

## РЕЧНИКИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ БЕЛАРУСИ У ИСТОКОВ СОЗДАНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОТРЕБКООПЕРАЦИИ

В статье анализируются особенности социально-экономического развития западных губерний Российской империи в середине XIX в., в том числе строительство сети водных и железнодорожных транспортных коммуникаций, что создавало предпосылки для зарождения первого известного кооператива потребителей на белорусской земле, созданного речниками г. Полоцка на Зап. Двине.

The article analyzes the features of the socio-economic development of the western provinces of the Russian Empire in the middle of the 19th century, including the creation of a network of water and railway transport communications, which created the prerequisites for the emergence of the first known cooperative of consumers on the Belarusian land, created by the river workers of Polotsk in the West. Dvina.

*Ключевые слова:* потребительская кооперация; кооперативная лавка; речники; водники; торговля; железнодорожная сеть; экономические связи.

*Key words:* consumer cooperation; cooperative shop; river workers; water workers; trade; railway network; economic ties.

21 июня 2024 г., накануне Международного дня кооперативов и Дня потребительской кооперации, под Минском в Логойском районе на территории комплекса «Партизанский бор» состоялось знаменательное событие. Несколько поколений руководителей Правления Белкоопсоюза совместно с Республиканским общественным объединением «Патриоты Беларуси» высадили яблоневую Аллею памяти в честь 80-летия освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков. Председатель Правления Белкоопсоюза Инесса Короткевич от 34-тысячного коллектива кооператоров торжественно заложила капсулу с посланием потомкам (рисунок 1). Кооперативное завещание будет вскрыто и прочитано через полвека. Текст послания и фотографии опубликованы в газете «Вести потребительской кооперации» за 28 июня 2024 г.



Рисунок 1 – Председатель Правления Белкоопсоюза Инесса Короткевич во время интервью для СМИ. Камень с «Капсулой времени» для потомков-кооператоров

В тексте завещания, в том числе, сказано: «Более ста лет верой и правдой служит своему народу белорусская потребительская кооперация. Начав свой исторический путь с кооперативной лавки «общества потребителей речников» на реке Западная Двина в древнейшем городе Полоцке, потребительская кооперация превратилась в уникальную многоотраслевую систему национальной экономики. Потребительская кооперация Республики Беларусь сегодня – это неотъемлемая часть народно-хозяйственного комплекса и активный субъект гражданского общества».

Кто же эти речники, положившие начало кооперативному движению на белорусской земле в середине XIX в.? Активно участвовали в создании первых кооперативов также железнодорожники. Случайно или закономерно водники и служащие железных дорог стали родоначальниками белорусской потребкооперации? Об этом и пойдет речь в статье.

Рождение первого белорусского кооператива потребителей «Якорь» во второй половине 1860-х гг. именно на полоцко-витебской земле не случайно. Вполне закономерно и то, что родоначальниками национальной потребкооперации стали именно водники.

Как отмечают исследователи, в конце XVIII–XIX вв. в пяти северо-западных губерниях Российской империи шел процесс формирования единой транспортной сети и сопутствующих коммуникаций, сухопутных и водных. Речь идет о Минской, Витебской, Могилевской, Гродненской, Виленской губерниях, т. е. этнических белорусских землях. Начало этой работе было положено еще в период пребывания белорусов в составе Речи Посполитой. Представители Скарбовых (казенных) комиссий Речи Посполитой, действовавших в 1765–1794 гг., на повелевых сеймиках постоянно ставили вопрос о необходимости улучшения существующих транспортных коммуникаций на территории Беларуси. Началось проведение работ на белорусских реках.

В Российской империи строительство каналов и дорог активизировалось. Причем в белорусских губерниях развитая система рек могла использоваться без осуществления работ по очистке и укреплению берегов. Географически и стратегически водные пути были удобным и выгодным соединительным звеном между губерниями европейской части России и странами Западной Европы и Ближнего Востока. Водный транспорт был намного выгоднее сухопутных перевозок грузов. Например, в летний период стоимость перевозки грузов гужевым транспортом была примерно в 6 раз дороже, чем пароходами, и в 12 раз дороже водного сплава.

Удачное расположение Беларуси на пересечении транспортных коммуникаций между Востоком и Западом, на водоразделе бассейнов Балтийского и Черного морей предопределило создание здесь уникальных каналов и гидросооружений, созданных по смелым проектам знаменитых мастеров руками белорусского народа (рисунок 2). В числе таких объектов известные в Европе Августовский, Огинский и Днепро-Двинский каналы [1].



Рисунок 2 – Каналы и водные системы на территории Беларуси в XVIII–XIX вв.

В 1765 г. в ВКЛ на средства слонимского старосты магната Михала Казимира Огинского началось строительство канала для соединения р. Ясельды, притока Припяти (бассейн Черного моря) с р. Щарой, притоком Немана (бассейн Балтийского моря). Длина канала, проходившего через озера Выгоничское и Вулька, составила 54 км, ширина – 18 м. Идея строительства водного пути принадлежала М. Бутримовичу. Строительство было поддержано Варшавским сеймом Речи Посполитой 1768 г. и с этого времени проводилось при участии государства. В 1775 г. сеймом было объявлено о начале навигации по каналу Огинского. Гидротехнические конструкции канала представляли собой деревянно-земляные сооружения с 10 шлюзами. Суда по каналу могли буксироваться с помощью лошадиной силы, но в основном передвижение шло с помощью шестов и весел. Сплавливались преимущественно лес и зерно. В годы Первой и Второй мировой войн канал Огинского был сильно поврежден и до сих пор не восстановлен.

Еще один канал между реками Припять и Буг, получивший название Королевский, стал строиться в 1775 г. Название канала связано с именем инициатора его строительства, последним королем Речи Посполитой Станиславом Августом Понятовским, выходцем с территории Беларуси. Длина Королевского канала составила 196 км, из них 110 км было вырыто искусственным путем, вручную. Канал проходил по рекам Пина и Муховец. Официально движение по каналу открыл в 1784 г. сам король, проплывший по нему со свитой из 40 человек на судне, выдолбленном из цельного дубового ствола. Позже канал был переименован в Днепро-Бугский (рисунок 3). Он действует в настоящее время. В зоне канала находятся города с богатой историей Пинск и Кобрин.



Рисунок 3 – Днепро-Бугский канал на старых фотографиях

В 1797 г. было положено начало строительству Березинской водной системы, длина которой составила 170 км. Были соединены бассейны рек Днепра и Западной Двины, что открыло еще один водный путь из Черного в Балтийское море.

С 1824 по 1839 г. велось строительство Августовской водной системы длиной в 102 км. Ее целью было соединить реки Неман и Вислу в обход Пруссии. Примерно 22 км Августовского канала пролегают по территории современной Республики Беларусь (рисунок 4).

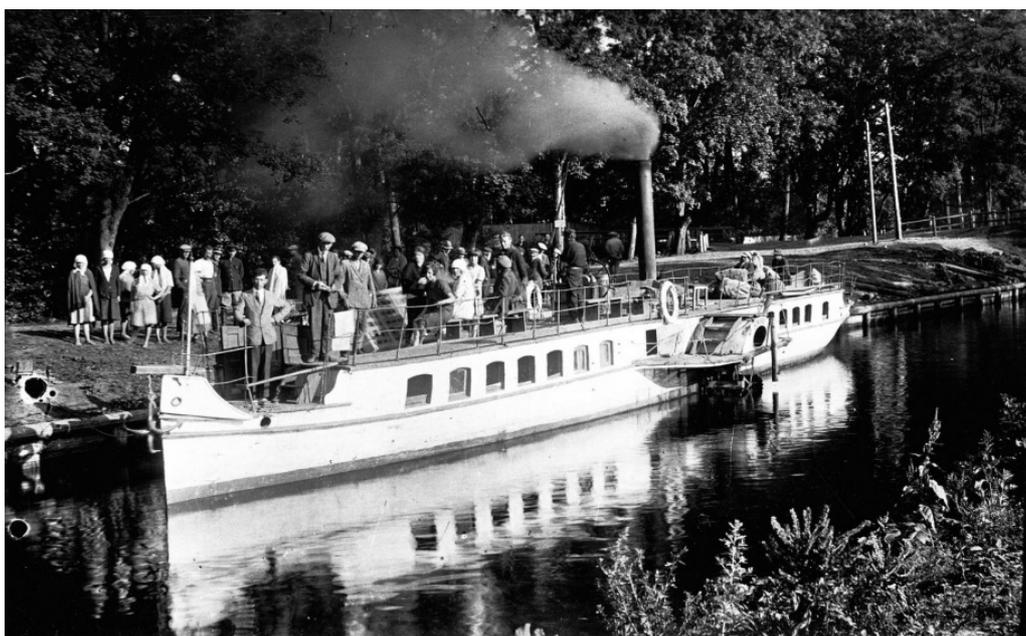


Рисунок 4 – Пароход на Августовском канале (старое фото)

Время строительства каналов и водных систем совпало с появлением новых средств водного сообщения – пароходами. Первый пароход в России был построен на средства графа М. П. Румянцева, одного из богатейших людей Российской империи, владельца Гомельского дворцово-паркового ансамбля. Испытания парохода прошли в 1824 г.



Рисунок 5 – Сплавщики леса (плотогоны-речники)

Речной флот состоял в основном из небольших парусных судов небольшой грузоподъемности (60–100 тыс. пудов), а скорость сплава на них не превышала 80 верст в день. В 1862 г. по пяти рекам северо-западных губерний курсировало 47 пароходов, в том числе и по Западной Двине (рисунок 6). В Бешенковичах суда строились и ремонтировались. К 1900 г. по рекам Беларуси плавало уже 333 судна, из которых 310 были непаровыми и 23 имели паровые двигатели [3, с. 118].

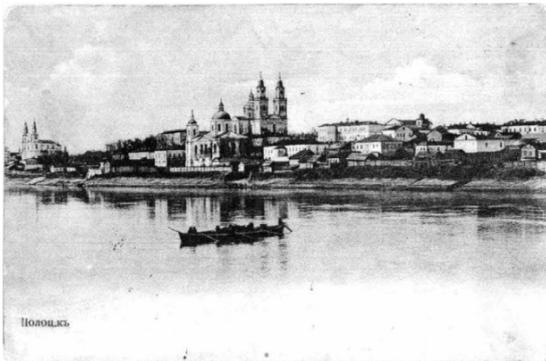


Рисунок 6 – Река Западная Двина в Полоцке в сер. XIX в., когда речники создали первый кооператив потребителей «Якорь» (фото на старых открытках)

## Уставъ

Общества потребителей въ г. Полоцкѣ  
подъ названіемъ «Якорь».

### Глава 1.

Целью и предметъ Общества.

§1. Общество потребителей въ г. Полоцкѣ, подъ названіемъ «Якорь», имѣетъ своей задачей всими силами способствовать улучшенію матеріальнаго благосостоянія своихъ членовъ доставкою имъ разныхъ продуктовъ и товаровъ по умереннымъ ценамъ.

§2. Въ виду такой цели Общество открываетъ собственныя лавки и склады продуктовъ потребленія, заключаетъ договоры съ торговцами-землевлладѣльцами

1869 г.

Рисунок 7 – Устав общества потребителей в г. Полоцке под названием «Якорь» (1869 г.)

К середине XIX в., т. е. ко времени создания кооператива потребителей «Якорь» речниками Полоцка, все крупные судоходные реки Беларуси были связаны между собой системой каналов и имели устойчивую систему сплава леса и перевозки товаров и грузов (рисунок 5). На 1860 г. в пяти северо-западных губерниях использовалось около 3 750 верст судоходных и примерно 7 500 верст сплавных путей. Белорусские реки, как уже было сказано, связывали южные и центральные губернии России с балтийскими и черноморскими морскими портами [2]. Для справки: верста равна 1,066 км, пуд – 16,38 кг.

Развитие водного транспорта привело к развитию необходимой инфраструктуры и росту числа работников. Росло количество пристаней, мостов, паромных переправ, плотин, других сооружений на судоходных реках. Все большей была потребность в рабочих и служащих для управления водными путями и перевозками, строительства и содержания объектов водного транспорта, сплава леса. Отмена крепостного права в 1861 г. ускорила приток рабочей силы в сферу водного транспорта. В полной мере этот процесс затронул и полоцковитебский регион. Закономерно, что достаточно хорошо организованные речники Западной Двины в организации потребительского кооператива увидели один из путей решения своих социально-бытовых проблем. Так в Полоцке в 1869 г. возник первый ныне известный на белорусской земле потребительский кооператив «Якорь» (рисунок 7).

Значительное влияние на социально-экономические процессы, в том числе и на развитие торговли, в белорусском регионе оказало железнодорожное строительство, развернувшееся в 1860–1870-е гг. [4]. В 1862 г. открылось движение через Гродно по Петербургско-Варшавской железной дороге. А в 1866 г. вступила в строй Рижско-Орловская железная дорога, прошедшая по белорусской территории через города Двинск – Полоцк – Витебск. В 1870-е гг. стала действовать Московско-Брестская магистраль, белорусский участок которой от Смоленска до Бреста составлял 600 верст. К 1874 г. было завершено строительство Либаво-Роменской железной дороги через Вильно – Молодечно – Минск – Осиповичи – Бобруйск – Жлобин. В 1902 г. вступила в строй Петербургско-Одесская железная дорога через Витебск – Оршу – Могилев – Жлобин – Гомель протяженностью на белорусском участке в 332 версты.

Со строительством железных дорог значительно снизилась роль «кирмашной» торговли (базары). Все большее распространение получала торговля «крамная» (лавочная) и магазинная, организованная скупщиками-посредниками. Если раньше крестьяне и ремесленники сами реализовывали на близлежащих «кирмашах» свои товары и сельхозпродукты, выступая одновременно в роли производителя и продавца, то теперь это делал посредник-скупщик, естественно стремясь сделать закупки как можно дешевле, а реализовать товар с максимальной прибылью [3, с. 118].

Можно предположить, что попытки создания первых потребительских кооперативов на территории Беларуси именно в это время являются реакцией на изменившиеся условия. Первые кооператоры пытались объединиться для закупок товаров и продуктов у их непосредственных производителей. Это видно и из текста Устава полоцкого общества потребителей «Якорь», где сказано об открытии кооперативной лавки и складов, а также заключении договоров с «торговцами-землевладельцами» на прямые поставки сельхозпродукции.

Общественно-политическая обстановка в белорусском регионе во второй половине XIX в. также была непростой, оказывала существенное влияние на процесс зарождения и становления национального кооперативного движения, которое развивалось в контексте процесса национально-государственного строительства. Эти проблемы рассмотрены автором ранее [5].

Создание на полоцкой земле первой кооперативной лавки и общества потребителей «Якорь» в конце 1860-х гг., связанное с деятельностью речников-водников Западной Двины, является закономерным этапом социально-экономического развития белорусского региона в пореформенный период, а также началом зарождения национального кооперативного движения на территории Беларуси. Достаточно высокой в начавшемся процессе зарождения потребительских кооперативов была и активность служащих на железной дороге. Белорусские водники и железнодорожники в середине XIX в. были, во-первых, довольно многочисленной и достаточно организованной социальной группой населения, во-вторых, не связаны феодально-крепостными отношениями, зависимостью от помещиков, в-третьих, за выполняемую работу получали денежное вознаграждение, в отличие от большинства крестьян. Эти и некоторые другие факторы стали определяющими в их вовлечении в кооперативное строительство на белорусской земле.

### Список использованной литературы

1. **Истомина, Э. Г.** Водный транспорт России в дореформенный период / Э. Г. Истомина – М. : Наука, 1991. – 263 с.
2. **Канойко, А.** Развитие транспортной системы Беларуси в конце XVIII – начале XX века / А. Канойко // Бел. думка. – 2018. – № 10. – С. 71–76.
3. **Эканамічная гісторыя Беларусі** : курс лекцый / В. І. Галубовіч [і інш.] / пад агул. рэд. В. І. Галубовіча. – Минск : Экаперспектыва, 1993. – 288 с.
4. **История** Белорусской железной дороги. Из XIX века – в век XXI : [1862–2012] / В. В. Яновская [и др.]. – Минск : Маст. літ., 2012. – 958 с.
5. **Аксёнаў, А. М.** Гісторыя спажывецкай кааперацыі краіны ў кантэксце нацыятворчых і дзяржаўна-палітычных працэсаў беларускага грамадства (канец XIX – першая палова XX ст.) / А. М. Аксёнаў // Беларусь у гістарычнай рэтраспектыве XIX–XXI стагоддзяў: этнакультурныя і нацыянальна-дзяржаўныя працэсы : матэрыялы Рэсп. навук. канф., Гомель, 26 кастр. 2023 г. / рэдкал.: А. Р. Яшчанка (гал. рэд.) [і інш.]; Гомел. дзярж. ун-т імя Ф. Скарыны. – Гомель, 2023. – С. 8–11.