

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].

В целях включения присоединённых белорусских земель в общероссийский рынок царское правительство развернуло активное строительство водных и сухопутных, а впоследствии (с 1862 года) и железнодорожных путей на территории Беларуси. В результате, в конце XVIII – первой половине XIX ст. белорусские губернии получили более развитую, в сравнении с другими регионами Российской империи, систему путей сообщения. Начиная с 1837 года, были проведены гидротехнические работы по углублению Королевского канала, строительству плотин и каналов из Ореховского, Белого и Волянского озёр [3, с. 262]. Реконструированный Королевский канал с 9 декабря 1846 г. стал называться Днепровско-Бугским. В сравнении с другими водными системами Беларуси (Огинской, Березинской, Августовской), он имел наибольшую протяжённость (1010,9 версты) и наибольшее количество шлюзов (22) [4, с. 126]. Разборные деревянные плотины (шлюзы) позволяли поддерживать необходимый для стабильного судоходства уровень воды в любое время навигации, что создавало условия для активного использования канала в развитии внутренней и внешней торговли.

Западно-белорусский регион, куда принято относить белорусские уезды Гродненской и Виленской губерний, в экономическом отношении традиционно был больше ориентирован на Польшу и Прибалтику. Строительство канала укрепляло эти исторически сложившиеся торгово-экономические связи и создавало хорошие перспективы для подъёма экономики региона. Исследователи отмечают, что большее экономическое значение для Литовского края¹¹ имел канал Огинского и меньшее – Днепровско-Бугский канал. Но в экономике Прибужского региона (Брестский, Кобринский уезды) более значимой была роль Днепровско-Бугского канала.

Рост товарности сельского хозяйства региона при сохранении до 80-х гг. XIX в. его зерновой ориентации заставлял местных производителей сельхозпродукции активно искать рынки сбыта. Как известно, Россия являлась ведущей хлебной державой мира. В конце XIX века она давала свыше половины мирового сбора ржи (по вывозу ржи Россия была почти монополистом в Европе), свыше 1\5 мирового сбора пшеницы, 1\3 – ячменя [5, с. 45]. На белорусских землях первое место среди зерновых культур занимала озимая рожь, являясь основной продовольственной и главной экспортной культурой. Белорусские производители ржи с трудом выдерживали конкуренцию со стороны российских производителей аналогичной продукции ввиду более низкой рентабельности производства зерновых на белорусских землях (тульский хлеб на нашем рынке был дешевле местного). Тем не менее, переход к повсеместному использованию наёмного труда, рациональной плодопеременной системы земледелия с многопольным севооборотом, активное применение сельхозтехники, распространение агрономических знаний и реализация других мероприятий в 80-е гг. XIX привели к повышению эффективности зернового хозяйства. Производство хлеба выросло с 11,6 до 15,1 пудов на душу населения, хотя урожайность зерновых в Беларуси уступала урожайности в большинстве других районов России [6, с. 14].

Проблема сбыта излишков производимого на белорусских землях зерна решалась путём расширения экспорта. Однако по железной дороге было дешевле вывозить зерно из центральных губерний России, чем из западных регионов, находящихся в непосредственной близости к границе. Таков был результат дискриминационной по отношению к белорусским губерниям политики царского правительства, установившего железнодорожные тарифы, выгодные, в первую очередь, для производителей зерна и муки из центральных губерний России (Приволжский регион и др.), где появились крупные предприятия с высокой степенью механизации производства. Местное мукомольное производство приходило в упадок. К 1880-м гг. в Брестском уезде осталось только одно мукомольное предприятие. Экспорт сахара из украинских губерний вызвал сокращение производства этого продукта на местных предприятиях и, соответственно, сокращение посевов сахарной свеклы.

Днепровско-Бугский канал давал местным производителям спасительную возможность сбыта хлебных излишков. Учитывая достаточно высокую рентабельность судоходных каналов в тот период времени ввиду возможности транспортировки больших грузов при относительно малых затратах, канал стал играть важную роль в хлебной торговле Прибужья. Важнейшими пунктами сосредоточения хлебной торговли были Брест и Пинск. Активная хлебная торговля шла на пристанях Мачта, Тарноватки и Яблонов на реке Буг, Брест и Кобрин – на реке Мухавец. Отсюда зерно отправлялось в Мемель, Данциг и Кёнигсберг [7, с. 28].

¹¹ Литовским краем Адам Киркор называет Гродненскую, Виленскую и Ковенскую губернии.

Из производимой в Прибужье продукции на экспорт шли также мясные и молочные продукты. Значительный рост цен на свинину в конце XIX – начале XX вв. и расширение масштабов вывоза сала за границу привели к тому, что свиноводство в западных регионах стало приобретать торгово-предпринимательский характер. В Европейской России и Польше Гродненская губерния к 1911 г. заняла 2-е место после Курляндской по количеству свиней в расчёте на 100 жителей [8, с. 164]. Проявилась также устойчивая тенденция прироста поголовья крупного рогатого скота. Но мясное животноводство, как и зерновое хозяйство, подрывалось невыгодными железнодорожными тарифами, в результате чего говядина, привезённая из степных районов России, была дешевле местной.

Благодаря наличию водных артерий, связывающих регион с Западной Европой, предприимчивые люди из числа городского населения смогли увеличить свои капиталы, занимаясь посреднической торговлей. Как отмечал упомянутый нами ранее Адам Киркор, «на этом пути пристани Литовской области грузят мало товаров, но зато транзит из верховьев Днепра и Припяти, т.е. из Малороссийской и Белорусской областей по этому водному пути весьма значителен» [2, с. 226]. Особое положение Пинска, как главного перевалочного пункта между водной системой Днепра и Балтийскими портами, содействовало развитию в городе предпринимательства и сосредоточению достаточно крупных капиталов. Выгодное географическое положение Брест-Литовска на перекрёстке торговых путей давало возможность местным предпринимателям принимать участие в комиссионной торговле.

Брест-Литовск, где размещалось одно из отделений Виленского округа, ведавших транспортировкой товаров по местным рекам, стал центром транзитной торговли. Через Брест шли товары широкого ассортимента: лес, хлеб, лён, шерсть. Значительная часть грузов направлялась в Германию, а оттуда – в Англию, Францию и другие государства. В обратном направлении через Брест-Литовск ввозились различные сорта вин, ром, портер, перец, корица, изюм и другие, как их называли, «колонизальные произведения», аптекарские материалы, стеклянная, фаянсовая и глиняная посуда, зеркала, различные чугунные и железные изделия, машины и хозяйственные инструменты, различного рода железо для пароходов и локомотивов. При сохранении для белорусских земель северо-западного направления торговли лесом в качестве приоритетного, большое значение обретало и южное направление: по Днепру на Украину. Его преимущество заключалось в том, что южное направление было более универсальным: здесь брали все сорта леса, а не только отборный. Через Чёрное море белорусский лес поступал в Средиземноморье.

Учитывая отраслевую специализацию промышленности западно-белорусского региона, стоит отметить и важную роль канала в обеспечении сырьём местных промышленных предприятий. Промышленность Брест-Литовска получила стимул к развитию с превращением города в крупный железнодорожный узел и благодаря включению его в систему водных путей сообщения. Отраслевая специализация промышленности города формировалась, исходя не столько из потребностей местного населения, сколько с учётом запросов пассажиров поездов, людей, занимавшихся транзитной торговлей, и солдат регулярных войск, численность которых составляла 16% населения [9, с. 456]. В городе росло производство табачных изделий (табачная отрасль занимала прочные позиции в Гродненской губернии в целом) и производство изделий из бумаги (в особенности, производство папиросных гильз), создавались пивоваренные, мёдоваренные и другие предприятия, относимые к так называемой отрасли «переработка питательных веществ». В 1876 году в Бресте действовало 6 табачных фабрик (на них было занято 219 рабочих из общего числа 263 человек, работающих на предприятиях города). В 1882 году в Гродненской губернии – табачных фабрик уже 14 (1144 рабочих), из них 7 (139 рабочих) – в Бресте [9, с. 457]. Большинство фабрик использовали табак, выращенный на Украине и доставляемый сюда чаще всего водным транспортом.

Канал активно эксплуатировался до начала XX века, когда из-за обмеления прекратилось регулярное судоходство. В настоящее время по каналу, восстановленному и реконструированному после Великой Отечественной войны, перевозится на баржах минеральное сырьё и строительные материалы.

Учитывая позитивный опыт использования Днепровско-Бугского канала в развитии торгово-экономических связей Прибужьского региона с соседними государствами, Беларусь и Польша ведут переговоры о создании воднотранспортного соединения Запад-Восток в рамках программы трансграничного сотрудничества Европейского союза "Польша-Беларусь-Украина», что позволит задействовать потенциал Днепровско-Бугского канала. Предполагается, что основные затраты

понесёт Польша, поскольку внутренние водные пути Беларуси пригодны для перевозки грузов, в частности Днепро-Бугский канал, реки Припять и Днепр. В Польше же река Буг практически не судоходна, так что там должны быть построены гидроузлы с судоходными шлюзами.

Реализация указанной программы направлена, прежде всего, на решение экономических задач. Открытие движения судов по каналу поможет восстановлению давних торгово-экономических связей Беларуси с Западной Европой. Возникают и перспективы культурно-туристского использования Прибужья и Полесья. Движение пассажирских судов по каналу позволит достаточно искушённым европейским туристам ознакомиться с уникальным Полесским регионом.

«Пожалуй, уже нигде, кроме Полесья, – пишет Т. А. Хвагина, автор книги «Палессе ад Буга да Убарці», – не встретишь таких архаичных деревень на небольших островках среди болот, где почти всё осталось так, как сотню и более лет назад: камышовые крыши хат, колодезные журавли и замшелые кресты-обереги, на которых висят ручки с языческими орнаментами. Цивилизация, пронизавшая Полесье нитями дорог, мелиоративных каналов, линий электропередач, как бы в раздумье остановилась всего в нескольких шагах у их околиц...» [1, с. 7]. Интерес для туристов может представлять не только первозданная природа Полесского края, но и многочисленные памятные места, связанные с событиями белорусской и польской истории, которые расположены в непосредственной близости к каналу:

- Районный центр Жабинка. На правом берегу реки Мухавец, в местечке Здитово, располагается Никитская церковь, известная с XVI в., считающаяся одним из наиболее древних деревянных храмов Беларуси. Недалеко от райцентра находится деревня Малые Сехновичи – родовое гнездо Костюшко, старинного шляхетского рода.

- В треугольнике между Днепро-Бугским каналом, Пиной и Ясельдой лежит часть белорусского Полесья, которая называется Загородьем. В этом уникальном регионе находятся несколько памятных мест: 1) Грушево – родина известной писательницы Марии Родзевич (1864–1944), где сохранился старинный парк с прудом и 500-летним дубом; 2) Перковичи – родина певца Полесья, как его называют, Франтишека Вислоуха (1896–1978), интерес к творчеству которого возрождается в Беларуси и Польше. Здесь сохранился старинный парк и усадебный дом с фигурным трёхступенчатым аттиком и ромбическими окнами на нём; 3) Закозель, Попина, Людвиново – места, связанные с именем писательницы Элизы Ожешко. Безусловно, уникальнейшим объектом является полуразрушенная часовня в деревне Закозель, которая задумывалась как «романтический цветок неоготики» в Полесском крае [1, с. 40–46]; 4) республиканский биологический заказник «Званец», расположенный на южном берегу канала; 5) Дубой – известный как бывшая летняя резиденция пинских иезуитов и как место, где прошли детские годы писателя, историка, просветителя Адама Нарушевича. Даже то, что сохранилось от некогда уникального парка (водоёмы прямоугольной формы, красивейшие деревья), представляет несомненный интерес.

Литература

1. Хвагина, Т.А. Палессе ад Буга да Убарці / Т.А. Хвагина. – Мінск: Вышэйшая школа. – 2005.
2. Живописная Россия. Отечество наше в его земельном, историческом, племенном, экономическом и бытовом значении. Литовское и белорусское Полесье / репринтное воспроизведение издания 1882 года. – 2-е изд. – Минск: Белорусская Энциклопедия. – 1994.
3. Эцыклапедыя гісторыі Беларусі: у 6 т. / рэд. калегія: Г.П. Пашкоў (галоўны рэдактар) [і інш.]. – Мн.: «Беларуская Эцыклапедыя» імя Петруся Броўкі. – Т.3. – 1996.
4. Гісторыя Беларусі: у 6 т. / рэдкал.: М. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск: Экаперспектыва, 2000-2008. – Т.4: Беларусь у складзе Расійскай імперыі (канец XVIII – пачатак XX ст.) / М. Біч [і інш.]. – 2005.
5. Измestьева, Т.Ф. Россия в системе европейского рынка в конце XIX – начале XX в. / Т.Ф. Измestьева. – М., 1991.
6. Карнаухова, Е.С. Размещение сельского хозяйства России в период капитализма (1861- 1914) / Е.С. Карнаухова. – М., 1951.
7. Статистическое описание Виленского военного округа по отраслям промышленности, имеющим значение для Интендантского ведомства. Составлено в Интендантском управлении Виленского военного округа. – С.-Петербург, 1876.
8. Жытко, А.П. Дваранства Беларусі перыяду капіталізму 1861 – 1914 гг. / А.П. Жытко. – Мн., 2003.
9. Ковалёва, Н.Н. Брест – Литовск и Брестский уезд в конце XIX – начале XX вв.: основные тенденции экономического развития // Potencjal gospodarczy i spoleczny wybranych krajow Europy i swiata / Red. Zofia Tomczonek. – Bialystok, 2007. – S. 456–462.

RESUME

In article role Dnieper-Bug the channel in development of economy Pribuzhie region in XIX century (stimulation of rise of an agriculture and the industry, inflow of capitals is covered as a result of development of transit trade) and some prospects of development of trade and economic relations Pribuzhie region with other regions are determined in connection with realization of the program cooperation of European union " Poland - Belarus - Ukraine ". Offers of use of the channel in development of tourism and acquaintance of tourists with sights Pribuzhie region and Polesye are brought.