

Из Немана создать музей?

Любовь ТУРМАСОВА – одна из самых известных людей среди гродненских ученых, учителей, писателей, любителей истории и литературы, краеведов и поэтов. Вот уже много лет Любовь Ивановна заведует отделом краеведения областной научной библиотеки имени Я.Ф. Карского. Эту милую и обаятельную женщину можно смело назвать главной хранительницей и собирательницей информации о Гродно и области.

Недавно Любовь Ивановна создала обширный научный библиографический труд «Выученные истории суднаходного руху па рацэ Нёман: з фондаў ДУК «Гродзенская абласная навуковая бібліятэка імя Я.Ф. Карскага». О нем и пойдет наш разговор.

– Любоў Іванаўна, Беларусь валодае вялікім багаццем водных рэсурсаў. Якія найбольш фундаментальныя даследванні пра іх вы часцей за ўсё рэкамендуеце? Падкрэслію, ваш адказ будзе цікавы нашым шматлікім чытачам і работнікам Мінтранса, якія вывучаюць магчымасці водных багаццяў для развіцця сучаснай эканомікі.

– Большасць вялікіх рэк, што працякаюць на тэрыторыі Беларусі, – транзітныя. Іх вытокі знаходзяцца за межамі нашай краіны. І толькі Нёман, Бярэзіна і Вілія атрымалі «нараджэнне» на Беларусі. Самая вялікая сярод іх – Нёман. Пра яго можна гаварыць як пра ўвасабленне лёсу беларускага народа, помнік, сведку. Нёман для беларуса тое ж, што Волга для рускага, Дняпро – для ўкраінца, Вісла – для паляка. Невыпадкава раку суднаходзяць з усім нацыянальным, з Бацькаўшчынай. Калісьці на антычных картах Нёман меў легендарную міфалагічную назву Хронус: «Рака часу». Ён тады ўжо лічыўся старажытнай ракой. На яго берагах жылі беларусы, літоўцы, немцы. Яны называлі раку па-рознаму: Нямунасам, Мемелем, але на беларускіх землях захавалася толькі адна назва – Нёман. Яна нарадзілася ў мове славян, якія здаўна карысталіся ракой як адным з галоўных шляхоў зносінаў з суседзямі.

Нёман глыбока даследваўся як водны шлях зносінаў у каштоўнай працы «Матэрыялы для геаграфіі і статыстыкі Расіі, сабраныя афіцэрамі Генеральнага штаба. Гродзенская губерня. Ч. 1.» (СПб, 1863), складзенай Паўлам Восіпавічам Баброўскім. У ёй

падкрэсліваецца, што рэкі Гродзенскай губерні можна падзяліць на дзве сістэмы: Нёманскую і Буга-Нараўскую. Першая ахоплівае паўночна-ўсходнюю частку губерні, якая ўключае Слоніўскі, Ваўкавыскі і Гродзенскі паветы. Другая – паўднёва-заходнюю, у склад якой уваходзяць Кобрынскі, Брэсцкі, Бельскі і Беластоцкі паветы. У Нёманскую сістэму водных зносінаў уваходзілі суднаходныя і сплаўныя рэкі. Да суднаходных адносілі Нёман і Шчару, да сплаўных – Котру, Зяльвянку, Рось, Свіслач, Грыўду, Лахазву, Ісу, Моўчадзь, Явароўку, Ясельду. Важнейшымі воднымі шляхамі, па якіх вывозіліся разнастайныя грузы ў Прусію і Царства Польскае, былі рэкі Нёман са Шчарай і Буг з Мухаўцом. Нёман са Шчараю праз Агінскі канал былі злучаны з Ясельдай, Буг з Мухаўцом праз Дняпроўска-Бугскі канал – з Пінай. Апошняя ўпадае ў Прыпяць, прыток Дняпра. Такім чынам, рачная сістэма Гродзенскай губерні давала магчымасць злучэння непарарывным водным шляхам Балтыйскага мора з Чорным.

– Аднак рэльеф дна многіх рэк быў няроўны: камяні, мелі... Як з гэтым спраўляліся «мінулыя» спецыялісты?

– Тут зноў патрабуецца звярнуць увагу на Баброўскага. У яго працы дадзена характарыстыка суднаходных і сплаўных рэк Нёманскай сістэмы адносна пераваг і цяжкасцей суднаходства і сплаву, зроблены агляд тэхнічных работ для паляпшэння фарватэра Нёмана. Адзначаецца, што першыя работы па выпраўленню русла ракі выконваліся яшчэ ў XV–XVI стагоддзях пры Ягелончыках. Заслугоўваюць увагі работы пры Жыгімонце-Аўгусте. Але гэтыя паляпшэнні распачыналіся без усялякай увагі да тэхнічнага боку, таму фарватэр хутчэй быў сапсаваны, чым выпраўлены.

Асабліва ўвага была накіравана на паляпшэнне водных шляхоў Беларусі напрыканцы XXVIII ст. У гэты час

працамі па ўрэгуляванні рэчышча Нёмана і знішчэнні прыродных перашкод для суднаходства кіраваў вядомы матэматык Францішак Нарвойш. Работы на працягу трох гадоў да такой ступені палепшылі суднаходства на Нёмане, што было прапанавана ўзвесці помнік у яго гонар з камянёў, вынятых з ракі.

У 1802 годзе лічылася, што з шасці суднаў на Нёмане адно падваргалася пашкоджанню. З гэтага часу пачынаюцца сістэматычныя работы па кіраўніцтвам рускіх і прускіх інжынераў для ліквідацыі асноўных перашкод на працягу ракі ад Гродна да Юрбурга. Рускі і прускі ўрады, аднолькава зацікаўленыя ў развіцці нёманскага суднаходства, у 1803 годзе заключылі Канвенцыю для ачышчэння ракі агульнымі намаганнямі тэрмінам ад пяці да дзесяці гадоў.

Акрамя канвенцыі распрацоўваліся праекты па ачышчэнню рэчышча Нёмана ў 1808 і 1811 гадах. У 1816-м генерал Фальконі прыклаў шмат намаганняў для ачышчэння русла ракі. У 1818 годзе была створана камісія з рускіх і польскіх чыноўнікаў. У 1821-м выдзелены апошнія фінансавыя сродкі на паляпшэнне рэчышча Нёмана. І на гэтым скончыліся ўсе спробы па ўрэгуляванню рэчышча. У 1823 годзе работы былі прыпынены і ўжо больш не ўзнаўляліся.

– Рэкі – гэта не толькі вада ды берагі. З суднаходствам заўсёды звязана інфраструктура рэгіёна, яго асаблівасці...

– У працы Баброўскага даследуецца развіццё суднаходства Гродзенскай губерні: характарыстыкі прыстаней, апісанне суднаў і іх рух. Да ўласціваасцяў можна аднесці тое, што рэкі Гродзенскай губерні дазвалялі і сёння дазваляюць выкарыстоўваць судны пласкадонныя з падымальнай сілай, якая не перавышала 10 тыс. пудоў. Найбольшая асадка суднаў дасягала паўтары тысячы аршынаў. Але

глыбіня Нёмана пасля спаду вясенніх водаў ў многіх месцах была не больш двух і нават аднаго фута, таму суднаходства могло адбывацца толькі падчас вясновага разводдзя, калі глыбіня рэк дастатковая для бесперашкоднага плавання. У астатні час навігацыі маглі хадзіць толькі плыты і малыя судны з невялікай асадкай. У той час па Нёмане плавалі віціны, баркі, паўбаркі, баты, берлінкі і рускія лодкі. Віціны маглі перавозіць ад 12 да 14 пудоў хлеба. У 1859 годзе на Нёмане каля Гродна з'явіліся берлінкі – лёгкія пласкадонныя судны, якія перавозілі да 7000 пудоў груза з асадкай не больш аднаго аршына. Берлінкі найлепш падыходзілі для плавання на Нёмане. Грузападымальнасць батаў вялікіх – 500 бочак, малых – каля 250 бочак. Баркі і паўбаркі маглі перавозіць ад 2 да 5 тысяч пудоў.

Плыты, звязаныя з бярвенняў страваго і дравянога леса, з малой асадкай хадзілі па суднаходных рэках на працягу ўсёй навігацыі. На іх перавозілі хлеб і іншыя тавары. Плыты замянялі судны пасля вясенняга разводдзя. Яны ж хадзілі і па ўсіх сплаўных рэках. Як падкрэсліваецца ў выданні, «рухаюцца яны марудней, чым судны, але патрабуюць меншай колькасці рабочых для абслугоўвання».

– Сёння водная роўнядзь Нёмана і іншых рэк амаль пустынна...

– У ўпэўненне, што гэта ненадоўга. Эканоміка прымусіць вярнуцца да развіцця воднага транспарту на Гродзеншчыне, бо ён – самы танны з усіх, абсалютная неабходнасць, дыктуючая нашым часам. І не толькі ў сэнсе турызму. Прывяду такія факты. У пачатку XIX ст. па Нёмане хадзіла каля 500 суднаў. Дарэчы, згодна статыстычных звестак, прыведзеных у працы Баброўскага, Нёман займаў першае месца па суднаходству на той час у Расейскай імперыі. У 50-я гады XIX ст. у сярэднім па Нёманскай сістэме водных зносінаў праходзіла 550–600 суднаў: для загрузкі – 18%, для разгрузкі – 44%, каля прыстаней – 38%. Але думаецца, што гэтыя лічбы няпоўныя, так як даследчыкі знайшлі разыходжанне ў лічбах, прыведзеных Міністэрствам шляхоў зносінаў і ў справаздачах начальніка Гродзенскай губерні.

Олег МАЛАШЕНКО, «ТВ»

Продолжение – в ближайших номерах

Продолжение.
Начало в №9 от 27 февраля

Из Немана создать музей?

Мы продолжаем публиковать интервью с автором научного библиографического труда «Вывучэнне гісторыі суднаходнага руху па рацэ Нёман: з фондаў ДУК «Гродзенская абласная навуковая бібліятэка імя Я.Ф. Карскага» Любовью ТУРМАСОВОЙ.



мачылася гэта тым, што былы царскі ўрад мала ўдзяляў увагі водным шляхам, выдзяляючы на іх добраўпарадкаванне мінімальныя сродкі – зусім мізэрныя ў параўнанні з тымі каласальнымі выдаткамі, якія выдзяляліся ў Францыі, Германіі, Паўночных Амерыканскіх Злучаных Штатах і іншых краінах. У выданні адзначаецца, што на водныя рачныя шляхі Польшчы павінен звярнуць увагу не толькі ўрад Польшчы, але і СССР. Бо гэтага патрабуюць ўзаемныя інтарэсы як у развіцці непасрэднага тавараабмену шляхам патаннення, так і ў развіцці транзітных перавозак масавых грузаў праз Польшчу: лясных, хлебных і інш. Гэтыя меркаванні выклікалі неабходнасць вырашэння пытання аб добраўпарадкаванні рачных шляхоў на тэрыторыі Польшчы – з аднаго боку і прылягаючых да іх водных шляхоў зносін на тэрыторыі СССР – з другога. На той час польскае Міністэрства публічных работ, улічваючы дзяржаўнае і міжнароднае значэнне рачных шляхоў Польшчы, распрацавала цэлую праграму новых работ па капітальнаму ўпарадкаванню сваіх водных шляхоў.

– Ці ёсць у вас інфармацыя пра больш раннія перыяды, напрыклад, часоў ВКЛ ці Рэчы Паспалітай да другога раздзела гэтай дзяржавы паміж Расіяй і Прусіяй у 1792 годзе?

– Так. Ёсць. У кнізе «Дороги и водные пути Белоруссии» Вадзіма Жучкевіча (Мн, 1977) выкладаецца гісторыя фарміравання водных шляхоў у Беларусі са старажытных часоў па 70-я гады ХХ ст. Аўтар адносіць раку Нёман як да магістральных водных шляхоў зносін, так і да мясцовых сродкаў перамяшчэння. Асабліва павялічылася значэнне Нёманскага воднага шляху ў часы ВКЛ.

– Чаму пачалося сніжэнне эканамічнай вартасці Нёмана і другіх рэк Беларусі?

– Тут ёсць розныя меркаванні. Адно з іх такое: напрыканцы ХІХ стагоддзя некаторы заняпад рачнога транспарту звязаны з ростам і развіццём чыгунак. Тут можна і папярэчыць. Але на беларускіх рэках такі заняпад назіраўся яшчэ з 50-х гадоў ХІХ ст. Часткова ён тлумачыўся знішчэннем лясоў на берагах рэк, што зменшыла магчымасці лесасплаву. Адною з прычын было таксама зніжэнне ролі мерыдыянальных транспартных шляхоў пры ўзрастанні ролі шляхоў з Цэнтральнай Расіі ў замежныя краіны. З гэтымі шляхамі не супадала цячэнне рэк.

Нарэшце магчымасці тэхнічнага прагрэса на беларускіх рэках абмяжоўваліся іх невялікімі памерамі і глыбінямі. Рух суднаў быў марудным. Напрыклад, сярэдняя хуткасць па Нёмане ад Стаўбцоў да прускай мяжы ўніз па цячэнню складала 29–40 вёрстаў ў дзень, уверх – 10–12 вёрстаў. З-за мелкаводдзя Агінскі канал

выкарыстоўваўся толькі пераважна ў вясенні час. Ну а што датычыцца чыгунак, то тут справа выглядала так. У рэдкіх выпадках у канцы ХІХ ст. будаўніцтва чыгунак нават спрыяла ажыўленню рачнога транспарту. Тое ж адзначалася і на Нёмане падчас будаўніцтва чыгуначных ліній Баранавічы–Вільня і Баранавічы–Ваўкавыск–Беласток.

Дабаўлю, што гісторыя развіцця суднаходства і выкарыстання Нёмана як важнейшай гандлёвай магістралі разглядаецца ў кнігах, падрыхтаваных групай гродзенскіх гісторыкаў і выдадзеных у 1990 годзе:

Наш край. Гродненщина в IX–XIII вв.

Наш край. Гродненщина в составе Великого княжества Литовского и Речи Посполитой

Наш край. Гродненщина в конце XVIII – первой половине XIX вв.

– Любоў Іванаўна, у вашым разважэнні бачыцца цыклічнасць рачной гаспадаркі Гродзеншчыны ад уздымаў да зніжэння, ад зніжэнняў – да уздымаў. Але адначасна бачыцца і тое, што «рачнае жыццё» тут ніколі не стаяла на месцы, бо зніжэнне, заняпад – не ёсць смерць. Мне думаецца, што сёння добрым балансірам «уздыму-заняпаду», «заняпаду-уздыму» можа стаць рачны турызм. Возьмем, напрыклад, турыскае... бурлацтва. Пакатаць на якой-небудзь віціне сваіх дзетак і жонак у добрае надвор'е хацелі б многія мужчыны...

– Мушу пагадзіцца.

Олег МАЛАШЕНКО, «ТВ»

Окончание – в ближайших номерах

– Любоў Іванаўна, такому імкліваму развіццю воднага транспарту на Гродзеншчыне павінны адпавядаць і нейкія арганізацыйныя формы, бо караблі ж не могуць плаваць самі па сабе?

– Дадзеныя аб кіруючым складзе Гродзенскага аддзялення водных шляхоў Ковенскай акругі шляхоў зносін і адрасы размяшчэння суднаходных арганізацый мы знаходзім у «Памятных кніжках Гродзенскай губерні» на 1866, 1885, 1887, 1889, 1893, 1894, 1895, 1896, 1899, 1900, 1903, 1912 гады.

У 1889 годзе ў структуру Гродзенскага аддзялення ўваходзілі:

начальнік аддзялення і інспектар работ і суднаходства, памочнік начальніка па 1-му ўчастку, памочнік начальніка па 2-му ўчастку, памочнік інспектара суднаходства, начальнік 1-й суднаходнай дыстанцыі, начальнік 2-й суднаходнай дыстанцыі, загадчык Гродзенскай суднаходнай прыстані.

Упраўленне Гродзенскага аддзялення Ковенскай акругі зносін размяшчалася ў доме Валянскага на вуліцы Гарохавай у Гродне (зараз – частка вуліцы Сацыялістычнай), інспекцыя суднаходства – у доме Арлова на вуліцы Садовай (зараз – вул. Ажэшка), загадчык суднаходнай прыстані – у доме Мазалеўскай на вуліцы Падольнай.

«Іле ж улады тут часта мяняліся. У 1921 годзе мірная Рыжская дамова прывяла да чарговай стабілізацыі амаль на 20 гадоў...»

– Гэты перыяд у суадносінах з водным рачным шляхам па рацэ Нёман разглядаецца ў выданні «Обзор народного хозяйства Польши» (Варшава, 1927), падрыхтаваны Гандлёвай палатай Польшчы і СССР. Згодна прыведзеным звесткам, суднаходнымі з'яўляюцца 979 км у нёманскім басейне, а сплаўнымі – 320 км. Аўтары выдання падкрэсліваюць велізарную транзітную значнасць рачных водных шляхоў Польшчы, якія мала выкарыстоўваліся на той час. Глу-

Из Немана создать музей?

Окончание.

Начало в №9 от 27 февраля,
№13 от 27 марта

Олег МАЛАШЕНКО. «ТВ»



Сегодня мы завершаем публикацию интервью с автором научного библиографического труда «Вывучэнне гісторыі суднаходнага руху па рацэ Нёман: з фондаў ДУК «Гродзенская абласная навуковая бібліятэка імя Я.Ф. Карскага» Любовью ТУРМАСОВОЙ.

— Любоў Іванаўна, міную размову мы скончылі бурлакамі. А што можна пачытаць пра працу рачнікоў і сённяшні дзень нашай славетнай ракі?

— Нёман са старажытных часоў праз Балтыйскае і Чорнае моры звязваў нашы землі з Еўропай і Усходам. Цяжка было на сплаве лесу і тым, хто загрузаў і разгрузаў тавары на прыстанях. Але найбольш цяжкай была праца бурлакоў, якія на працягу многіх тыдняў цягнулі судны, грузаныя разнастайнымі таварамі. Звычайна паняцце «бурлак» звязваюць з Волгай. Між тым архіўныя дакументы пацвярджаюць, што іх нямала было і на Нёмане.

Развіццю суднаходства на рацэ пасля Другой сусветнай вайны прысвечаны раздзел «Суднаходства на Немане пасля войны» у кнізе «История общественного транспорта Гродно» гродзенскага краязнаўцы Віктара Саяпіна (Гродна, 2012). На падставе архіўных дакументаў аўтар паказвае гісторыю рачнога флоту ў 1944–70-х гг. XX ст. Дзеля гэтага загадам ад 8 верасня 1944 года па Нёманскаму ваенна-аднаўленчаму ўпраўленню Народнага камісарыята рачнога флоту СССР былі створаны ваенна-аднаўленчыя атрады.

Межы дзейнасці Гродзенскага атрада №2 былі вызначаны па рацэ Нёман — ад вярхоўя да мястэчка Друскенікі разам з Агінскай сістэмай і Аўгустоўскім каналам. Галоўная задача атрада заключалася ў падняцці затопленых суднаў. Ужо к канцу верасня паднялі пяць барж і цеплаход «Баец», падрыхтавалі да эксплуатацыі

шэсць барж, адрамантавалі пароходы «Пушкін», «8-га Сакавіка», «Тэхнік». Адначасова вяліся работы па паглыбленні і ачыстцы Нёмана ад частак узарваных акупантамі мастоў.

У 1944 годзе аднаўляецца грузавы рух рачных пароходаў па Нёмане ад Гродна да вусця Аўгустоўскага канала. У 1945-м створана Нёманскае рачное парадства, арганізоўваюцца Гродзенская прыстань з межамі яе дзейнасці па рацэ Нёман ад вытокаў да Меркіне, рацэ Шчары, а таксама Агінская шлюзавая сістэма, Аўгустоўскі канал да дзяржаўнай граніцы. У гэты час з'явіліся Гродзенскія механічныя майстэрні і Гродзенскі тэхнічны ўчастак. Да «залагога веку» гродзенскага рачнога флоту аўтар адносіць канец 50-пачатк 60-х гг. XX ст. З сярэдзіны 1960-х пачынаецца яго заняпад, чаму спрыяў шэраг аб'ектыўных прычын. У тым ліку развіццё аўтамабільнага транспарту, пабудова Каўнаскага гідравузла без суднаходнага шлюза ды шэраг іншых. Пасля распаду СССР далучыліся яшчэ і межы паміж утворанымі дзяржавамі.

Аўтар закранае гісторыю Гродзенскага рачнога флоту ў 20–30-я гг. XX ст. У першай палове XX ст. у горадзе былі пароходы Jadwiga і вінтавы Emilia Pllater. У сярэдзіне 1930-х — Jagiello (браў на борт да 300 пасажыраў), Jadwiga (мог перавезці да 20 чалавек), Dewajtys (курсіраваў па маршруце Гродна—Друскенікі), Michal Oginski і прагулачны пароход Smigly. У межах Гродна знаходзіліся дзве рачныя прыстані.

Даследаванне Віктара Саяпіна вельмі каштоўнае тым, што грунтуецца на ўспамінах жыхароў горада.

Гісторыю нёманскага суднаходства ў пасляваенныя гады раскрываюць артыкулы Віктара Саяпіна «От «Пушкина» до «Зарницы». Неманское судноходство в послевоенные годы», надрукаваныя ў зборніку краязнаўчых артыкулаў «Горад Святога Губерта» (Гродна, 2011), і артыкул «Речной волк» пра капітана гродзенскіх суднаў «Ермак», «Баку», «Зарница» Пятра Сцяпанавіча Каленіка, які змешчаны ў газеце «Гродзенская праўда» 10 жніўня 2011 года.

Развіццё нёманскага суднаходства закранаюць у сваёй кнізе «Река Неман» Ася Міхайлаўна Пянькоўская і Рэгіна Адамаўна Юрэвіч (Мн, 1990). Аўтары прыводзяць значны факт, калі нёманская транспартная артэрыя была незаменнай і ў эпоху вялікіх хуткасцей. Гэта — беспрэцэдэнтная перавозка з Японіі буйнагабарытнага груза для Гродзенскага вытворчага аб'яднання «Азот». Абсталяванне трэба было даставіць праз тры акіяны і некалькі мораў. Асаблівыя цяжасці ўзніклі пры транспарціроўцы з Клайпеды: чыгуначныя платформы не здольныя былі змясціць 44-метровы груз. Аўтапоезд з імі не ўпісваўся ў павароты звычайнай шашы. І тады на дапамогу прыйшоў самы старажытны від транспарту — водны.

З 14 па 20 ліпеня 2006 года шляхам усходніх славян і балтаў прайшла сумесная літоўска-беларуская экспедыцыя «Вялікі Нёман» па маршруце

ад в. Навасёлкі Мастоўскага раёна да Друскенінкай. Мэта праекта — прыцягнуць увагу дзяржаўных структур, навуковых колаў, грамадскасці да пытанняў развіцця, захавання і выкарыстання гісторыка-культурнай спадчыны рэгіёна ракі Нёман — Няму-

водную мяжу з Еўрасаюзам. Гэтай падзеі прысвечаны артыкул «В Европу — по воде!» Юрыя Гарадзецкага, які быў надрукаваны ў газеце «Транспортный вестник» 6 чэрвеня 2013 года.

Выяўленне прадстаўленых дакументаў вялося па краязнаўчаму

КАКУЮ РАБОТУ ВЫ ПРОВОДИТЕ В КОЛЛЕКТИВАХ В ПОДДЕРЖКУ ЗДОРОВОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ?

Михаил ЧЕРНЯК, председатель профсоюзного комитета филиала «Автобусный парк №2 г. Лида»:

— Работаем комплексно. Члены нашего коллектива активно участвуют в отраслевых спартакиадах, спортивно-оздоровительных мероприятиях по зимним видам спорта. Многие имеют возможность отдыхать на трех базах отдыха. Отправляем людей в санатории, дома отдыха. Ну и, конечно, здесь, в филиале, есть свой оздоровительный комплекс.

нас. У складзе экспедыцыі — вучоныя, даследчыкі, прадстаўнікі амбасады і мясцовых выканаўчых уладаў. Гэту падзею адлюстроўвае фотаальбом «Вялікі Нёман: хроніка сумеснага воднага падарожжа па Нёмане з Беларусі ў Літву—2006» (Мн, 2006).

29 мая 2013 года рачнікі Гродзенскага філіяла РУП «Белводшлях» у межах Праграмы развіцця ўнутранага воднага транспарту Рэспублікі Беларусь на 2011–2015 гг. на цеплаходзе «Вольга Соламава» адрадзілі водны шлях з Гродна ў Друскенінкай. Упершыню ў гісторыі незалежнай Беларусі судна з нашым сцягам перасякло

каталогу аддзела краязнаўства Гродзенскай абласной навуковай бібліятэкі імя Я.Ф. Карскага. Я спадзяюся, што прадстаўленыя выданні дапамогуць спецыялістам выкарыстаць здабыткі суднаходства ў развіцці воднага турызму на Нёмане, а жыхарам Прынямоння — глыбей пазнаць гісторыю роднага краю.

— Ці можна назваць Нёман ракой з вялікім будучым?

— Думаецца, можна. Гэта здзейсніцца, калі знойдуцца людзі і ўстановы, якія возьмуцца за гэтую справу сістэмна.

