

УДК 93/94

Боровикова Екатерина Алексеевна, студент, УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест, Республика Беларусь

e-mail: lectriss@gmail.com

Малыхина Людмила Юрьевна, кандидат исторических наук, доцент, УО «Брестский государственный технический университет», г. Брест, Республика Беларусь

e-mail: lectriss@gmail.com

ИСТОРИОГРАФИЯ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЕЧНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В БЕЛОРУССКИХ ГУБЕРНИЯХ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Аннотация. В статье рассматривается изучение в российской историографии проблемы речных путей сообщения в период становления рыночных форм хозяйствования на примере белорусского региона страны.

Ключевые слова: историография; источниковедение; речная система; белорусские губернии.

Borovikova Ekaterina Alekseevna, student, Brest State Technical University, Brest, Republic of Belarus

e-mail: lectriss@gmail.com

Malykhina Lyudmila Yurievna, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Brest State Technical University, Brest, Republic of Belarus

e-mail: lectriss@gmail.com

HISTORIOGRAPHY OF THE PROBLEM OF THE DEVELOPMENT OF RIVER ROUTES IN THE BELARUSIAN PROVINCES IN THE SECOND HALF OF THE 19TH - EARLY 20TH CENTURIES

Abstract. The article examines the study in Russian historiography of the problem of river routes during the formation of market forms of management on the example of the Belarusian region of the country.

Keywords: historiography; source study; river system; Belarusian provinces.

Речные пути сообщения играли важную роль в хозяйственном развитии белорусских губерний Российской империи – Виленской, Гродненской, Минской, Могилёвской, Витебской. По рекам Днепровского, Неманского, Западновинского и Бугского бассейнов перевозились, зерно, строительные материалы, развивались пароходство и сплав леса, создавались искусственные водные пути. Практически в каждом крупном населённом пункте действовала речная пристань, использование судоходства по сравнению с гужевым транспортом обходилось дешевле. В данной статье анализируются основные направления и этапы изучения проблемы развития речных путей сообщения в белорусских губерниях во второй половине XIX – начале XX века, выделяются особенности дореволюционной, советской и современной белорусской историографии по этой проблеме.

Несмотря на очевидную значимость водного транспорта для экономики и расселения, историография развития речных путей сообщения в белорусских губерниях долгое время оставалась фрагментарной. Исследователи чаще рассматривали водные коммуникации в контексте общей экономической истории края или обзоров транспортной системы. Когда на смену «традиционным» коммуникациям (речной сети и гужевому транспорту) во второй половине XIX века стремительно приходит железная дорога, вопрос о взаимосвязи различных видов транспорта и трансформации транспортного пространства региона обостряется.

Исследования речных путей сообщения в белорусских губерниях России, изданные во второй половине XIX века – начале XX века по вопросам развития речной системы и речного транспорта носили фрагментарный характер. Источники «дореволюционной историографии» – это, прежде всего,

очерки и ведомственные издания описательно-статистического характера, а не академические научные исследования в современном понимании.

Во-первых, это общероссийская официальная статистика и ведомственные обзоры. Ключевую роль в этой группе играл корпус материалов «Департамента водяных сообщений», входящего в структуру Министерства путей сообщения с 1865 года. На его основе создавались первые аналитические труды по теме, например, С. М. Житкова [4].

Интерес также представляет монография П. И. Рудченко «Гужевые и водные пути» (1904), написанная по распоряжению Особого Совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности. В ней подчёркивается важность речных артерий в развитии экономики, но отмечается, что их состояние «оказывается в большинстве местностей России далеко неудовлетворительным». Причины – порожистость, обмеление, засорение речных русел и др. Автор призывает к мероприятиям по сохранению водных богатств – регулированию стока атмосферных вод, укреплению берегов, расчистки водных источников, образованию «речных комитетов» для каждой реки отдельно [14, с. 201–203]; публикует конкретные предложения местных комитетов по улучшению ситуации, из которых можно сделать выборку информации по западным губерниям. В книге упоминается проблема, поднятая Гродненским губернским комитетом, когда лесопромышленники, сплавающие лес по реке, игнорируют права владельцев прибрежных зон и мельниц – повреждают берега, искусственные сооружения, используют энергию воды [14, с. 205–206].

Для всей империи издавались обзоры искусственных водных сообщений, в которых уделялось внимание и каналам, расположенным на территории современной Беларуси (это Августовский, Агинский, Березинский и Днепровско-Бугский каналы). Характерным примером является «Краткое обозрение искусственных водяных сообщений в России» (СПб., 1843) [11], часто цитируемое в более поздних исследованиях по истории судоходства Беларуси.

Во-вторых, губернская статистика и краеведческие очерки. В «Памятных книжках» и статистических обзорах Гродненской, Виленской, Витебской, Минской и Могилёвской губерний, содержались сведения о протяжённости судоходных участков, объёмах сплава леса и перевозок, ярмарках, связанных с речными портами. Эти данные активно используются современными историками при реконструкции структуры речного судоходства обозначенного в теме периода.

В-третьих, выделяются военно-инженерные и экономико-географические описания речных путей. Они фигурировали в работах, связанных с военно-стратегической подготовкой западного пограничного региона, инженерными изысканиями и топографическими описаниями. Современные исследования по истории транспортной системы Российской империи подчёркивают важность этих материалов как источниковой базы, но сами дореволюционные авторы, как правило, не ставили специальных задач анализа динамики речных коммуникаций именно белорусских губерний.

Таким образом, дореволюционный этап историографии водных путей сообщения в Беларуси даёт обширную источниковую базу, но не формирует собственно историографической традиции изучения проблемы: речь идёт о статистике, отчётах и описаниях, а не о специальных исследованиях речного транспорта.

Советская историография водных путей сообщения в Беларуси

В историографии советского периода интерес к транспортной проблематике резко возрастает, но фокус смещается в сторону железнодорожного транспорта. Речные пути, хотя и упоминались, оказывались на периферии исследовательского внимания. Отметим следующие группы изданий по названной проблеме.

1. Обобщающие труды по экономике и транспорту БССР.

В советских исследованиях по истории промышленности, сельского хозяйства и торговли БССР водные пути рассматриваются как один из факторов формирования всесоюзного хозяйственного комплекса. В них

подчёркивается роль речного транспорта в вывозе леса и сырья, особенно до установления окончательного доминирования железных дорог. В исследованиях представителей первой белорусской исторической школы из Белорусского государственного университета М. В. Довнар-Запольского и Д. А. Дудкова анализируется изменение доли лесосплава и функций белорусских водных путей в конце XIX века, утверждается, что развитие железнодорожной сети уменьшило значение речных перевозок и сплава древесины [2; 3]. В историко-географическом очерке В. А. Жучкевича «Дороги и водные пути Белоруссии» (1977) отмечается, что возможности технического прогресса на белорусских реках ограничивались их небольшими размерами и глубинами. В силу своих природных особенностей – мелей, излучин, ледостава – реки Беларуси уже не могли найти широкого транспортного применения [5, с. 94]. Упадок водных путей начался с отмирания судоходства на малых реках. Малая вместимость судов, низкие скорости – все эти недостатки вместе с общим снижением внимания к речному транспорту привели к упадку его роли в хозяйственной жизни белорусских губерний к концу XIX в.

2. Ведомственные справки и обзоры речного транспорта БССР.

Существенную роль сыграли обзоры и справки республиканского масштаба, подготовленные ведомствами речного флота БССР. Эти работы носили апологетический и практикоориентированный характер, подчёркивали достижения отрасли, но в меньшей степени занимались критическим анализом дореволюционного развития речных путей. Однако способствовали дальнейшему накоплению научных знаний о предмете. В частности, к этой группе относится «История развития речного транспорта БССР» (1979) [8].

К методологическим особенностям советской историографии можно отнести:

– марксистско-ленинский подход, когда речные пути рассматриваются преимущественно с точки зрения борьбы капитализма и феодальных пережитков, эксплуатации трудящихся, экспорта сырья;

– технологичность: дореволюционный этап развития водных путей трактуется как «подготовительный» по отношению к социалистической модернизации транспорта, что сужает возможности для непредвзятой оценки роли речного транспорта в структуре региональной экономики России второй половины XIX – начала XX века;

– недостаточно чёткая регионализация: белорусские губернии часто включаются в более широкие схемы («Северо-Западный край Российской империи», «западные области СССР»), вследствие чего специфика речных путей именно в пределах исторической Беларуси размывается.

В итоге советская историография накопила важный фактический материал и статистику, но не предложила целостной концепции развития речных путей сообщения белорусских губерний «в эпоху капитализма». Речное судоходство в этот период изучалось, главным образом, в связи с лесозэкспортом, а не как самостоятельный предмет исследования.

Современная белорусская историография (1990-е – начало XXI века) речных путей сообщения

Качественный сдвиг в изучении темы начался после распада СССР, когда в белорусской исторической науке усилились тенденции к регионализации, междисциплинарности и интерес к инфраструктурной истории. В современных работах происходит переход к проблемному исследованию: речные пути сообщения белорусского региона перестают быть лишь элементом описания общей транспортной системы и становятся самостоятельным объектом для анализа.

К исследованиям речного судоходства регионального характера относятся работы Л. Ю. Малахиной, подготовленные в рамках кафедральной темы Брестского государственного технического университета по изучению экономики западно-белорусского региона в пореформенный период. В статье Л. Ю. Малахиной «Речное судоходство западного региона Беларуси (1860–1914 гг.)» (2004) [13] впервые системно рассматривается динамика речных перевозок в Гродненской и Виленской губерниях в пореформенный период. Автор

анализирует: структуру грузоперевозок (преобладание леса и сельхозпродукции); сезонность и географию судоходства; влияние железнодорожного строительства, частных пароводных компаний и местных предпринимателей на объёмы речных перевозок. В исследовании Л. Ю. Малахиной «Днепровско-Бугский канал: история строительства и перспективы культурно-туристского использования» (2010) [12] соединяются инженерно-технический, экономический и культурно-исторический аспекты обращения к истории этого крупнейшего искусственного водного пути региона. В работе прослеживаются этапы проектирования и реконструкции канала с XVIII до начала XX века; анализируются изменения его транспортного значения в связи с развитием железных дорог; поднимается вопрос о сохранении канала как объекта историко-культурного наследия.

Второе направление современной историографии – комплексное изучение системы государственного управления путями сообщения и общих тенденций развития транспортной сети на территории Беларуси.

Как отмечает молодой учёный Наталья Сергеевна Иванюк, до 1990-х годов транспортные коммуникации Беларуси (включая речные пути) обычно фигурировали лишь как элемент экономического развития, тогда как система управления путями сообщения была изучена слабо. В серии публикаций, включая статьи «Историография системы государственного управления путями сообщения на территории Беларуси (1775–1914 гг.)» [6] и «Система государственного управления путями сообщения на территории Беларуси (конец XVIII – начало XX в.): историография проблемы» [7], Н. С. Иванюк систематизирует существующие исследования об управлении путями сообщения на территории Беларуси. По мнению исследователя, интерес к институциональной истории управления транспортом (включая департаменты, комиссии, губернские комитеты) открывает новые возможности для изучения речных путей. Например, таких аспектов как разрешения на сплав, регулирование тарифов, поддержание судоходных глубин и т. п.

В ряде работ, посвящённых развитию транспортной системы Беларуси в российский период (с конца XVIII века по 1917 год), водные коммуникации рассматриваются наряду с шоссейными дорогами и железными дорогами как элементы единой инфраструктуры региона. Это публикации А. Конойко [9; 10] и других авторов. В них осуществляются: анализ трансформации транспортных потоков после строительства железных дорог; рассмотрение роли речных путей в обеспечении экспорта сырья (леса, сельхозпродукции); выявление региональных различий. Отмечается более высокая роль речного транспорта на Полесье и в западных губерниях – Гродненской и Виленской по сравнению с центральными районами. Эти работы сближают экономическую, социальную и пространственную историю, позволяя увидеть речные пути не изолированно, а как часть более широкой транспортной системы.

Среди научных публикаций о природообустройстве Беларуси, мы бы хотели выделить издания учёных факультета инженерных систем и экологии БрГТУ – О. П. Мешика, А.А. Волчека и других. При общей концентрации внимания к качеству водных ресурсов, перспективам водопользования и мелиорации в республике, в них можно встретить экскурсии в историю белорусской речной системы. Так, например, в статье «Наводнения на территории Полесья» (“Floods on the territory of Polesie”) упоминается что максимальный уровень весеннего половодья на большей части территории Восточной Европы, и, в частности, на белорусской реке Припять, наблюдался в 1845 году, что случается на это реке не чаще одного раза в 800 лет [17, с. 92–93]. Подобные детали могут объяснить дальнейшее уменьшение грузоперевозок и сплава по рекам и каналам в середине XIX века природно-климатическими факторами и подчёркивают важность междисциплинарных исследований.

Наконец, начиная с 2000-х годов заметен рост популяризаторских и краеведческих текстов, посвящённых истории водного транспорта Беларуси и отдельных водных путей. Это статья бывшего председателя Республиканского совета Белорусского добровольного общества охраны памятников истории и культуры А.И. Астаповича с выводом, что «по транспортным артериям

белорусской территории в XIX веке [осуществлялось] около 30 % всего грузопотока Российской империи» [1, с. 50]; исторические очерки на страницах сайтов Белорусской речной флотилии, РТУП «Речное пароходство» о Пинском речном пароходстве, о традициях судоходства по Днепру, Припяти, Неману, Западной Двине, истории и современной реконструкции искусственных водных каналов; статья Е. Трибулевой о Днепровско-Бугском канале как инженерном памятнике и туристическом объекте [16]. Хотя эти работы не всегда отвечают строгим академическим стандартам научности, они расширяют источниковую базу, т. к. в них используются устные воспоминания, материалы местных архивов и музейных коллекций; популяризируют тему и стимулируют дальнейшие научные исследования; акцентируют внимание на культурно-исторической ценности речных путей.

Проблемные поля и перспективы исследований

Анализ историографии речных путей сообщения в белорусских губерниях во второй половине XIX – начале XX века позволяет выделить несколько недостаточно разработанных аспектов.

Во-первых, отсутствие комплексной монографии по проблеме. Имеющиеся работы либо охватывают более широкий временной интервал (XVIII – XX вв.), либо фокусируются на отдельных регионах Беларуси (западный регион, Полесье) или объектах.

Во-вторых, недостаточная междисциплинарность имеющихся исследований. Потенциал соединения методов исторической географии, экономической истории, исторической демографии и истории техники пока реализован не полностью. Например, возможен более детальный анализ: влияния изменения судоходных условий (регулирование русел, обмеление, строительство плотин) на структуру поселений; взаимодействия речных и железнодорожных линий при формировании региональных рынков труда и капитала.

В-третьих, слабая компаративная перспектива. Речные пути белорусских губерний редко сопоставляются с аналогичными процессами в Прибалтике,

Польше, Центральной России. Такое сравнение могло бы показать специфику белорусской ситуации – сочетание транзитных функций (между бассейнами Чёрного и Балтийского морей) и регионального значения речного транспорта.

В-четвёртых, недостаточная разработка истории повседневности и социальных аспектов. Большинство имеющихся работ концентрируется на инфраструктуре и экономике. Практически не изучены повседневная жизнь работников речного транспорта и населения «портовых» городов; социальная структура занятых в отрасли; конфликты, забастовки и формы самоорганизации. Перспективным видится также привлечение цифровых методов (ГИС-картографии, пространственного анализа), которые позволили бы более наглядно реконструировать изменение речной сети, взаимосвязь водных и железнодорожных трасс, динамику грузопотоков.

Закключение. Таким образом, в историографии развития речных путей сообщения в белорусских губерниях во второй половине XIX – начале XX века можно выделить три этапа:

1) дореволюционный, представленный преимущественно статистикой, ведомственными отчётами и описательно-географическими работами, которые создают богатую источниковую базу, но ещё не формируют самостоятельную научную традицию исследования речного транспорта региона;

2) советский, когда водный транспорт изучается фрагментарно, главным образом в контексте общей экономической истории и индустриализации, при явном приоритете железнодорожной тематики;

3) современный этап. Он характеризуется становлением специализированных исследований по речному судоходству белорусских губерний, систематизацией историографии путей сообщения России и государственных структур, управлявших ими. Речные пути сообщения Беларуси были выведены из тени железнодорожной истории и рассматриваются как важнейший элемент экономического, административного и культурного развития региона в дореволюционный период. Вместе с тем историография обозначенной проблемы остаётся незавершённой: отсутствует

интегральная концепция развития речных путей белорусских губерний во второй половине XIX – начале XX века, слабо разработаны компаративные и социально-исторические аспекты. Это открывает широкий простор для дальнейших исследований, в том числе на стыке истории, географии, экономики и краеведения.

Список литературы

1. Астапович А.В. Водный транспорт Беларуси: прошлое и настоящее // Дело. 2017, № 1-2 (262). С. 50–53. https://www.academia.edu/34604880/Водный_транспорт_Беларуси_прошлое_и_настоящее (дата обращения: 15.10.2025).
2. Довнар-Запольский М.В. Народное хозяйство Белоруссии, 1861–1914 гг. / М. В. Довнар-Запольский. Минск : Изд. Госплана Белорус. ССР, 1926. 239 с.
3. Дудкоў Д.А. Аб развіцці капіталізму ў Беларусі ў другой палове XIX – пачатку XX стагоддзяў. Мінск : Дзярж. выд-ва Беларусі, 1932. 202 с.
4. Житков С.М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период, 1798–1898 гг. СПб.: Тип. М-ва путей сообщ., 1900. 264 с.
5. Жучкевич В.А. Дороги и водные пути Белоруссии: ист.- геогр. очерки. Минск: Изд-во Белорус. гос. ун-та, 1977. 142 с
6. Иванюк Н.С. Историография системы государственного управления путями сообщения на территории Беларуси (1775–1914 гг.) // Беларусь у кантэксце еўрапейскай гісторыі: асоба, грамадства, дзяржава: зб. навук. арт., прысвеч. 80-год. Гродзен. дзярж. ун-та імя Янкі Купалы і 65-год. гіст. адукацыі ў Гродзен. дзярж. ун-це імя Янкі Купалы. У 2 ч. Ч. 1 / ГрДУ імя Я. Купалы ; рэдкал.: А. А. Каваленя (гал. рэд.), І. Ф. Кітурка (гал. рэд.) [і інш.]. Гродна: ГрДУ, 2019. 424 с.

7. Иванюк Н.С. Система государственного управления путями сообщения на территории Беларуси (конец XVIII – начало XX в.): историография проблемы // Весці БДПУ. Серыя 2. 2022. № 2. С. 96–101.
8. История развития речного транспорта БССР (справка). Главречфлот БССР. Минск, 1979.
9. Канойка А.У. Роля транспарту ў эканамічным развіцці Беларусі (1772–1914 гг.): дыс. ... канд. гіст. навук : 07.00.02 / А. У. Канойка. Мінск, 2015. 214 л.
10. Конойко А. Развитие транспортной системы Беларуси в конце XVIII – начале XX вв. // «Беларуская думка» (Минск). 2018, № 10. С. 71–76.
11. Краткое обозрение искусственных водяных сообщений в России. СПб.: Воен. тип., 1843. 56 с.
12. Малыхина Л.Ю. Днепровско-Бугский канал: история строительства и перспективы культурно-туристского использования // Архитектурное наследие Прибужского региона. Сохранение и культурно-туристское использование: II Межд. науч.-практ. конф., 29–30 апреля 2010 года: сб. докладов [редколлегия: Н.Н. Власюк, А.Д. Кудиненко, J. Uścińowicz], Брест: БрГТУ, 2010. 175 с.
13. Малыхина Л.Ю. Речное судоходство западного региона Беларуси (1860–1914 гг.) // Вестник БГТУ. 2004. № 6: Гуманитарные науки. С. 21–25.
14. Рудченко П.И. Гужевые и водные пути. СПб.: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1904. 297 с.
15. Трибулева Е. Двух морей связующая нить // Вечерний Брест. URL: <https://web.archive.org/web/20141108221748/http://www.vb.by/society/14583.html> (дата обращения 26.10.2025).
16. Volchak, A. A., Meshyk, A. P., Sheshka, M. M., Bulskaya, I. V. Floods on the territory of Polesie // Procedia Engineering. T. 162 (2016). S. 91–97.