

ков, преимущественно еврейской национальности. До разделов Речи Посполитой белорусская промышленность была тесно связана с польской. В частности, польские мастера и немецкий капитал сыграли важную роль в зарождении и развитии текстильной промышленности в Гродненской губернии. Когда в 20-е – 50-е гг. XIX в. между Царством Польским и Россией была установлена таможенная граница, многие польские предприниматели перенесли свою активность в Беларусь, не огражденную от России таможенным барьером. В результате, к 1860 г. только в Гродненской губернии существовало 46 суконных фабрик. [7, с.43] Однако в последующее время белорусский рынок был заполнен российским текстилем, сбыт которого в Беларуси становился прибыльным вследствие всё тех же благоприятных железнодорожных тарифов. В результате текстильная промышленность пришла в упадок, практически исчезло производство сахара. Активно развивались только пищевая промышленность, перерабатывавшая местное сельскохозяйственное сырьё, и деревообрабатывающая, в развитии которой участвовали иностранные инвесторы, в частности германский капитал.

УДК 338.47: 947(476)

Малыхина Л.Ю.

РЕЧНОЕ СУДОХОДСТВО ЗАПАДНОГО РЕГИОНА БЕЛАРУСИ (1860 – 1914 ГГ.)

В средствах массовой информации Республики Беларусь в последнее время активно пропагандируется идея возрождения сети водных путей с целью развития на них экологического туризма. В связи с этим, особый интерес представляет изучение истории речного судоходства, которое достаточно продолжительное время было связано, прежде всего, с перевозкой товаров. Применение речной транспортной системы в экономической жизни западной части Беларуси в составе Российской империи в пореформенный период значительно уменьшилось. Но для понимания причин этого процесса лучше всего сначала обратиться к рассмотрению значения водных путей в белорусских уездах Виленской и Гродненской губерний к середине XIX в.

Начиная с характеристики расположения судоходных и сплавных рек западной Беларуси, мы прибегнем к исследованию И. Столянского «Девять губерний Западно-Русского края» (СПб, 1866), где встречаются сведения о географических особенностях рек и о том, как они использовались в первой половине 60-х гг. XIX в.

Границы Виленской губернии в основном проходили по «живым урочищам» – по линиям рек и ручьёв. На юго-западе Виленский край граничил с Гродненской губернией по реке Неман, и по ней же, литовская часть, – с Сувалковской губернией Польши. **Неман** был важной водной артерией Беларуси и по Виленской губернии протекал на 395 вёрст (1 верста = 1,06 км) шириною до 35 сажень в начале (1 сажень = 2,13 м) и при выходе – 75 сажень. Глубина этой реки с обрывистыми, возвышенными берегами колебалась от 1 до 1,5 сажени, а при разливе нередко достигала 3 сажень [6, 27]. Следует учитывать, что на белорусской территории губернии река в верхнем течении только набирала силу.

В Вилейском уезде начиналась судоходная река, приток Немана, **Вилия**. Она делила губернию на две равных части с северо-востока на юго-запад. Сплав по Вилии начинался от впадения речки Двинки на границе Витебской губернии, а судоходство – от г. Вилейки. На её протяжении в начале 60-х

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Л. Солоневич. Краткий исторический очерк Гродненской губернии за 100 лет её существования (1802 – 1902). – Гродно, 1901
2. ГУ «НИАБ в Гродно». Ф. 2 оп. 38, д. 646, л. 11-12
3. ГУ «НИАБ в Гродно». Ф. 2 оп. 17, д. 790, л. 131
4. Беларусь. Этнаграфія, дэмаграфія, дыяспара, канфесіі. Атлас. – Мн., 1996
5. А.П. Жытко. Дваранства Беларусі перыяду капіталізму 1861 – 1914 гг. – Мн., 2003
6. Энциклапедыя гісторыі Беларусі. - Т.6, ч. II. Мн., 2003 арт. “Чыншавая рэформа 1886 г.”
7. Гродненская губерния. Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – С-Петербург, 1903
8. ГУ «НИАБ в Гродно». Ф. 1, оп. 22, д. 1663, л. 11
9. Кожушков А.И. Развитие капитализма в сельском хозяйстве Беларуси во второй половине XIX в. – Мн., 1963
10. Журнал заседаний Губернского комитета от 26, 27, 28 и 29 ноября 1902 г. / Гродненская губерния. Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. – С-Петербург, 1903.

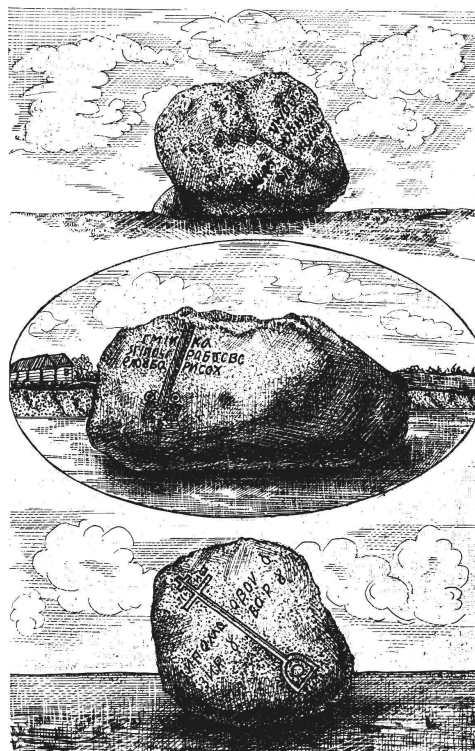


Рис. 1. Борисовы камни.

годов функционировало 11 пристаней. В те времена река была богата такой рыбой, как лосось, осётр и другими, прибывающей из Немана, и поэтому рыболовный промысел в крае существенно облегчал жизнь населения.

На северо-востоке Дисненского уезда границей с Витебской губернией служила ещё одна судоходная река Беларуси,

Малыхина Людмила Юрьевна, доцент кафедры социально-политических и исторических наук Брестского государственного технического университета.

Беларусь, БГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

выходящая к Балтийскому морю – **Западная Двина**. Поскольку её крутые, высокие берега переживали вскрытие ото льда приблизительно 4 апреля, а замерзание – где-то 18 ноября, она была открыта для навигации 229 дней – 2/3 года. Но, как уточняет И. Столпянский, развитию судоходства на белорусской части реки мешали мели, пороги, «быстрины». Кроме незначительных притоков в Западную Двину впадали две сплавных реки: **Дисна** и **Друя**, славящиеся замечательными пристанями.

В русле р. Дисны также находились опасные пороги в падении от 4 да 5 футов (1 фут = 30,48 см) на протяжении 150 сажень. Любопытным является упоминание о том, что в то время «в Дисненских порогах находились два опасных камня, из них один назывался «Писанник» [6, 27-29]. На нём изображался крест и старославянские надписи о полоцком князе Борисе. Вероятнее всего речь идёт о так называемых «Борисовых камнях», которые к тому времени очутились в русле Дисны (см. рис. 1).

В белорусской части соседней Гродненской губернии Нёманская система по величине и значению занимала уже первое место, за ней шла Нарев-Бугская, относящаяся к Балтийскому морю. И, наконец, на третьем месте был бассейн реки **Припяти**, принадлежащий Чёрному морю.

Нёман в Гродненской губернии занимал до 140 вёрст от устья р. Щары (Шары) до Ротничанки. Из его судоходных притоков в губернии находились: **Щара** в Слонимском уезде; **Свислочь**, на 110 вёрст растянувшаяся из Волковыского в Гродненский уезд; **Зельвяна (Зельва)** длиной в 135 вёрст из Волковыского уезда; **Лососна** – 155 вёрст [6, 48]. Из них р. Щара представляла наибольшее практическое значение, так как соединяла Нёманскую систему с Днепровской, навигация на ней начиналась уже в первой половине марта [11, 1-11].

Белорусская часть **Западного Буга** занимала уезд Брест-Литовска и служила границей с Седлецкой губернией Польши. Как описал реку И. Столпянский: «Течение длинно, извиристо, с множеством отмелей, постоянно изменяется» [6, 48]. Судоходным из впадающих в Буг притоком была река **Мухавец** – она начиналась у Пружан и впадала в Буг у Брестской крепости. Сплав также осуществлялся по рекам **Нурець** (на карте она не найдена) и **Нарев** из Пружанского уезда. Река Нарев длиной в 288 вёрст составляла границу с Польшей, и её бассейн был самый обширный в Гродненской губернии. Не упомянутой в источнике 1866 г. была только сплавная река, приток Западного Буга **Лесная** (нередко звучит в отчётах на польский лад – «Лесна»). Введение Лесной в Днепровско-Бугскую систему произошло не так давно: в 1838 г. был утверждён проект очищения русла реки, идущего через Беложевскую пушу [20, 3].

Большая грузоподъёмность при относительно малой затрате сил на транспортировку долгое время была главным преимуществом белорусских рек. По этой причине строительство **судоходных каналов** в западной части Беларуси ещё в конце XVIII века было рентабельным. Из трёх на Беларуси искусственных каналов, соединяющих Чёрное море с Балтийским, в очерченных нами границах имелся только один – **Днепровско-Бугский** (Кобринский уезд). Ещё в 1853 г. П. Шпилевский в своих путевых заметках высказывал мнение о том, что «Кобрин лежит на пункте портовом и мог бы быть торговым городом, если б соединить Мухавец с Припятью посредством так называемого Королевского канала, тем более, что Мухавец, в других местах неспособный к портовому отправлению от Кобрина становится судоходным». Идея Яна Казимира о создании ещё в XVII веке этого канала была осуществлена только в середине XIX в. [9, 8]. Он был прорыт между Бугом и притоком Днепра – Припятью. Реки **Пина** и **Мухавец** часто мелели и подпитка водой была слабой. Оттого торговцы избегали срочных контрактов, чтобы не терпеть убытки при просрочке доставки груза, зазимовки. Сотрудник

Императорского Русского Географического Общества П. Бобровский в своём исследовании Гродненской губернии оценил её водные пути как «не вполне благоприятные для беспрепятственного движения транспорта... Важнейшие два пути, служащие для перехода транспорта из Днепра в Нёман и Вислу: системы Огинского и Днепровско-Бугского каналов, местами до того мелководны, что судоходство, по необходимости ограничивается кратким периодом навигации» [3, 369]. В начале XX в. Днепровско-Бугский канал почти бездействовал: за 1907 г. по каналу прошло только 1 судно и 2170 плотов, за 1908 г. – три судна и 1253 плота [8, 95].

Задачу соединения бассейнов Нёмана и Днепра выполнял **канал Огинского** от реки Щара к Припяти недалеко от Пинска. Это место находится практически у юго-восточных границ Гродненской губернии, а потому канал служил способом доставки грузов к Нёману. Канал Огинского из-за мелководья использовался обычно в весеннее время, при разливе. Как писал М. В. Довнар-Запольский: «Огинский канал и Щара представляют собою довольно мелководный переход и устаревшую систему шлюзов. Верхнее течение Нёмана изобилует мелями. Отсюда ряд промедлений при сплаве леса и дороговизна сплава, доходящая до того, что транспорт обходится до одной трети стоимости» [7, 161].

Березинский искусственный водный канал также располагался недалеко от границ Виленского края. Соединяя Припятскую Березину и Западную Двину на северо-западе Минской губернии, он служил передаче грузопотока из центральной и восточной части Беларуси.

Днепровско-Бугский и Огинский каналы давали системам Нёмана и Вислы огромный грузооборот белорусского леса. Полностью раскрыть потенциал водных ресурсов не удавалось никогда. К примеру, по той причине, что две важные водные артерии западного региона России – Нёман и Висла – имели конечные гавани в Пруссии, не менее важным для преодоления конкуренции Германии считали строительство Виндавского канала. Но оно так и не началось.

Безусловно, нас интересует не столько географический, сколько экономический аспект развития водных путей. Поэтому, исходя из практической значимости, речную сеть западного региона Беларуси мы классифицируем следующим образом:

- К рекам с регулярной навигацией и выходом в другие речные системы относились Нёман (от Свержея), Западная Двина, Буг, Пина, Мухавец, Щара, Вилия (от Вилейки), Ясельда (до Огинского канала). Она текла из центра Гродненской губернии в Припять).
- Березина (Нёманская), Дисна использовались для судоходства и лесосплава нерегулярно.
- Лесосплавными реками с элементами местного сообщения были Лесная, Свислочь, Нарев (на территории Беларуси).
- Существовали и лесосплавные лишь в полоую воду или совсем не используемые в транспортных целях реки (перевозили сено, скот, дрова). Так, гродненский уездный исправник упоминает в 1888 г. Свислочь и Котру, по которым в весеннее время сплавлялся лес [2, 177].

Реки и каналы имеющие значение для сплава находились в ведении Министерства Путей Сообщения (МПС) и Министерства Внутренних Дел, что создавало определённые неудобства как для самих ведомств, так и для купечества.

Исходя из сопоставления отчётной документации МПС, можно сделать вывод, что речное судоходство западной части Беларуси координировал Виленский IX Округ Путей Сообщения. В крупных портовых городах располагались центры этого округа. Так, к судоходству II Дистанции V Отделения этого округа относилось движение по р. Щаре (с пристанью в Слониме) и р. Нёман (с пристанью в Гродно) [12, 60]. В Брест-Литовске находилось руководство в пределах III

Табл. 1. О речном судоходстве Гродненской губернии за 1861 и 1869 гг.

Название рек	Число прошедших судов	Число прошедших лесн. плотов	Число судорабочих	Общая ценность груза	Пристани
Пинской системы По р. Щаре грузилось и отправлялось	15 (52)	333 (287)	Лоцманов 5 Судорабочих 376 (693)	64 632 (70 668)	Слонимская
Разгрузилось	68 (42)	17 (1)	-	15 781 (19 404)	
Прошло мимо	64	1798	-	-	
По Нёману грузилось и отправлялось	225 (109)	96 (131)	Лоцманов 236 Судорабочих 2 582 (1205)	518 505 (285 410)	Гродненская
Разгрузилось	268 (95)	166 (58)	-	317 554 (8 4351)	
Прошло мимо	63 (92)	913 (623)	-	-	
Днепровско-Бугской системы По р. Западному Бугу, Мухавцу, Лесной грузилось и отправлялось	247 (130)	96 (90)	Лоцманов 235 Шкиперов 88 Судорабочих 1 706 (599)	482 008 (187 611)	Теребунская, Брестская, Кобринская, Гранно, Семятичская, Мельницкая, Немировская, Здарская, Гунизнанская (Бульково, Дубицкая, Карчи и др.)
Разгрузилось	-	32	-	-	
Прошло мимо	18	837	-	-	
Итого	968 (520)	4 288 (1 190)	5 228 (2 557)	1 398 480 (647 744)	

Дистанции II Отделения IX Округа, которое заведовало транспортировкой товаров по рекам Днепровско-Бугской системы Западный Буг, Мухавец и Лесной [13, 72]. Перед войной оно стало называться «Брест-Литовское отделение Виленского Округа в пределах Гродненской губернии».

В 1861 г. по рекам и каналам 5 западных губерний прошли 13, 1 тыс. судов и 17, 1 тыс. лесных плотов. На водном транспорте было занято более 135 тыс. работников [2, 13]. Чтобы выяснить, как на общем фоне выглядел западный регион Беларуси, представим опубликованные статистические данные Центрального Государственного Исторического Архива СССР (ныне – Российский государственный исторический архив в Москве) за этот же год по Гродненской губернии [2, 147-148]. Кроме того, в скобках будут указаны архивные данные за 1869 г., что позволит нам оценить динамику развития судоходства [14, 498].

Как видно по таблице 1, в системе водного транспорта Гродненской губернии в 1861 г. было занято всего около 4 % от всех судорабочих Беларуси. Явное господство плотогонов обусловило крайне низкое количество работников речного транспорта, но не стоит забывать, что отмечалось это на заре развития пароходства в России. Через реки губернии прошло 7,4 % судов и 25 % лесных плотов.

Через 8 лет число прошедших по рекам губернии судов снизилось почти вдвое, плотов – в 2, 5 раза. Соответственно – вдвое – снизилась общая ценность груза, который был перевезён по рекам Пинской и Днепровско-Бугской водных систем. Уменьшилось в тех же размерах количество занятых на судах рабочих и лоцманов. Столь стремительный упадок роли сети речного транспорта, который на первых порах оценивался как временное явление, был вызван рядом объективных факторов, о которых будет сказано ниже.

Для сравнения, в бассейне Западной Двины (Виленская губерния) к началу железнодорожного строительства сплавное судоходство достигло максимальных размеров: в 1859 г.

по ней прошло 10 256 судов и 2 698 плотов, где было занято 56 412 человек [8, 47].

Транспортировка товаров по воде осуществлялась судами или с помощью плотов. Доставка судами экономила время, сохраняла груз от порчи и тряски. Но по причине мелководья, скажем, на Мухавце, Щаре, в верховьях Нёмана, торговцы не были уверены в благополучном прибытии товара на место назначения. Нередко приходилось останавливать транспорт и выгружать товар для перевозки сухопутным, сбывать на месте за бесценок или оставаться на зимовку до следующей навигации. К началу навигации у речных пристаней скапливалось огромное количество товаров, привезённых по зимнему пути. Беспрепятственная перевозка могла производиться только в течение 2 месяцев при большой воде – весной и осенью.

В этом отношении использование плотов было более надёжным способом, поскольку совершалось весь период навигации. И хотя такая перевозка была медленной, приводила к порче товаров, (ущерб составлял от 10 до 20 % ценности клади), промышленники охотнее транспортировали товар на плотах. Чтобы представить в каком же соотношении происходило использование различных форм переправки груза водой, возьмём для обработки статистические данные из «Ежегодника России 1904 г.» (СПб, 1905. – С. 363) [2, 183].

Согласно представленным цифрам, в Гродненской губернии, где протяжённость водных путей на 1 тыс. кв. вёрст была наименьшей, тем не менее, из 1333 вёрст судоходство могло осуществляться на большей их половине (56 %). В Виленской же губернии, несмотря на самый высокий показатель плотности водных путей на территории, суда использовались лишь на 28 % из 2119 вёрст. Это подтверждает наше положение о том, что мелководье, пороги и другие географические особенности рек Виленского края не способствовали внедрению и распространению более совершенного транспорта, но вполне удовлетворяли необходимость в сплаве плотогонами леса на продажу.

Табл. 2. Протяжённость внутренних водных путей Беларуси в верстах, 1903

Губернии	исключительно для сплава плотов	судоходство	итого	в числе судоходных пароводных	на 1 тыс. кв. вёрст приходится вёрст вод. путей
Минская	1577	2294	3871	1156	48,4
Могилёвская	638	1048	1686	832	40,1
Витебская	1266	934	2200	525	57,0
Гродненская	587	746	1333	147	39,2
Виленская	1523	596	2119	183	57,6

Для перевоза товара использовались суда различной вместимости: лодка (поднимала груз до 100 пудов); полубарок (вмещал 500 кулей хлеба; барка, со всеми снастями – хлеба до тысячи кулей). В 1861 г. в Гродненской губернии строительства барок ещё не велось, а населением использовались суда “под наименованием Витины, Лыжвы, Галеры, Дубасы и Байдаки”, которые покупали в Волынской и Минской губерниях [15, 15]. Из рапортов уездных исправников за следующий год выясняется, что жителями Слонимского уезда были построены частные суда – помещиком Иваном Константиновичем Герудовичем Витина длиной 25 сажень 7 вершков, а Изей Зеликом Мовшевичем Берковичем – 4 барки длиной в 16 ½ сажень [16, 3-5]. Отчёт за 1866 г. подтверждает предположение о том, что в Слонимском уезде судостроение становится налаженным промыслом: Абрам Ицка Левит выпустил Витину длиной в 26 сажень. Кроме того, зарегистрировано появление частной лодки «Шулея» Ария Левина в Гродно [17, 2-4].

Стоимость перевозки на судах зависела от платы рабочим, была обусловлена остановками, разницей в цене на товар. Скажем, в начале навигации 1861 г. по Гродненской губернии цена перевоза на лодке до 100 пудов груза на 100 вёрст колебалась от 3-х в Кобринском уезде до 10 коп. в Гродненском за 1 пуд [15, 48]. В 1959 г. четверть ржи в Пинске, городе, куда стекались запасы хлеба, стоила 2 руб. 50 коп, а в Балтийском порту – 6 руб. 25 коп. В Гродно за это же количество ржи давали около 4-х руб. Следовательно, при удобном стечении обстоятельств через месяц пути по Пине через канал Огинского в р. Щару к Гродно купец получал значительную прибыль [3, 370].

Скорость передвижения плотов по воде составляла приблизительно от 10 до 35 вёрст в сутки. К примеру, приплыть из Пинска в Гродно можно было за один месяц, из Пинска в Брест – за две недели [3, 370]. Движение судов также было медленным – от Столбцов до прусской границы по Нёману вниз по течению за день преодолевали 29-40 вёрст, вверх – 10-12 вёрст [8, 47]. Судно, плывущее вверх по течению, пользовалось преимуществами, во время ночных остановок зажигали сигнальные костры на берегу. Мели и подводные камни старались оградить шестами, вехами, использовали систему зарубок, заломов на берегах.

Бесспорно, успех в развитии судоходства в эпоху второй технологической революции напрямую зависел от внедрения более совершенных транспортных средств, но паровой двигатель на речные пути проникал очень медленно. Первый пароход появился на Днепре – более глубоководной реке Восточной Беларуси – в 1823 г. В бассейне Западной Двины, на севере виленского края, настоящее пароходство так и не развилось. Более подходящим для этого по навигационным свойствам стал Нёман. В 1835 г. виленский купец Розинг получил привилегию на постройку пароходов. И хотя В. А. Жучкевич считает, что пароходства на белорусском участке Нёмана не было [8, 47], данное утверждение можно с лёгкостью опровергнуть с помощью архивных материалов. Во-первых, в них встречается упоминание, что ещё в 1852 г. некий Нохим Минц, приобретший паровое судно в Англии, просил разрешения организовать пассажирское судоходство по р. Нёман с целью отправлять «отчаявшихся» из Гродно на минеральные воды в Друскеники [18, 3-8]. Во-вторых, как минимум с 1888 г.

по Нёману от Гродно до Мостов совершал рейсы пароход владельца О’Бриенн де Ласси [2, 177]. В навигацию 1914 г. по Нёману ходили 2 казённых от МПС и 3 частных парохода – “Приятель”, “Надежда”, “Русалка”, паровой катер. И только 18 июля 1914 г., когда пароходы по военно-судовой повинности перешли в казну, как констатировал инспектор судоходства, “вся жизнь Нёмана была приостановлена” [13, 76].

Речной транспорт в 1900 г. по Беларуси насчитывал 310 непаровых и 23 паровых судна [4, 325; 10, 175], по другим источникам – 194 паровых и 590 непаровых судна [5, 123]. Увы, на западе Беларуси в начале XX в. был зафиксирован наиболее низкий уровень использования пароходов: в Гродненской губернии – на 11 % речных путей, в Виленской – на 8,6 % [подсчитано по таблице 2. – Л. М.]. Слабое оснащение речной сети паровым транспортом объяснялось не столько отсутствием предприимчивости частных лиц или заинтересованности соответствующих министерств, сколько географическими особенностями рек и уменьшением грузопотока по ним. Изменить ситуацию было практически невозможно: реконструкция русел не могла носить долговременного эффекта. И бурное развитие железнодорожного транспорта на западных рубежах империи с лихвой возместило потребности в росте коммуникаций. В отдельных случаях строительство железных дорог приводило к оживлению речного транспорта – если реки выполняли роль подъездных путей там, где их пересекали железные дороги. Лесные грузы часто получали с речных пристаней. Железнодорожное строительство само по себе нуждалось в лесоматериалах для шпал, станционных построек. Так, после строительства Московско-Брестской, Брестско-Киевской и Либаво-Роменской дорог нагрузка на Припять в первые годы увеличилась. Кратковременное оживление, сменившееся упадком, наблюдалось и на Нёмане при строительстве линий Барановичи – Вильно и Барановичи – Волковыск – Белосток [8, 95].

Основными предметами сбыта с помощью сплава по воде традиционно выступали лес и зерновые. Наиболее существенное участие в товарообороте принимала Виленская губерния по размерам торгового оборота, а Гродненская – по количеству торговых предприятий [7, 218]. Сначала торговые пункты выдвигались в связи с речными пристанями. Города-пристанни являлись распределителями дальнейшего направления продуктов. Торговля по воде носила преимущественно транзитный характер. Направление грузов к устью Двины и Нёмана из центральных и южных районов России давало возможность местным предпринимателям принимать участие в комиссионной торговле.

Для сплава за границу брёвна, брусья, колоды свозились на берега сплавных и судоходных рек к пристаням или более удобным для спуска на воду пунктам. Затем сплавивались плоты различной величины, в зависимости от ширины фарватера рек. Лесосплав поощрялся законом. По Уставу путей сообщения 1857 г. с открытием водного пути для судоходства и сплава судовладельцы и плотогоны получали право пользования бечёвниками (узкая полоска земли вдоль берега) по обе стороны реки в обе стороны реки в десятисаженной полосе. Как правило, об этом знали только на крупных реках, а у других речных путей плетни и изгороди подходили к самому устью, а мельницы служили препятствием для сплава.

Показательным в этом случае является ответ на жалобу владелицы имения Миневицы Кобринского уезда Резвяковой Марии на Министерство путей сообщения за стеснение её в пользовании бечёвником реки Мухавец со стороны этого ведомства с 1898 по 1900 год. Жене статского советника разъяснили, что прибрежная полоса земли состоит, во-первых, из бечёвника искусственного (который на основании положения от 23 августа 1876 г. Комитета Министров занят гидротехническими сооружениями Днепроовско-Бугской системы; и, во-вторых, из бечёвника естественного, из которого по закону ведомством производилась выборка земли. А поскольку при устройстве сооружений ещё в 1844 - 1848 г. владельцы имения на берегу не взыскали положенного вознаграждения, жалобу оставили без последствий [19, 4].

Принято считать, что упадок речного транспорта связан с ростом железных дорог. Но на белорусских реках такой упадок наметился ещё с 50-х гг. XIX в. Отчасти это объясняют сведением лесов на берегах рек, что уменьшило возможности лесосплава. Одной из причин называют и снижение роли меридиональных транспортных путей при возрастании роли путей из Центральной России в зарубежные страны. Возможности технического прогресса на белорусских реках ограничивались их небольшими размерами и глубинами. В силу своих природных особенностей – мелей, излучин, ледостава – реки Беларуси уже не могли найти широкого транспортного применения [8, 94]. Упадок водных путей начался с отмирания судоходства на малых реках. Малая вместимость судов, низкие скорости – все эти недостатки вместе с общим снижением внимания к речному транспорту привели к упадку его роли в хозяйственной жизни Гродненской и Виленской губерний к концу XIX в.

В упадок приходили и каналы, с 1880 - 1890-х годов прекратилось движение на Огинском канале, а затем и на Двинско-Березинской системе. Водные пути могли использоваться только при значительной их реконструкции, для которой не имелось ни капиталовложений, ни экономических предпосылок. Существует немало доказательств тому, что администрация западных губерний для оживления торговли по реке стремилась найти источник для финансирования очистных работ, укрепления берегов. Так, П. Бобровский в монографии за 1863 год упоминает о необходимости начать очистку русла Немана, улучшить Гродненскую пристань [3, 462]. За приведение в судоходное состояние реки Вилии и урегулирование судоходства на Мухавце и Днепроовско-Бугском канале ратовали собравшиеся на Виленском съезде Северо-Западного края в марте 1914 г., но начавшаяся через полгода I мировая война и оккупация западно-белорусских земель на несколько лет парализовали движение речного транспорта.

Таким образом, водные пути западной Беларуси, которые на протяжении столетий формировали основные направления грузопотоков и рост городов у рек, переживали в последней четверти XIX – начале XX в. сложный период, связанный, с одной стороны, с внедрением новых транспортных средств и гидро-

технических сооружений, с другой стороны, с общим снижением роли речного судоходства в экономике. Постепенное отмирание сети водного транспорта и уменьшение его роли в перевозке товаров предопределили как географические особенности упомянутых водных артерий, так и недостаток средств, направленных на усовершенствование и очистку их русел. Несмотря на то, что не все реки западно-белорусского региона были пригодны для судоходства, благодаря своей разветвленности и непосредственной близости к границам Российской империи, они ещё долгое время после появления железных дорог служили способом передачи лесных и, уже в меньшей мере, хлебных грузов в Польшу, Германию и другие страны.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Бейлькин Х.Ю. Сельскохозяйственный рынок Белоруссии 1861-1914 гг. / Науч. ред. М. О. Бич. – Мн.: Наука и техника, 1989.
2. Белоруссия в эпоху капитализма: Сб-к док. и мат. в 3-х т. / АН БССР. Ин-т истории. Т. 2. Развитие капитализма в промышленности, положение промышленных рабочих и рабочее движение в Белоруссии 1861-1900 / Сост. З. Е. Абезгауз, Н. Л. Рябцевич. – Мн., 1990.
3. Бобровский П. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Гродненская губерния. Ч. 2. – СПб., 1863.
4. Гісторыя Беларусі: У 2 ч. Ч. 1 / Пад рэд. Я.К. Новіка і Г.С. Марцуля. – Мн., 1998.
5. Гісторыя Беларусі: XIX-XX стагоддзі: Курс лекцый. У 2 ч. Ч. 2 / П. І. Брыгадзін, У. Ф. Ладзьсеў, П. І. Зялінскі. – Мн., 2000.
6. Девять губерний Западно-Русского края в топографическом, геогностическом, статистическом, экономическом, этнографическом и историческом отношении / Автор-состав. И. Столпянский. – СПб., 1866.
7. Довнар-Запольский М.В. Народное хозяйство Белоруссии. 1861 - 1914 гг. – Мн., 1926.
8. Жучкевич В. А. Дороги и водные пути Белоруссии: Историческо-географические очерки. – Мн., 1977.
9. Шпилевский П. Путешествие по Полесью и Белорусскому краю // Современник (СПб). – 1853. – Т. XL. – Отд. II.
10. Эканамічная гісторыя Беларусі / Пад рэд. В. І. Галубовіча. – Мн., 1995.
11. Национальный исторический архив Беларуси в Гродно. Ф. 12. Оп. 2. Д. 532.
12. Там же. Ф. 1. Оп. 279. Д. 1981.
13. Там же. Ф. 14. Оп. 3. Д. 71.
14. Там же. Ф. 1. Оп. 22. Д. 1823.
15. Там же. Ф. 1. Оп. 6. Д. 114.
16. Там же. Ф. 1. Оп. 22. Д. 1256.
17. Там же. Ф. 1. Оп. 22. Д. 1664.
18. Там же. Ф. 1. Оп. 28. Д. 228.
19. Там же. Ф. 2. Оп. 28. Д. 409.
20. Там же. Ф. 8. Оп. 1. Д. 311.

УДК 940

Спирин В.С.

ПРОБЛЕМА ДЕЙСТВЕННОСТИ КРИТИЧЕСКИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ ГАЗЕТНОЙ ПЕРИОДИКИ БЕЛАРУСИ (1976-1984)

В этом году исполняется восемь лет со дня принятия Указа Президента № 630 от 5 декабря 1997 г. «О реагировании должностных лиц на критические выступления СМИ», где их

руководству вменилось в обязанность «считать обеспечение объективности и действенности критических выступлений одной из основных задач своей деятельности»[1]. Обоснован-

*Спирин Владимир Сергеевич, старший преподаватель кафедры истории Беларуси Брестского государственного университета им. А.С. Пушкина.
Беларусь, БрГУ, 224665, г. Брест, бульвар Космонавтов, 21.*