

РАЗВІЦЦЁ ТРАНСПАРТУ Ё ЗАХОДНЯЯ ЕЎРОПЕ Ё XVIII ст.

Клімуць Лада Яраславаўна

дацэнт кафедры гісторыі і філасофіі

ўстановы адукацыі "Магілёўскі дзяржаўны ўніверсітэт
імя А. А. Куляшова";

кандыдат гістарычных навук, дацэнт
(г. Магілёў, Рэспубліка Беларусь)

Сістэмы камунікацый у XVIII ст. заставаліся ў дрэнным стане ў большасці дзяржаў. Гэта прыводзіла да праблем з перамяшчэннем людзей і грузаў. Паспехі ў паляпшэнні камунікацый былі нераўнамернымі і залежалі ад канкрэтных абставін і дзеянняў урадаў.

Транспартная інфраструктура з'яўляецца вельмі важным фактарам сельскагаспадарчага і прамысловага развіцця. Эфектыўная транспартная сістэма неабходная для складвання нацыянальнага рынку. Для XVIII стагоддзя камунікацыі былі сур'ёзнай праблемай для перамяшчэння людзей і тавараў. Дрэнны стан камунікацый яшчэ ўзмацняў уплыў далёкіх адлегласцяў і прыводзіў да павышэння затрат на абмен таварамі. Якасць дарог залежала не толькі ад мясцовага рэльефу, але і ад здольнасці і жадання ўраду краіны і мясцовага грамадства падтрымліваць дарогі ў добрым стане. Вузкія колы ператваралі дарогі ў каляіны. У дрэнных дарог быў, так бы мовіць, свой плюс. Так, у 1708 г. дарогі ў ВКЛ былі так моцна размытыя дажджамі, што перашкаджалі шведскаму наступленню.

Шляхі зносін трэба было пастаянна рамантаваць. Гэта патрабавала грошай, рабочай сілы і высілкаў ураду. Зразумела, чаму часта будаўніцтва ці рамонт дарог разглядаліся як дрэнныя інвестыцыі. Якасць такіх дарог не заўсёды была добрай, таму аварыйны стан шляхоў зносін быў частай праблемай, асабліва ў мясцовасцях з вільготным кліматам ці балоцістай глебай.

У разглядаемы перыяд у Еўропе не існавала стандартызацыі дарог, таму яны былі вельмі разнастайнымі, прычым маецца на ўвазе і іх якасць. Так, у Неапалітанскім каралеўстве наземныя камунікацыі былі настолькі дрэннымі, што прасцей было

перавозіці аліўкавы алей на караблях пры ўсіх асаблівасцях загрузкі і выгрузкі [2]. У Францыі транспартныя сеткі былі больш шчыльнымі і ўзаемазвязанымі на поўначы, чам на поўдні. Па ступасці, у такой вялікай краіне не існавала нацыянальнай сістэмы дарог. Толькі пасля 1750 г. назіраюцца паляпшэнні ў гэтым кірунку і час вандровак скарачаецца.

Дрэнные дарогі прыводзілі да значных наступстваў і непрадказальнасці для вандроўнікаў. Мало таго, што людзі стамляліся; адмоўным наступствам было яшчэ і тое, што тавары псаваліся, а доўгія вандроўкі звязвалі і так абмежаваны капітал. У Партугаліі на тое, каб дабрацца па дрэнных дарогах з Лісабона ў Порту (350 км), патрабавалася не менш за тызень часу. А Людовік XVI у 1775 г. быў вымушаны адмовіцца ад вылучэння сваіх падданных ад залатых каралеўскім даграннем з-за немагчымасці бяспечнага падарожжа.

Грузавыя перавозкі сутыкаліся з цяжкасцямі з-за якасці саміх дарог і з-за недахопу цяглавай жывёлы. Не на ўсіх дарогах можна было выкарыстоўваць вазы. Часта вага грузаў не перавышала 2 ц, якія можна было перавезці ў кошыках на канях або мулах. У лепшым выпадку, калі дарогі былі добрыя, адзін конь мог пацягнуць 10 ц. У Брытаніі нават у пачатку XIX ст. большую частку грузаў вазілі на канях, таму добрыя дарогі былі істотным фактарам у павелічэнні аб'ёму гандлю.

Праблемай было і тое, што тавары часта перавозілі фактычна не закрытымі, метады пакавання, асабліва цяжкіх тавараў, былі прымітыўнымі. Нельга не ўлічваць і той факт, што жывёлы – гэта жывыя істоты, на паказальнікі якіх уздзеічае надвор'е і якіх неабходна карміць. Пры перавозках на далёкія адлегласці гэта азначала, што трэба везці з сабою яшчэ і дадатковы груз кармоў. Пры гэтым жывёл не хапала. У Венецыі ў 1748 г. аўстрыйская армія не змагла знайсці неабходныя ёй 5000 мулаў.

Яшчэ больш праблем было ў мясцовасцях со складаным рэльефам. У балоцістых мясцовасцях і рэгіёнах з высокім узроўнем грунтовых вод увогуле было цяжка будаваць дарогі, а горная мясцовасць абмяжоўвала хуткасць транспарту.

Дзеля справядлівасці скажам, што паляпшэнне дарог праводзілася. Галоўным стымулам для ўрадаў не абавязкова была эканоміка. Часта паляпшэнне стану дарог дыктавалася неабходнасцю хутчэй перамяшчаць інструкцыі, чыноўнікаў, арміі і саміх манархаў.

Эканамічныя матывы адыгрывалі асаблівую ролю тады, калі паляпшэнне шляхоў зносіў было карысным для дзяржавы. Прыкладам гэтаму можа быць Паўночная Італія. У 1748 г. больш за 500 рабочых было нанята на будаўніцтва дарогі з Балоні ў Фларэнцыю, якая павінна была спрыяць гандлю паміж Ламбардыяй і Тасканай. Філіп V пачаў будаваць сетку дарог з Мадрыда да ўзбярэжжа Іспаніі. Матай былі палітычная цэнтралізацыя і эканамічныя выгоды. У Неапаітанскім каралеўстве ў канцы XVIII ст. спрабавалі будаваць дарогі, каб звязаць правінцыі праз гандаль.

Артыстакраты таксама разумелі эканамічныя перавагі паляпшэння сродкаў камунікацыі. Так, у 1753 г. баварскі барон Хасланг патрабаваў, каб запланаваная новая дарога ішла праз яго землі.

У канцы XVIII ст. камунікацыі паляпшаюцца ў такіх краінах, як Іспанія, Францыя і Савойя. У Парыжы ў 1747 г. была заснавана Школа мастоў і дарог. Аднак большасць дарог заставаліся прымітыўнымі. Так, напрыклад, паміж Верб'е і Аахенам у 1785 г. большую частку дарогі ўсё яшчэ складала "вузкая пясчаная сцежка". Спатрэбілася 17 гадоў, каб пабудаваць дарогу паміж Ніцай і Турынам. Вылучаецца Вялікабрытанія, якая вырашала праблему будаўніцтвам платных дарог. Іх фінансавалі прыватныя інвестары і затым атрымлівалі прыбытак з платы за карыстанне дарогамі. Зразумела, што такія трэсты, якія з дазволу парламента займаліся будаўніцтвам платных дарог, накіроўвалі свае намаганні на тых маршруты, якія маглі прыносіць даход. Але ж гэта садзейнічала развіццю гандлю і эканомікі ўвогуле.

Відавочна, што развіццё наземнага транспарту суправаджалі мноства цяжкасцей і высокі кошт, таму і людзі, і тавары ў вялікіх колькасцях перамяшчаліся па вадзе. Урад Тасканы ў 1766 г. выявіў, што перавозка тавараў па сушы з Пешыі ў Альтапаша каштавала столькі ж, колькі водны шлях з Альтапаша ў Ліворна,

хоць ён быў у 6 разоў даўжэйшым [4, с. 75] Шведы ў 1703 г. выкарыстоўвалі Віслу для дастаўкі артылерыі ў Польшчу [1].

Аднак рачную сістэму не заўсёды можна было выкарыстоўваць: многія рэкі былі не судаходнымі, транспарт часта мог плыць толькі ўніз па плыні, а многія рэкі былі заблакаваныя млынамі і плацінамі. Да таго ж, рэкі не заўсёды забяспечвалі неабходныя сувязі.

Адказам на гэтыя праблемы стала пашырэнне рэк і будаўніцтва каналаў. Такім чынам, мы ўжо бачым спробы людзей змяніць навакольнае асяроддзе і прымусіць прыроду працаваць на чалавека. У Францыі, Прусіі, Расіі і Іспаніі палітычная падтрымка і фінансаванне спрыялі будаўніцтву каналаў. Так, Арагонскі канал, пабудаваны ў 1780-х гг., ажывіў актыўнасць у даліне Эбра. У 1780 г. стала судаходнай рака Рур, што прывяло да павелічэння экспарту вугалю. У 1784 г. быў адкрыты канал Шлезвіг-Гальштэйна. На тэрыторыі Рэчы Паспалітай можна прывесці ў прыклад канал Агінскага 1770-х гг.

Аналагічны бум па паляпшэнні каналаў і рэк адбываўся ў Вялікабрытаніі. Тут удзельнічалі прыватныя прадпрыемствы і прыватныя фінансы. Да 1790 г. каналы звязалі Трэнт, Мерсі і Тэмзу [3]. У Італіі ў 1777 г. быў адкрыты канал Мартэзана з цэнтра Мілана да ракі Ада.

Аднак з каналамі таксама былі праблемы. У Францыі на іх развіцці негатыўна адбівалася апатыя ўраду, варожасць зацікаўленых бакоў, тэхнічныя праблемы і недахоп капіталу. Як з любым шляхам зносіў, патрэбны былі мэтанакіраваныя намаганні.

Што датычыцца марскога транспарту, то за XVIII стагоддзе яго стан нязначна паляпшыўся. Гэты сродак транспарту моцна залежаў ад надвор'я, і гэта была рэальная праблема. Так, у кастрычніку 1700 г. бура перашкодзіла перамяшчэнню войскаў Карла XII са Швецыі ў яе балтыйскія правінцыі [1]. Марскія вандроўкі былі маруднымі ў параўнанні з тым, што будзе ў XIX ст. Тым не менш гэта быў самы танны спосаб перамяшчэння тавараў, таму мора аб'ядноўвала такія рэгіёны, як паўднёвы захад Шатландыі і ўсход Ірландыі, паўночны захад Іспаніі і захад Францыі.

Змены ў транспарце ў XVIII ст. былі невялікімі. Такія тэхнічныя распрацоўкі, як паветраныя шары ў 1780-х гг. і чыгункі, пакуль яшчэ мелі нязначны ўплыў. Праўда, трэба адзначыць, што археалагічныя раскопкі на паўночным усходзе Англіі паказалі, што рэйкі выкарыстоўваліся для паскарэння коннага руху ў вугальных шахтах і на прыстанях, таму не варта недацэньваць развіццё чыгунак у 1780-х гг.

У цэлым можна сказаць, што там, дзе іх будавалі, каналы і паляпшаныя дарогі мелі вялікае значэнне для скарачэння адлегласцей і развіцця міжрэгіянальных сувязей. Новыя паляпшаныя транспартныя маршруты патрабавалі большых капіталаўкладанняў і садзейнічалі павелічэнню занятасці насельніцтва. Павелічэнне хуткасці і частаты паставак садзейнічала інтэграцыі вытворчасці і спажывання, а таксама развіццю рынку.

Аднак такая сітуацыя назіралася не па ўсёй Еўропе. У Партугаліі, напрыклад, дрэнны стан дарог і абмежаваная колькасць судаходных рэк абаранялі мясцовую прамысловасць ад імпарту. У цэлым густая сетка мясцовых дарог у Еўропе мала змянілася за XVIII ст. па якасці, напрамках і выкарыстанню, хоць ужо назіраюцца змены з перспектывай на будучыню.

Спіс выкарыстанай літаратуры

1. Adlerfeld, G. The military history of Charles XII, king of Sweden, written by the express order of his Majesty, by Gustavus Adlerfeld / G. Adlerfeld [Electronic resource]. – London : John & Paul Knapton, 1740. – Mode of access: https://books.google.by/books?id=VFIFAAAAAAJ&redir_esc=y. – Date of access: 28.08.2024.
2. Marino, J. Pastoral Economics in the Kingdom of Naples / J. Marino. – The Johns Hopkins University Press, 1988. – 400 p.
3. Paget-Tomlinson, E. W. The Illustrated History of Canal & River / E. W. Paget-Tomlinson [Electronic resource] – Navigations Landmark, 2006. – Mode of access: https://books.google.by/books/about/The_Illustrated_History_of_Canal_River_N.html?id=ZF50AAAAAAJ&redir_esc=y. – Date of access: 28.08.2024.
4. Wahnbaeck, T. Luxury and Public Happiness: Political Economy in the Italian Enlightenment / T. Wahnbaeck. – Clarendon Press, 2004. – 240 p.