

Таким образом, по результатам исследования установлено, что существует связь в процессе трансформации пространства, построенная на сочетании старого и нового, тем самым подтверждая наличие линии преемственного развития пространственно-планировочной структуры. Материал показывает возможность постижения и применения забытых или утраченных закономерностей, действовавших в пространстве.

Следовательно, градостроительный процесс развивается гармонично, со временем лишь поступательно расширяя сферы влияния. Несмотря на смену градостроительных концепций, выявленные устойчивые элементы в композиционном построении пространственной структуры оставались неизменными, соединяясь и наслаиваясь в понятие «культурный ландшафт».

Используя взаимодействие градостроительных функций сооружений культурного ландшафта, участвующих в организации пространства поселений и территорий, прилегающих к транспортным артериям и решённых во взаимодействии с этим пространством, они могут способствовать самоорганизации процесса и зарождению самодостаточного существования планировочной структуры. Для организации освоения пространства требуется его научное обоснование, упорядочение и разработка соответствующей разрешительной документации. Выбор наиболее приоритетных направлений деятельности на конкретных участках планировочной структуры «совместного пространства» поможет создать возможности для самореализации участников проекта.

Полученные результаты позволяют наметить дальнейшие пути и направления формирования планировочного каркаса Гомельского региона, что непосредственным образом может способствовать инвестиционной активности и инновационной деятельности во всех сферах жизнедеятельности.

Литература

1. Кишик, Ю. Н. Генеральные планы исторических центров городов. – Гродно: пособие проектировщику / Ю. Н. Кишик. – Минск: Минсктипроект, 2007. – 282 с.: ил. 222.
2. Морозов, В. Ф. Гомель классический. Эпоха. Меценаты. Архитектура. Мн.: Изд-во «Четыре четверти», 1997. 336 с., ил.
3. Памяць: Гіст.-дакум.хроніка Гомеля: у 2 кн. – Мінск: БЕЛТА, 1998. – Кн. 1. – 608 с.
4. Иконников, А.А. «Зарубежная архитектура» от «Новой архитектуры» до постмодернизма. – Москва: Стройиздат, 1982.

RESUME

In the article «The correlation of evidence of the value and sense component of the individuality of future pedagogues with indexes of interpersonal interaction in a small group» there have been reflected approaches to studying the notion of «a future pedagogue's individuality»; presented the results of a research on the value and sense component in the structure of individuality and indexes of interpersonal interaction in a small group; made an analysis of the correlation determined between them; described the methods and specific principles of the performed research.

The possibility of using the acquired results during the educational process for management of the development of future pedagogues' individuality as well as for realizing its potential in pedagogical interaction is of certain interest.

УДК 338.47: 947(476)

Малыхина Л.Ю., БрГТУ, Брест

ДНЕПРОВСКО-БУГСКИЙ КАНАЛ: ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПЕРСПЕКТИВЫ КУЛЬТУРНО-ТУРИСТСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

В средствах массовой информации Республики Беларусь активно пропагандируется идея возрождения сети водных путей с целью развития экологического туризма. Одним из интересных мест на Брестчине, которое можно посетить во время речной прогулки, является памятник гидротехнического строительства XVIII в. – Днепроовско-Бугский канал.

Наши предки могли попасть с Днепра на Западный Буг по рекам Пина, Припять, Волока Мухавец. На этом удобном водном пути было только одно препятствие – полоса заболоченной поймы, которую до появления канала приходилось преодолевать волоком. Идея о создании ещё в XVII в. водного пути, соединяющего бассейны Балтийского и Чёрного морей, принадлежала королю Речи Посполитой Яну II Казимиру Вазе (1648–1668 гг.), однако потеря Киег всех районов восточнее Днепра по Андрусовскому перемирию 1667 г. сделала невозмож её осуществление.

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 в конце XVIII в. всё ещё было рентабельным. Строительство гидротехнического сооружения между притоком Буга Муховцем и притоком Припяти Пиной началось во время правления последнего короля Речи Посполитой Станислава Августа Понятовского. Поскольку канал располагался в пределах Берестейского воеводства, уроженцем которого он был (ныне – д. Волчин Каменецкого района) сначала канал назывался Королевским.⁹ Первый проект искусственного русла был сделан королевским картографом Ф.Ф. Чаки в 1766 г., строительство было начато в 1775 г. и завершено в 1783 г. – были выпрямлены извилистые русла Пины и Мухавца, канал использовался для сплава леса и прохождения небольших судов. Первый караван судов Королевский канал провёл лишь в конце XVIII в.

После вхождения в 1795 г. в состав Российской империи белорусская часть реки Западный Буг полностью занимала Брест-Литовский уезд Гродненской губернии и служила границей с Седлецкой губернией Польши, её течение было извилистым, с множеством отмелей, постоянно изменялось. Судоходной из впадающих в Буг притоков была только река Мухавец – она начиналась у г. Пружан и впадала в Западный Буг у Брестской крепости. В 1838 г. был утверждён проект очищения идущего через Беловежскую пушу русла ещё одного притока Западного Буга – небольшой сплавной реки Лесной [1, 3], введение этой реки в Днепровско-Бугскую систему произошло ещё в первой четверти XIX в. А уже в 1817 г. по каналу прошли 382 судна и 221 плот с лесом. По тем временам грузооборот в 3–4 судна и 1–2 плота был очень велик.

Большая часть искусственного канала располагалась в границах Кобринского уезда Гродненской губернии. По описаниям русского исследователя И. Столпянского, земная поверхность Кобринского уезда в южной части была низменной, переходящей в болото – ведь уезд составлял северную часть обширных Припятских болот и только в северо-западной части имел равнинность, возвышающуюся над уровнем моря на 550 футов [167,64 м. Здесь и далее по тексту в метрическую систему переведено автором – Л.М.]. В южной части уезда между рекой Пиной и Днепровско-Бугским каналом в те времена находилось очень много болот, из которых одно на протяжении 70 вёрст в длину и от 6 до 30 вёрст в ширину считалось абсолютно непроходимым, кроме того много болот располагалось в восточной части уезда вдоль реки Ясельды.

Как уточняет И. Столпянский, канал в рамках Кобринского уезда располагался «на протяжении 75 вёрст 160 сажень [79 км 840 м], шириною по дну 5 сажень [10,65 м], а сверху – 10 сажень [21,30 м], глубиною же доходит до 7 1/2 футов [2,23 м]. По каналу устроено несколько плотин и сделаны насыпи для бичевой тяги. Все гидротехнические сооружения, входящие для поддержания правильного судоходства, простираются на 411 вёрст [435,66 км], каковые сооружения начаты были в 1839, а окончены в 1843 г.» [2, с. 60].

На протяжении 1837–1848 гг., как свидетельствуют данные энциклопедии, были выполнены работы, позволившие проводить через канал баржи с большой осадкой. Необходимый уровень воды поддерживался 7 деревянными водозаборными плотинами [3, с. 245]. Для обеспечения высокой воды в канале дополнительно были сооружены ещё три водоподводные канала: Белоозерский, Ореховский и Турский. Канал расширился, а его длина достигла 196 км, из них 110 км искусственной части от города Кобрин до деревни Дубой на реке Пине были выкопаны вручную. После этой реконструкции, 9 декабря 1846 г., Королевский канал, чьё важное значение не единожды отмечало военное министерство, стал именоваться Днепровско-Бугским. Согласно документации того времени самая крупная по сравнению с другими Днепровско-Бугская система (от устья Припяти до устья Западного Буга) занимала 1010,977 вёрст, на ней располагались 22 шлюза [4, с. 125–127].

Известный в России писатель-этнограф П. Шпилевский в опубликованных в 1853 г. 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 портовым отправлениям от Кобрин становится судоходным» [5, с. 8].

⁹ Как справедливо замечает профессор кафедры географии УО «БрГУ им. А.С. Пушкина» Альберт Багдасаров, нередко Днепровско-Бугский канал ошибочно называют Днепро-Бугским, хотя такой канал протекает по югу Украины и соединяет воды реки Южный Буг с акваторией Черного моря. В связи с чем, каналу предлагается вернуть его прежнее имя – Королевский. Одним из направлений научно-исследовательской работы названной кафедры является поиск решения актуальных экологических проблем Белорусского Полесья, разработка концепции рационального использования и охраны ландшафтов зоны Днепровско-Бугского канала.

Пина и Мухавец часто мелели, подпитка водой была слабой, оттого местные торговцы избегали срочных контрактов, чтобы не терпеть убытки при просрочке доставки груза, вынужденной зазимовки. Сотрудник Императорского Русского Географического Общества второй половины XIX в. П. Бобровский в своём исследовании Гродненской губернии оценил водные пути «не вполне благоприятными для беспрепятственного движения транспорта... Важнейшие два пути, служащие для перехода транспорта из Днепра в Нёман и Вислу: системы Огинского и Днепроовско-Бугского каналов, местами до того мелководны, что судоходство, по необходимости ограничивается кратким периодом навигации» [8, 369]. Действительно, судоходство было возможным только в многоводные годы и, как правило, весной. Канал был построен преимущественно для транспортировки древесины в виде плотов, и, соответственно, грузопоток был в основном односторонним, т.е. большинство плотов направлялось в сторону Вислы. Например, в 1897 г. 241 судно с 14290 плотами прошло через г. Брест в Польшу и только 14 кораблей (без плотов) прошли в обратном направлении [7, с. 557].

Использование водных коммуникаций Гродненской губернии Российской империи в экономической жизни западно-белорусского региона в последней четверти XIX в. – начале XX в. значительно уменьшилось по причине их географической неприспособленности к активному использованию парового транспорта, возросшему объёму грузопотоков. В начале XX в. Днепроовско-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, с. 95]. Существенные изменения в использовании речных артерий и канала объясняются рядом взаимосвязанных факторов: дальнейшей капитализацией экономики и связанным с этим увеличением грузопотока товаров через дорожную сеть и водные артерии Брестчины, техническим переворотом, сменившим традиционные веками перевозки через реки и каналы и гужевой транспорт на более экономичные – железнодорожный и автомобильный.

В годы Первой мировой войны основные конструкции канала вышли из строя, однако в 1940 г. их отремонтировали, а сам канал расширили для облегчения судоходства. Была также выпрямлена часть его трассы к востоку от Кобрина. Однако во время Великой Отечественной войны гидротехнические сооружения были вынуждены разрушить партизаны. Дело было в том, что с ростом диверсий партизан на железных дорогах и растущими перебоями в их работе немецкие оккупанты с начала навигации 1942 г. стали активно использовать водные коммуникации – Днепр, Припять, Днепроовско-Бугский канал, Буг, Вислу. Днепроовско-Бугский судоходный канал имел большое значение для перевозки грузов противника как вверх, так и вниз по течению. И в начале 1943 г. Центральный штаб партизанского движения отдал директиву командиру Пинского партизанского соединения В.З. Коржу вывести из строя канал. Эту задачу было поручено выполнить самой боеспособной партизанской бригаде – им. Молотова, выполняющая которую летом и осенью 1943 г., отряды им. С. Лазо, Н. Шиша, А. Суворова, М. Калинина, Т. Костюшко разрушили важнейшие шлюзы на канале в н.п. Дубое, Овзичи, Ляховичи, Переруб, Радогощь. К январю 1944 г. были выведены из строя 10 шлюзов, большинство из 12 плотин и водоспусков, разрушен Белоозерский канал, подпитывающий Днепро-Бугский канал в его западной части. Было уничтожено также 110 км линий связи, без которой невозможна навигация. Партизаны спилили вековые деревья и дополнительно перекрыли ими канал, и водная артерия перестала быть судоходной. За каналом образовалась партизанская зона в длину 70–80 км и глубиной 50–60 км [9]. До освобождения Беларуси в 1944 г. оккупанты несколько раз пытались овладеть деревнями вдоль канала, например, 4-й гидроузел пришлось взрывать четыре раза, а вокруг 3-го шлюза оккупанты на километр выжгли всю растительность, чтобы нельзя было пробраться незамеченным, но партизаны устояли.

Во время восстановления канала в 1945–1946 гг. одновременно была проведена очередная его реконструкция, позволившая сократить общую длину и уменьшить количество шлюзов¹⁰ с 22 до 10. Благодаря шлюзам держится вся нынешняя мелиоративная система Брестского Полесья. На канале были задействованы 14 водовыпусков и 5 земляных плотин, которые в период навигации обеспечивают глубины 1,6 м при ширине 22–28 м. На берегу вдоль водного пути установили специальные знаки, ограничивающие надводные габариты, помогающие ориентироваться капитану, где проходит форватер, вехи и бакены, указывающие на мель. Позднее появилась световая сигнализация, деревянные ворота гидроузлов заменялись металлически-

¹⁰ Судоходный шлюз – сооружение на реке, канале для пропуска судов при разном уровне воды на пути их следования, состоящее из камеры (камер) с воротами.

ми. (На отдельных участках Днепровско-Бугского канала до сих пор сохранились береговые подпорные конструкции из дуба и элементы шлюзовых сооружений, являющиеся образцами гидротехнических сооружений конца XIX в. – начала XX в.)



Рисунок 1 – Днепровско-Бугский канал в Ляховичах. Автор А. Дыбовский. 2005 г.

В настоящее время канал проходит по Брестскому, Жабинковскому, Кобринскому, Дрогичинскому, Ивановскому и Пинскому районам Брестской области, по нему перевозят минеральное сырьё и лесоматериалы. Общая длина канала составляет 196 км, искусственная часть пути от Кобрина до д. Дубой на Пине – 105 км [3, с. 245]. Пункт водораздела этого канала непостоянный, зависит от водности года, им бывают устья Белоозёрского, Дятловичского и Ореховского каналов. Канал делится на три части: западный склон (от Бреста до Кобрина длиной 64 км) – зарегулированная р. Мухавец; водораздельный бьеф (от Кобрина до д. Ляховичи Дрогичинского района длиной 58 км); восточный склон – искусственный канал (от д. Ляховичи до д. Дубой длиной 47 км) и участок реконструированной Пины (от д. Дубой до Пинска длиной 27 км). Днепровско-Бугский канал – часть Днепровского-Бугского водного пути соединяющего бассейны рек Днепр и Висла. Головной центр по управлению водными ресурсами Днепровско-Бугского канала Белорусского речного пароходства находится в Пинске. Там же действуют порт и чуть ли не единственный реально работающий судостроительный завод.

Во времена расцвета речного флота по Днепровско-Бугскому каналу из Украины в ГДР через Брестский порт, образованный в 1950 г., возили железную руду из Кривого Рога. Для этого имела специальная европейская колея, в середине 1990-х её демонтировали, а руду возить перестали [10, с. 10–11]. Произошла переориентация на щебень и песок (только в 2005 г. Брестский порт перевёз наибольшее среди остальных белорусских портов количество этого груза – 733 тысячи тонн [11, с. 6]). В это же время на реке Мухавец в г. Бресте была построена глухая плотина для поддержания высокого уровня воды в канале. Тем самым гидрологическая связь между реками Мухавец и Западный Буг была прервана. Однако европейцы не раз проявляли заинтересованность в открытии этого пути.

Когда Республика Беларусь продала несколько кораблей Польше, их перегон осуществлялся по временной схеме: в акватории Брестского речного порта вырывали искусственные шлюзовые каналы-камеры, запускали туда корабли, за ними проход засыпался, а впереди открывалась земляная перемычка – и суда выходили на чистую воду. Таким образом, гидрологическая связь Мухавца и р. Западный Буг на время восстанавливалась. В 1997 г. правительством Беларуси была принята программа реконструкции гидротехнических сооружений Днепровско-Бугского канала, в соответствии с которой начались переделка шлюзов под европейские судоходные стандарты и замена устаревших гидротехнических сооружений. Очевидно, что восстановление судоходства между Днепром и Вислой в итоге может способствовать развитию и самого экологического транспорта, и открытию туристического маршрута Одер – Висла – Днепровско-Бугская система.

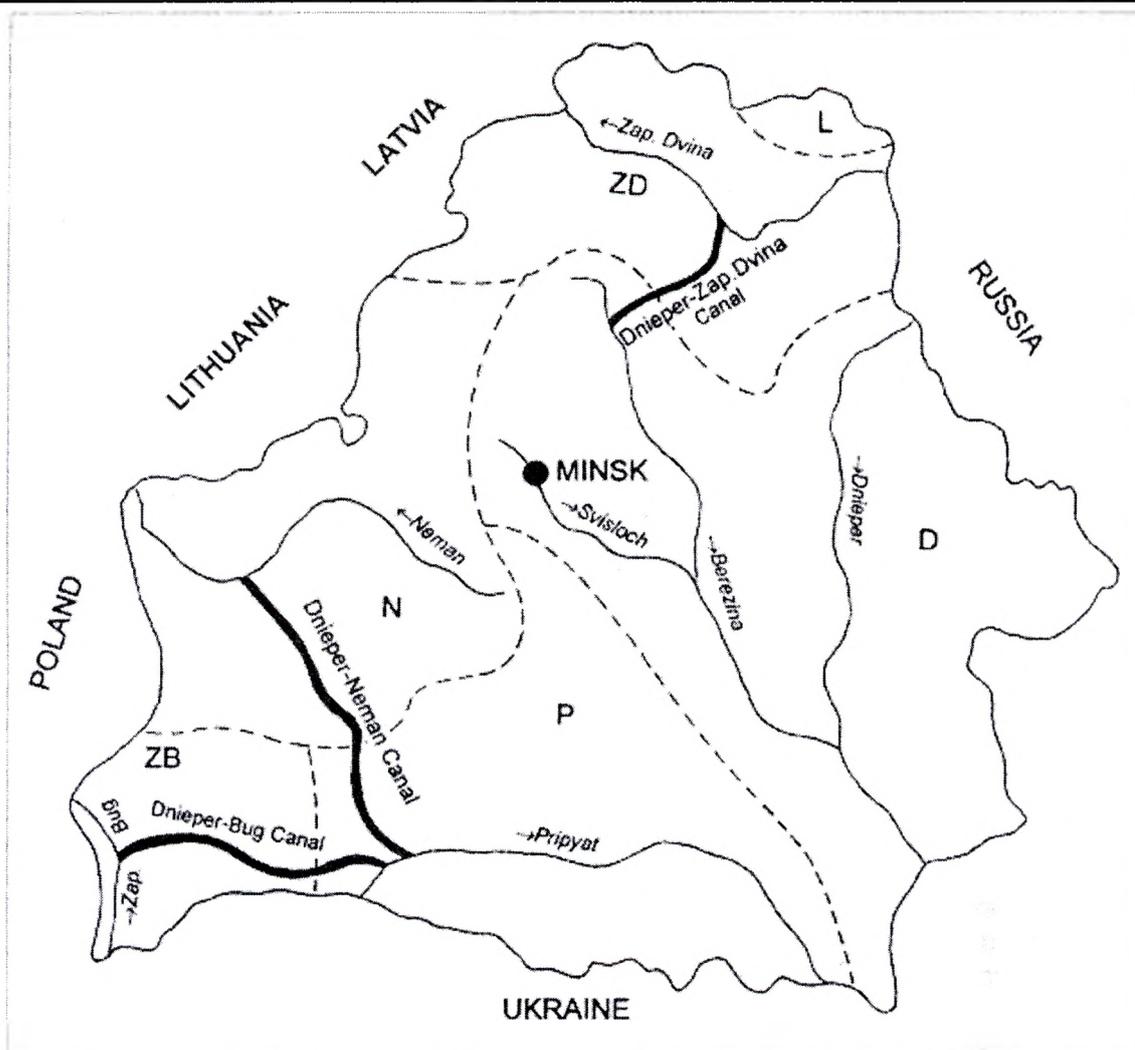


Рисунок 2 – Карта речных систем Республики Беларусь

Использование Днепроовско-Бугского канала для транспортировки грузов, пусть и уступающее по дешевизне железнодорожным перевозкам – не единственный ресурс, который можно задействовать в Прибужском регионе. Канал давно приобрёл туристическое значение и как самостоятельный объект, и как удобная в условиях Белорусского Полесья водная коммуникация. Используя лёгкие суда и прилегающие к Днепроовско-Бугскому вспомогательные каналы, можно использовать как уже разработанные, так и новые маршруты к памятникам архитектуры, военно-патриотическим памятникам, зонам отдыха, уникальным природным ландшафтам. У работников Брестского порта давно созрела идея построить или купить за рубежом комфортабельный теплоход и пустить его в путь от Бреста через Кобрин, Пинск, Туров – в Киев. Например, в Западной Европе особым спросом пользуются краткосрочные речные круизы до 5 дней, за время которых туристы успевают посетить много мест ни разу не сменив гостиницы. В этом случае используются однопалубные и двухпалубные теплоходы с низкой осадкой и надстройкой, приспособленные для прохождения по узким каналам, под низкими створами мостов. Имеется в наличии подобный прогулочный теплоход «Гродно» и в г. Бресте, который уже используется для отдыха. В городах можно причаливать на ночлег, в пути – проводить экскурсии, посещать поселения, характеризующиеся национальным колоритом, и другие места. Вот некоторые из возможных пунктов по Днепроовско-Бугскому водному пути из Бреста в Пинск, которые можно задействовать при разработке маршрутов историко-культурного и агроэкологического значения [12].

Брестский район:

(В настоящее время по р. Мухавец судоходство осуществляется до г. Кобрина (за 64 км от устья), продолжительность навигационного периода 230–240 суток).

- **д. Вычулки** – памятник-obelisk (1967) и братская могила советским воинам и партизанам Великой Отечественной войны;

- **Щебрин** – курганный могильник на правом берегу Мухавца, **Пречистинская церковь** 1793 г. – памятник архитектуры 1793 г. с местной трактовкой форм барокко.

Жабинковский район:

- **г. Жабинка – Покровская церковь** 1885 г. – памятник деревянной архитектуры в стиле неоклассицизма; **Николаевская церковь**, построена до 1727 г., перестроена в 1860-е гг. – памятник деревянного зодчества Белорусского Полесья;

- **д. Здитово** – на правом берегу Мухавца **Никитинская церковь**, известна с начала XVI в., перестроена в 1787 г. – памятник деревянного зодчества Белорусского Полесья.

Кобринский район:

- **г. Кобрин** (гидроузлы с дубовыми камерами в шлюзах №№ 6–7 вскоре будут заменены одним современной конструкции), обелиск в честь 200-летия начала строительства Днепро-ско-Бугского канала на ул. Первомайской на гидроузле № 7 (1975 г.);

- **Любань** – зона отдыха у одноименного озера в Кобринском районе, в бассейне Мухавца, в 3 км к северо-востоку от деревни Дивин. О. Любань на севере через систему каналов соединено с Днепро-ско-Бугским каналом. На восточном берегу озера археологические памятники – поселение бронзового века, мезолитические и неолитические стоянки;

- **д. Дивин** – Пречистенская церковь – памятник архитектуры ретроспективно-русского стиля начала XX в. и церковь Параскевы Пятницы – памятник архитектуры 1740 г., сочетающий строительные приемы местного деревянного зодчества с элементами барокко);

- **«Званец», республиканский ландшафтный заказник** – уникальный природный ландшафт на территории Беларуси, где располагаются самые крупные нетронутые низинные болота в Европе. Болотный массив «Званец» в Дрогичинском и Кобринском районах (150 км²) расположен в междуречье Днепро-ско-Бугского канала и его притоков – Белозерского и Ореховского каналов и является типичным примером водораздельных низинных осоково-гипновых болот Полесского региона, сохранившееся в естественном состоянии. Званец являлся частью ранее существовавшего крупнейшего болотного массива «Головчицкое болото», расположенного в восточной части междуречья рек Осиновка, Мухавец, Пина и Припять. После мелиорации 1960-80-х годов большинство низинных болот были трансформированы в агрофитоценозы. В Европе в естественном состоянии осталось только шесть крупных низинных болот, при этом Званец – самое крупное из них.

Интерес представляет и исторически сложившаяся система хозяйствования на этой территории. Практически до конца пятидесятых годов в западной и северной частях природоохранной территории на минеральных островах существовали многочисленные хутора. В настоящее время, несмотря на то, что практически все хутора в пределах заказника исчезли, земледелие на минеральных островах поддерживается в исторических границах наследниками бывших землевладельцев. Широко распространено в уголье бортничество. Колоды устанавливаются на дубах-великанах, которые уже сами по себе имеют определенную историческую, эстетическую и научную ценность;

- **д. Ямник** – объект исторического и этнографического характера в непосредственной близости к заказнику, практически сохранивший характерный исторический полесский облик. Крытые тростником крыши сараев, плетни, журавли-колодцы гармонируют с многочисленными гнездами белых аистов, расположенными на старых деревьях и стрехах домов;

- места, связанные с жизнью и деятельностью польско-белорусской писательницы Элоизы Ожешко недалеко от заказника «Званец»;

- **«Дивин-Великий лес»** – биологический заказник местного значения можно посетить используя прилегающий канал Ореховский;

- **четыре охотничьих угодия: ГОЛХУ «Кобринский опытный лесхоз»,; УП «Кобринское БООР»; «Еремичское ООР» площадь; «Городецкое ООР».**

Дрогичинский район:

- **д. Осиповичи** – памятник землякам, погибшим в годы Великой Отечественной войны (1967 г.)

- **д. Галик** – памятник жертвам фашизма в 1943 г. на северной окраине деревни (1975);

- **д. Закозель**, в нескольких километрах от берега – памятник историко-культурного наследия садово-парковая усадьба XIX–XX вв. с часовней-усыпальницей рода **Ожешков**;

- **ОАО «Рыбхоз «Днепробугский»**, где можно выловить такие виды рыб, как карп, белый амур, толстолобик, карась, щука;

- **д. Радостово** (при использовании смежного Белоозёрского канала) – **Покровская церковь 1862 г.** – уникальный памятник церковного зодчества с чертами псевдорусского стиля; **«Радостовский»** – ботанический заказник лекарственной и редкой флоры, уникальный резерват, где сохранился неповторимый животный мир;
- **д. Заречка** – памятник (1966 г.) и братская могила партизан Великой Отечественной войны на северном берегу Днепровско-Бугского канала в 500 м от моста;
- **д. Ляховичи**, гидроузел № 5, **церковь Богородицы** второй половины XIX в. – памятник народного деревянного зодчества;
- 3 сельские усадьбы, расположенные в зоне водной магистрали Днепровско-Бугского канала, готовые оказать туристические услуги в вопросах агротуризма;
- **д. Новоселки – д. Белин** – действующий в районе водно-туристический маршрут по Днепровско-Бугскому каналу;
- **д. Перковичи** – памятник историко-культурного наследия садово-парковая усадьба XIX в. рода Вислоухов;

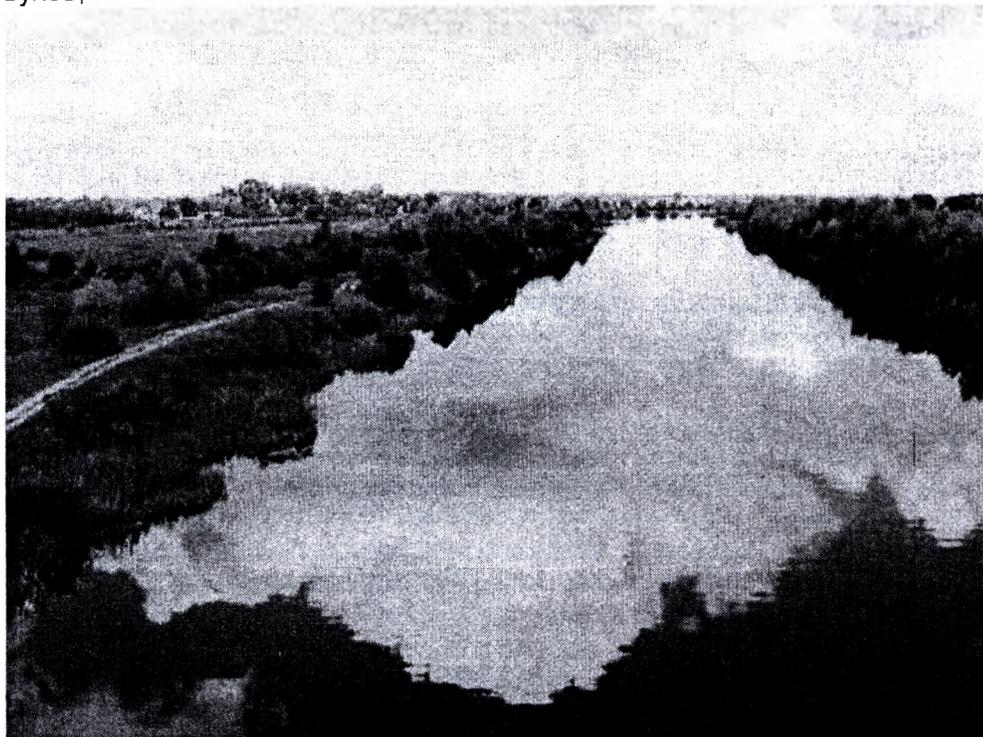


Рисунок 3 – Ляховичи, Днепровско-Бугский канал. А. Дыбовский. 2005 г.

Ивановский район:

- **д. Гневчицы** – памятник землякам, погибшим в годы Великой Отечественной войны (1966); Пинский район:

- **д. Дубой** на р. Пина – памятник землякам Великой Отечественной войны (1968); парк «Дубой» – приусадебный парк середины XVIII в. – первой половины XIX в. – место рождения польского поэта **А. Нарушевича**, памятник усадебно-парковой архитектуры барокко; церковь **Рождества Богородицы** – памятник архитектуры классицизма 1811 г.;

- **Качановичи** – гидроузел № 11, живописные природные ландшафты.

Исходя из характера пунктов, встречающихся на пути следования, автором предлагаются к разработке следующие маршруты:

- 1) «Путешествие по Днепровско-Бугскому каналу – памятнику истории и гидротехнического сооружения XVIII–XX вв.»;
- 2) «Деревянное зодчество Белорусского Полесья и памятники садово-парковой культуры XVIII–XIX вв.»;
- 3) «Уникальные природные ландшафты Белорусского Полесья»;
- 4) «Отдых в духе Жан Жака Руссо» – охота, рыболовство, проживание в сельских усадьбах, сохранивших национальный колорит». (Известно, что этот великий французский просветитель имел намерение поселиться в условиях дикой природы Беларуси).

Материалы статьи могут быть использованы для экскурсий, касающихся истории Днепро-ско-Бугского канала, разработки новых туристических маршрутов в Республике Беларусь. Таким образом, туризм в зоне Днепро-ско-Бугской системы в форме речных путешествий является одним из наиболее перспективных видов туризма. Эффективно используя имеющиеся в Брестской области реки и каналы, он позволяет совместить такие туристические услуги, как перемещение и проживание. Поэтому Днепро-ско-Бугский канал, не утратив своего прямого назначения – по-прежнему являясь действующей водной артерией для транспортировки грузов Прибужского региона, представляет интерес и как самостоятельный объект для научного исследования (гидротехническое сооружение XVIII–XX вв.), и как экологическая магистраль для туризма.

Литература

1. О проекте на очищение русла р. Лесной через Беловежскую пуцу за 1838 г. // Национальный исторический архив Беларуси в Гродно (далее – НИАБ в Гродно). – Фонд 8. – Оп. 1. – Д. 311. – Л. 3.
2. Девять губерний Западно-Русского края в топографическом, геогностическом, статистическом, экономическом, этнографическом и историческом отношениях / Ред. И. Столпянского. – СПб., 1866.
3. Свод памятников истории и культуры Белоруссии. Брестская область / АН БССР, Ин-т искусствоведения, этнографии и фольклора, Белорус. Сов. Энцикл.; Редкол.: С.В. Марцелев (гл. ред.) [и др.] – Мн.: БелСЭ, 1990.
4. Гісторыя Беларусі: у 6 т. / М. Біч, В. Яноўская, С. Рудовіч [і інш.]; рэдкал.: М. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.] – Мн., 2005. – С. 126. (со ссылкой на Мейен, В.Ф. Россия в дорожном отношении. – СПб, 1902. Т. 1.). – Т. 4: Беларусь у складзе Расійскай імперыі (канец XVIII – пачатак XIX ст.)
5. Шпилевский, П. Путешествие по Полесью и Белорусскому краю // Современник (СПб). – 1853. – Т. XL. – Отд. II.
6. Бобровский, П. Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Гродненская губерния. / П. Бобровский. – СПб., 1863. – Ч. 2.
7. Днепро-ско-Бугская система // Большая энциклопедия. Южаков, С.Н. (ред.). – СПб.: Просвещение, 1903. – Т. VIII.
8. Сведения о состоянии Гродненской губернии за 1902-1916 гг. // НИАБ в Гродно. – Фонд 14. – Оп. 3. – Д. 71.
9. Нордман, Эдуард. Речной флот гитлеровцев не ушёл на запад / Эдуард Нордман // «7 дней». 2005.
10. Козлович, Николай. Против течения: Репортаж с вод Днепро-Буга / Николай Козлович // Советская Белоруссия. 2007. – 28 августа.
11. Солодун, Алексей. Пароходы и другие долгие дела... // Брестский вестник. – 2006. – 6 июля. – С. 6.
12. Произведена выборка по источникам №№ 3,10, <http://portal.orsu.by/drogichin.brest-region.by/content/art-84.html>, belarustourism.by/.../369_16395.html

RESUME

Dnieper-Bug the channel – there is a monument to hydro-technical construction XVIII century. The article describes perspectives of development of the rivers tours in Belarus. Maps 1, photo 2. Bibliography: 12 titles.

УДК 947:378 (476)

Ковалёва Н.Н., БрГТУ, Брест

ДНЕПРОВСКО-БУГСКИЙ КАНАЛ: РОЛЬ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ ПРИБУЖСКОГО РЕГИОНА В XIX в. И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО КУЛЬТУРНО-ТУРИСТСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Построенный в период с 1775 по 1783 год судоходный канал, соединивший реки Пина (приток Припяти, бассейн Днепра) и Мухавец (приток Западного Буга, бассейн Вислы), после его реконструкции в 1837–1848 гг. стал играть важную роль в экономике Прибужья. Королевский канал, названный так в честь последнего короля Речи Посполитой Станислава Августа Понятовского, который в 1784 году посетил Кобрин и лично опробовал новый водный путь, проплыв на специально для этого случая построенном боте от Городца до Камня Шляхетского [1, с. 38], мало использовался для судоходства в период существования Речи Посполитой. Известный историк и этнограф Адам Киркор писал, что канал «был судоходен только весной при самых высоких водах, а летом совершенно высыхал и обращался в грязный ров» [2, с. 64].