

УДК 338.47: 947(476)

Малыхина Л.Ю., БрГТУ, Брест

ДНЕПРОВСКО-БУГСКИЙ КАНАЛ: К ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ

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

Большая грузоподъёмность при относительно малой затрате сил на транспортировку была долгое время главным преимуществом белорусских рек. По этой причине строительство судоходных каналов в западной части Беларуси ещё в конце XVIII в. было рентабельным. Из трёх на Беларуси искусственных каналов, соединяющих Чёрное море с Балтийским, в границах Кобринского уезда Гродненской губернии Российской империи располагался Днепроовско-Бугский.

Этот судоходный канал был прорыт между Бугом и притоком Днепра – Припятью. Как уточнял И. Столпянский, между их притоками – Пиной и Мухавцем – Днепроовско-Бугский канал располагался «на протяжении 75 вёрст 160 сажений, шириною по дну 5 сажений, а вверх 10 сажений, глубиною же доходит до 7 1/2 фунтов. По каналу устроено несколько плотин и сделаны насыпи для бичевой тяги. Все гидротехнические сооружения, входящие для поддержания правильного судоходства, простираются на 411 вёрст, каковые сооружения начаты были в 1839, а окончены в 1843 г.» [2, 60]. Начало строительства гидротехнического сооружения на самом деле приходилось ещё на заключительный период истории Речи Посполитой, на правление Станислава Августа Понятовского, возможно, поэтому сначала канал назывался Королевским. Первый проект канала 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. А вот в 1837-1848 гг., свидетельствуют данные энциклопедии, были выполнены работы, позволившие проводить через канал баржи с большой осадкой. Уже по окончании реконст-

рукции, 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 портовым отправлением от Кобрина становится судоходным». Получается, что идея Яна Казимира о создании ещё в XVII веке этого канала действительно была осуществлена полностью только в середине XIX в. [5, 8]. Белорусская часть реки Западный Буг полностью занимала Брест-Литовский уезд 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. Пружаны и впадала в Западный Буг у Брестской крепости. В 1838 г. был утверждён проект очищения идущего через Беловежскую пушчу 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.

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 фунтов. 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 было болот в восточной части уезда вдоль реки Ясельды (Яцольда). Наши предки могли попасть с Днепра на Буг по рекам Пина, Припять, Волока, Мухавец. Но как видим, на этом удобном водном пути было только одно препятствие – полоса заболоченной поймы, которую до появления канала приходилось преодолевать волоком.

Пина и Мухавец часто мелели, подпитка водой была слабой, оттого местные торговцы избегали срочных контрактов, чтобы не терпеть убытки при просрочке доставки груза, вынужденной заимовки. Сотрудник Императорского Русского Географического Общества 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 Днепровско-Бугского каналов, местами до того мелководны, что судоходство, по необходимости ограничивается кратким периодом навигации» [3, 369]. Использование водных коммуникаций Гродненской губернии Российской империи в экономической жизни западно-белорусского региона в последней четверти XIX в. – нач. XX в. значительно уменьшилось по причине их географической непригодности к активному использованию парового транспорта, возросшему объёму грузопотоков. 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 [4, 95]. Существенные изменения в использовании речных артерий и канала объясняются рядом взаимосвязанных факторов: дальнейшей капитализацией экономики западно-белорусского региона, и связанным с этим увеличением грузопотока товаров через дорожную сеть и водные артерии Брестчины, техническим переворотом, сменившим традиционные веками перевозчики через реки и каналы и гужевой транспорт на более экономичный железнодорожный и автомобильный.