

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 суднаходнаго 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 даследаванні пра іх вы часцей за ўсё рэкамендуеце? Падкрэсліце, 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 суднаходна 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 зносін з суседзямі.

Нёман глыбока даследваўся як водны шлях зносін 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 зносін 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 Шчарай 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 непарыўным водным шляхам Балтыйскага мора з Чорным.

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

Асаблівая 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 камяняў, вынятых з ракі.

У 1802 годзе лічылася, што з шасці суднаў на Нёмане адно падваргалася пашкодванню. 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 зацікаўлены 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 ўласцівасцяў 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 у 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 стравога і дрэваўнага 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 пустыня...

– Я ўпэўнена, што гэта ненадоўга. Эканоміка прымусіць вярнуцца да развіцця воднага транспарту на Гродзеншчыне, бо ён – самы танны з усіх, абсалютная неабходнасць, дыктуюмая нашым часам. І не толькі ў сэнсе турызму. Прыяду 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 зносін 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 зносін і ў справаздачах начальніка Гродзенскай губерні.

Олег МАЛАШЕНКО, «ТВ»

Продолжение – в ближайших номерах

Из Немана создать музей?

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



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

– Дадзення аб кіруючым складзе Гродзенскага аддзялення водных шляхоў Ковенскай акругі шляхоў зносіні 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 участку, памочнік начальніка па 2-му участку, памочнік інспектара суднаходства, начальнік 1-й суднаходнай дыстанцыі, начальнік 2-й суднаходнай дыстанцыі, загадчык Гродзенскай суднаходнай прыстані.

Упраўленне Гродзенскага аддзялення Ковенскай акругі зносіні 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.

Але ж улады тут часта мяняліся. У 1921 годзе мінская Рыжская дамова прывяла да чарговай стабілізацыі амаль на 20 гадоў...

– Гэты перыяд у суднаходстве 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. Тлу-

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 зносіні 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. Есць. 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 XX ст. Аўтар адносіць раку Нёман як да магістральных водных шляхоў зносіні, 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 XIX стагоддзя некаторы заняпад рачнога транспарту звязаны з ростам і развіццём чыгунак. Тут можна і папярэчыць. Але на беларускіх раках такі заняпад назіраўся яшчэ з 50-х гадоў XIX ст. Часткова ён тлумачыўся знішчэннем лясоў на берагах рэк, што зменшыла таксама зніжэнне ролі мерыдыянальных транспартных шляхоў пры ўзрастанні ролі шляхоў з Цэнтральнай Расіі ў замежныя краіны. З гэтымі шляхамі не супадала цяжэнне рэк.

Нарэшце магчымасці тэхнічнага прагрэса на беларускіх рэках абмяжоўваліся іх невялікімі памерамі і глыбінямі. Рух суднаў быў марудным. Напрыклад, сярэдняя хуткасць па Нёмане ад Стаўбоў да прускай мяжы ўніз па цячэнню складала 29–40 вёрстаў у дзень, уверх – 10–12 вёрстаў. 3–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 XIX 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 разважанні бачыцца цыклічнасць рачной гаспадаркі Гродзеншчыны ад уздымаў да зніжэння, ад зніжэння – 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 балансам «уздыму-заняпаду», «заняпаду-уздыму» можа стаць рачны турызм. Возьмем, напрыклад, турыскае... бурлацтва. Пакатаць на якой-небудзь віцёне сваіх дзеткаў і жонак у добрае надвор’е хацелі б многія мужчыны...

– Мушу пагадзіцца.

Олег МАЛАШЕНКО, «ТВ»

Окончание – в ближайших номерах