. Karalius L. Tiltai, pervažiuojamieji perkolai, kamšos, pagrandos, mediniai grindiniai, pylimai Lietuvos Didžiosios kunigaikštystės sausumos keliuose XVI amžiuje // Lietuvos istorijos metraštis. – 2008/1. – Vilnius, 2009. – P. 5–25.
10. Kunigielis J. Organizacja funkcjonowania mostów i grobli w Wielkim Księstwie Litewskim od drugiej połowy XV do końca XVI wieku – zarys problematyki // «Rocznik Lituanistyczny». – 2021. – № 7. – S. 39–58.
11. Čelkis T. Lietuvos Didžiosios Kunigaikštystės kelių evoliucija. Sausumos užvaldymas. – Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2021. – 464 p.
12. Szulca W. Średniowieczne mosty Litwy w świetle podwodnych badań archeologicznych [Electronic resource] // Lituanistika Database. – URL: <https://etalpykla.lituanistika.lt/fedora/objects/LT-LDB-0001:J.04~2007~1367162602558/datastreams/DS.002.2.01.ARTIC/content> (Date of access: 16.07.2024).
13. Lietuvos valstybės istorijos archyvas (LVIA). – F. 11. Ap. 1. Bib. 1093. Люстрация дорог, мостов и плотин ВКЛ. – L. 71–78v.
14. LVIA. – F. 11. Ap. 1. Bib. 1094. Описание границ таможенных постов ВКЛ. – L. 53 – 59v.
15. LVIA. – F. 11. Ap. 1. Bib. 1093. Люстрация дорог, мостов и плотин ВКЛ. – L. 45 – 70.
16. Кітурка І.Ф. Дзяржаўныя ўладанні на землях Беларусі ў другой палове XVII – XVIII ст.: палітыка гаспадарчага аднаўлення і развіцця. – Гродна: ГрДУ, 2003. – 172 с.
17. Brückner A. Słownik etymologiczny języka polskiego. – Kraków: Nakład i Własność Krakowskiej Spółki Wydawniczej, 1927. – S. 124.
18. Рябцевич В.Н. Нумизматика Беларуси. – Минск: «Полымя», 1995. – С. 232.
19. Романова Г.Я. Объяснительный словарь старинных русских мер. – М.: Университет Дмитрия Пожарского, 2017. – 304 с.

Паступіў 10.06.2025

ИНЖЕНЕРНЫЕ ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА БЕЛОРУССКИХ ЗЕМЛЯХ ВЕЛИКОГО КНЯЖЕСТВА ЛИТОВСКОГО ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 60-Х ГГ. XVIII В. (НА ПРИМЕРЕ ВИТЕБСКОГО, МСТИСЛАВСКОГО ВОЕВОДСТВ И ОРШАНСКОГО ПОВЕТА)

А.А. ДЕТЧЕНЯ

(Гродненский государственный университет имени Янки Купалы)

Целью данной работы является определение особенностей функционирования инженерных объектов транспортной инфраструктуры на белорусских землях ВКЛ во второй половине 1760-х гг. на примере Витебского, Мстиславского воеводств и Оршанского повета. С использованием выявленных источников в статье

были рассмотрены основные подходы государственной власти к созданию эффективной дорожной системы. Проведен анализ состояния специальных сооружений (гати, гребли, мосты), которые использовались для преодоления труднопроходимых участков и улучшения условий передвижения. Определены технологии и материалы, которые использовались для строительства данных сооружений. Выявлены особенности взимания пошлин за их использование. Результаты исследования могут быть использованы при подготовке учебных пособий, лекционных курсов и обобщающих трудов по истории Беларуси второй половины XVIII в.

Ключевые слова: инженерные объекты, транспортная инфраструктура, ревизия, люстрация, мосты, гребли, гати.

**ENGINEERING OBJECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE BELARUSIAN LANDS
OF THE GRAND DUCHY OF LITHUANIA IN THE SECOND HALF OF THE 60S OF THE 18TH CENTURY
(ON THE EXAMPLE OF THE VITEBSK, MSTISLAV PROVINCES AND ORSHAN COUNTY)**

A. DZIATCZENIA

(Yanka Kupala State University of Grodno)

The aim of this work is to determine the features of the functioning of engineering facilities of the transport infrastructure in the Belarusian lands of the Grand Duchy of Lithuania in the second half of the 1760s using the example of the Vitebsk, Mstislav provinces and the Orsha county. Using the identified sources, the article examines the main approaches of the state authorities to the creation of an effective road system. An analysis of the state of special structures (cabins, ridge roads, bridges) that were used to overcome difficult sections and improve travel conditions was carried out. The technologies and materials used for the construction of these structures were determined. The features of collecting duties for their use were revealed. The results of the study can be used in the preparation of textbooks, lecture courses and general works on the history of Belarus in the second half of the 18th century.

Keywords: engineering facilities, transport infrastructure, inspection, lustration, bridges, causeways, corduroy roads.