

УДК 908 (656.62-656.65) «1920»

## **СОСТОЯНИЕ БЕРЕЗИНСКОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ В 1920 г.**

**Буевич Т. В.**

Государственный архив Витебской области  
(г. Витебск, Беларусь)

Аннотация. В докладе проведен анализ архивных документов Березинского технического участка Управления государственного речного транспорта Северо-Западного бассейна, посвященных состоянию Березинской водной системы в 1920 году.

Наименование частей системы	Протяженность	
	верст <sup>*</sup>	км
Себежский водный путь:		
река Дрисса	150	160
приток Дриссы – река Нецца	75	80
река Свольна	75	80
озеро Себежское	7	7,5
Соединительный канал	1	1,1
озеро Белое	2	2,1
река Угаринка	3	3,2
озеро Неццердо	7	7,5
река Неццерда	5	5,3
озеро Лисно	7	7,5
река Пернова <sup>**</sup> от истока до пределов Перновского порта	131	139,8
река Трейдер Ла <sup>***</sup>	350	373,4
Итого общая протяженность Лепельского отделения в 1911 году:	2627,7	2808,2

<sup>\*</sup> Русская единица измерения расстояния, соответствует нынешним 1,0667 км. Перевод единицы измерения в километры сделан автором доклада и округлен до десятых числа.

<sup>\*\*</sup> Современное название Пяру.

<sup>\*\*\*</sup> Так в архивных документах. Вероятно, имеется в виду река Торгель в верховьях реки Пернова (Пяру).

По архивным материалам. См. ГАВО. Ф. 411. Оп. 1. Д. 12. Л. 121.

Ключевые слова: пути сообщения, канал, Березинская водная система.  
Summary. The report analyzes the archival documents of the Berezinsky Technical Section of the State River Transport Administration of the North-Western Basin, devoted to the state of the Berezinsky water system in 1920.  
Keywords: communication lines, canal, Berezinsky water system.

Березинская водная система, история которой насчитывает более двух столетий, является одной из основных достопримечательностей Государственного природоохранного учреждения «Березинский биосферный заповедник». Она активно используется туристами для совершения водных путешествий, что не удивительно, ведь один из участков системы повторял часть знаменитого на весь средневековый мир пути «из варяг в греки». Кроме того, в ее каналах, реках и озерах обитают уникальные представители флоры и фауны, строят свои хатки бобры. Поэтому любители природы могут наблюдать за ними в естественных условиях. Но не только животных и птиц приютила система. С ее помощью заповедник во время весеннего паводка осуществляет регулирование уровня воды в озерах, проход рыбы на нерест, предотвращает затопление прилегающих территорий [5]. С этой целью в 1972 году на Сергучском канале, реке Сергуч (Бузянка) и водораздельных озерах Манец и Плавно была восстановлена часть шлюзов и четыре плотины: две к югу от озер Манец и Плавно (на Сергучском канале) и две – на Березинском канале (возле деревни Волова Гора). Иными словами, система способна стать объектом туризма республиканского уровня.

Подобное использование системы естественно вызывает необходимость ее музеефикации. Однако полноценного исследования ее истории на сегодняшний день не проведено. Поэтому изучение архивных документов, посвященных Березинскому водному пути, способно оказать существенную помощь в воссоздании истории системы на различных этапах ее функционирования.

Построена Березинская водная система была в 1797–1805 годах, и своим появлением она обязана российскому императору Павлу I, который Указом от 25 февраля 1797 года велел построить «водяное сообщение между Днепром и Западной Двиной посредством Березины». В архивных документах система описывается следующим образом: «В состав системы входят пути искусственные, созданные техникой... и естественные, созданные самой природой... Водный путь этот расположен в Борисовском и Лепельском уездах Минской и Витебской губерний» [3, л. 29]. Водораздельными пунктами служили озера Манец, Плавно и Осетище, откуда течение направлялось по двум водным путям: одно вверх к Березине по реке Сергуч и Сергучскому каналу, а другое – вниз по системе каналов к реке Западная Двина.

Среди архивных документов обнаружен частично сохранившийся документ за 1911 год, именуемый «обзором». Из обзора видно, что Березинская водная система этот период входила в состав Лепельского отделения водных путей

#### Состав водного пути Лепельского отделения в 1911 г.

Наименование частей системы	Протяженность	
	верст	км
река Березины (от устья до Сергучского канала)	472,5	504,1
<i>Березинская водная система</i>		
Сергучский канал	8,47	9
река Сергуч	10,086	10,8
озера Манец и Плавно	5,31	5,7
Соединительный (Березинский) канал	7,03	7,5
озеро Берещо (Берешто)	1,69	1,8
река Берешта	6,25	6,7
Верещский канал	2,46	2,6
река Эсса	11,59	12,4
озеро Проша (Прошо)	0,5	0,5
Первый Лепельский канал	0,3	0,3
озеро Лепельское	1,5	1,6
Второй Лепельский канал	0,18	0,2
река Улла	46,22	49,3
Чашинский канал	1,16	1,2
река Улла до впадения в реку Западная Двина	56,42	60,2
Итого:	159,2	169,8
река Западная Двина до порога Гладкий	788	840,6
притоки реки Западная Двина:		
река Каспля	100	106,7
река Обша	135	144
река Межа	160	170,7

Таким образом, Березинская водная система занимала  $1/16$  (чуть более 6%) водного пути Лепельского отделения. Основным каналом системы считался Соединительный (Березинский) канал. Он был проложен по древнему волоку между озером Плавно и Берещо (Берешта).

В документах, хранящихся в учреждении «Государственный архив Витебской области» составе архивного фонда № 411 «Березинский технический участок Управления государственного речного транспорта Северо-Западного бассейна», обнаружена следующая информация о цели строительства системы: «До открытия этого пути Минская, Витебская и Могилевская губернии представляли огромные лесные богатства, они почти сплошь были покрыты сосновым, еловым, дубовым и проч. лесом. Для сбыта на ограниченный рынок этого леса и был сооружен иностранными инженерами этот путь. Из дел архива системы видно, что после открытия пути ежедневно сплавлялось по несколько тысяч плотов в обе стороны к Черному и Балтийскому морям, за границу» [3, л. 29]. Что касается флота, то для активного судоходства система не использовалась: в период с 1817 по 1840-е годы суда по нему практически не ходили, а развитие на территории Беларуси железнодорожного транспорта и вовсе привело к тому, что в начале XX века оно было сведено к минимуму. В архивных документах указывалось, что по Березинской системе суда, в отличие от плотов, сплавлялись значительно в меньшем количестве, не более сотни, хотя считалось, что до революции судоходство поддерживалось на системе всеми возможными способами [2, л. 104–113]. На судах перевозили хлеб, лен и некоторые другие товары [3, л. 29].

Общее состояние системы еще до 1914 года вызывало беспокойство у имперского Министерства путей сообщения, которое контролировало ее деятельность. Для проведения модернизации водного пути царское правительство решило расширить состав рек и озер, а также осуществить шлюзование на реках Эссе и Улле, построить новые плотины. Были проведены изыскания и разработаны строительные проекты, но реализовать их не удалось. Такой вывод позволяют сделать архивные материалы. Они свидетельствуют, что система за сто лет капитально ни разу не ремонтировалась. Советское правительство в 1918 году особого интереса к ней не проявляло, поскольку молодое государство испытывало кризис во всех областях своей жизнедеятельности. Ничего не изменилось и в период оккупации г. Лепеля польскими властями (с 05.11.1919 по 15.05.1920) [3, л. 43]. В результате водный путь серьезно износился, и в 1917–1919 годах как транспортная система практически бездействовал.

И только в середине 1920 года, когда окончательно восстановилась мирная жизнь, государство вновь проявило интерес к системе. С этого момента можно отсчитывать советский этап в истории системы. Провозглашение в 1921 году новой экономической политики, возрождение промышленности и торговли обострили вопрос о возвращении Березинского водного пути в систему транспорта. В 1920 году путь был выделен в отдельный Березинский технический участок Управления Северо-Западным речным транспортом Народного комиссариата путей

сообщения РСФСР. В этот период была сделана первая оценка физического состояния системы и даны прогнозы о ее дальнейшем развитии. Именно эти документы и легли в основу настоящего доклада.

Общая протяженность системы в 1920 году оценивалась в 159 верст. Считалось, что из них 20 верст были искусственно созданы с помощью техники, а 139 являлись естественными водными проходами [2, л. 104–113]. Анализ архивных документов позволяет сделать вывод, что в 1920 году в составе системы сохранились все дореволюционные каналы: Сергучский, Соединительный, Веревский, Первый и Второй Лепельские, Чашникский.

Первый вывод, который был сделан работниками системы при оценке ее общего состояния, касался ее пропускной способности. Она оказалась крайне низкой. В докладах и информациях констатировалось, что из-за вырубок леса реки, входившие в состав системы, были занесены песком и значительно пересохли, их берега обвалились. Появились мели и перекаты, местами изменилось даже русло. Отрезок между Лепелем и Чашниками оказался вообще не проходимым для судов.

Рентабельность системы также была невелика. К 1920 году сплав леса, т.е. основная дореволюционная функция системы, резко сократился: в направлении Рижского порта проходило менее тысячи плотов. К Черноморскому же порту сплав и вовсе прекратился. Наиболее полноценно мог функционировать только Сергучский канал. А вот река Сергуч заросла тростником, на ней появились наплывные острова. Местные жители активно устанавливали на реке оборудование для рыбной ловли. Тростником заросли озера Манец и Плавно, прогнозировалось их полное высыхание, поэтому предлагалось отказаться от них, и полностью перевести систему на обводной канал. Соединительный канал из-за прорыва в 1919 году воды стал непроходимым. Река Берешта находилась в удовлетворительном состоянии, и прогнозировалось ее полноценное использование. Также положительно оценивалось состояние Веревского канала; единственными препятствиями на пути через него являлись затопленные бревна и образованные паводками и наводнениями наносы. Но очистка его не представляла особого труда. О Лепельском канале и озере Лепель было сказано, что они не требуют никаких улучшений: полноводности озера Лепель способствовали протекавшие ниже Чашник реки Лукомль, Ольшанка и Свеча. Что касается реки Улла, то на всем своем протяжении от истока до впадения в Западную Двину она обмелела и была покрыта густой травой, на ней появились перекаты, и, как следствие, река утратила свою судоходность. Особенно пострадал отрезок между городами Лепелем и Чашниками.

Гидротехнические сооружения, обслуживавшие водный путь, хоть и сохранились, но также находились не в лучшем состоянии. В докладах указывалось, что они располагались на естественных водных путях и состояли из тринадцати однокамерных шлюзов, шести вододержательных плотин, восьми подъемных мостов, двух водоспусков [2, л. 104]. На Сергучской канале располагались Сергучевская плотина и шлюзы № 1 – 3. На Соединительном канале – шлюзы № 4 – 7; на Веревском – две вододержательные плотины (Берештенская и 1-я Эссенская) и шлюзы № 8 – 9; на Первом Лепельском канале – шлюз № 11 и 2-я Эссенская вододержательная плотина; на Втором Лепельском канале – подъемный мост через реку Улла (в г. Лепеле), Уллская плотина и шлюз № 12; на Чашникском канале – Чашникская вододержательная плотина, шлюзы № 13 – 14 и полушлюз. 1-я Эссенская и Берештенская плотины состояли из двух щитовидных пролетов размерами по четыре и по две с половиной сажени, соответственно; 2-я Эссенская плотина была построена из двух щитовидных<sup>1</sup> и одного шандорного пролетов<sup>2</sup> по четыре сажени каждый. Почему отсутствовал в системе шлюз номер десять установить не удалось. Возможно, этот номер был закреплен за полушлюзом на Чашникском канале. Для откачки воды использовалась система центробежных чугунных насосов, ручных и с локомотивами [3, л. 6–25, 35–53].

<sup>1</sup> Отверстия деревянных плотин ограничиваются береговыми устоями; при большой длине водосливного фронта он разделяется на несколько отверстий промежуточными опорами, например, стойками. Перекрываются отверстия деревянными щитами, обычно в несколько рядов по высоте.

<sup>2</sup> Шандоры – комплект балок, уложенных горизонтально друг на друга и образующих подвижную часть балочного (шандорного) затвора для перекрытия водопропускного отверстия гидротехнического сооружения.

В период польской оккупации на 8-й версте реки Эссы построили дополнительный мост. Также в 1920 году части Рабоче-Крестьянской Красной Армии установили деревянные бревенчатые мосты: между деревнями Пристои и Браздецкая Слобода (ныне Чашникского района); ниже деревни Браздецкая Слобода, в обход части Чашникского канала напротив деревни Трилесено (ныне Чашникского района); ниже местечка Бочейково при деревне Мартиново (ныне Бешенковичский район). При деревне Устье (Начская волость Лепельского уезда, ныне не существует, вероятно, располагалась в районе впадения реки Свенчанка в реку Улла, относится к современной территории Бешенковского района) вместо паромной переправы через реку Улла также соорудили мост [3, л. 2 об – 3]. Эти конструкции делали судоходство и сплав плотов невозможным.

Сохранились все гражданские здания с надворными постройками (сараями, конюшнями, кузницами, ледниками, банями, ретирадными местами и т.п.), которые принадлежали системе в дореволюционный период. Здания предназначались для работников системы. В них они одновременно и работали, и проживали. Для проживания были предназначены караульные дома и флигели, а также дома мастеровых. Так, на Сергучском канале располагались караульные дома при шлюзах № 1–3 и дом мастера канала. Имелся также дом для «приезжающего начальства» с комнатой для сторожа. На Соединительном канале при шлюзах № 4–7 также размещались караульные дома, но дом мастера был совмещен с «комнатами для приезжающего начальства». На Веревском канале были размещены два караульных дома при шлюзах № 8–9, а также по одному дому на Берештенской и 1-й Эссенской плотинах. На Первом Лепельском канале действовал караульный дом при шлюзе № 11 и еще один при 2-й Эссенской плотине. На Втором Лепельском канале имелись 2 дома-флигеля, в каждом из которых проживало по два сторожа, при шлюзе № 12 имелось помещение для мастера. На Чашникском канале размещалось еще четыре караульных дома: по одному при шлюзах № 13 и 14, а также еще по одному при среднем полушлюзе с комнатами «для приезжающего начальства» и при Чашникской плотине.

В помещениях, принадлежащих системе до 1917 года, в 1920 году еще были расквартированы военные. Часть надворных построек была национализирована. В частности это относилось к домам на Первом Лепельском канале (в г. Лепель), где должны были проживать начальник и помощник начальника Березинского технического участка. В Лепеле должны были размещаться канцелярия системы, дома писмоводителя и помощников начальника по участкам, а также жилой дом для подсобных работников и специалистов системы. На протяжении всего 1920 года руководство системы боролось за возврат своей собственности. А до этого работали в собственном доме начальная системы. Для работников системы была открыта изба-читальня [2, л. 72].

В 1920 году возглавлял систему Феликс Нарцизович Годлевский [2, л. 3]. Одновременно он являлся уполномоченным политотдела Управления Северо-Западным речным транспортом Народного комиссариата путей сообщения РСФСР [2, л. 89 об – 90]. До революции он также работал на водном транспорте (был техником на реке Западная Двина). Являлся надворным советником.

В 1920 году на работе в Березинскую систему были приняты Андреев Илья Иосифович (техник; бывший коллежский асессор, до революции работал в Березинской системе на Чашникском канале), Бороденко Лев Федорович (делопроизводитель; бывший титулярный советник, также до революции работал на Березинской системе), Годлевская Любовь Феликсовна (конторщица; бывшая ученица Витебской Мариинской гимназии). Несли службу технические мастера: Харитонов Косьма Максимович, Бернов Григорий Васильевич, Григорьев Иван Григорьевич. Дополнительно в штате числилось 20 сторожей, переписчик при канцелярии, разъездной старшина и гребец-матрос парома в Улле, кучер-конюх [2, л. 439–440]. Вакансий на системе не имелось. Большинство работников системы, значившихся в ее составе в 1920 году, работало здесь и до революционных событий 1917 года [1, л. 91–96].

Как показывают архивные документы, в 1920 году занимались инвентаризацией и определяли объемы финансирования, необходимые для проведения ремонта оборудования и зданий

системы. Решали вопросы, как же поступать с построенными мостами, поскольку военные не давали согласие на их ликвидацию. Пытались открыть в г. Лепеле врачебный пункт для работников водного транспорта [2, л. 76–77].

Общие выводы изучения состояния системы сводились к тому, что имел место физический износ системы. Подтверждена необходимость ее модернизации, проведения капитального ремонта ее сооружений и зданий. Сведений о насильственном разрушении ее в годы Первой мировой войны и польской оккупации в архивных документах не зафиксировано. Скорее всего, и немцы, и поляки к системе, как к транспортной магистрали, не проявляли интереса. Зато они использовали ее гражданские здания в качестве места для размещения своих войск.

Таким образом, в 1920 году Березинская водная система представляла собой самостоятельное предприятие речного транспорта, но промышленного значения не имела. Первая мировая война, революционные события и польская оккупация не позволили вовремя провести ее модернизацию, а отсутствие необходимых гидротехнических работ сделали отдельные ее части и вовсе непроходимыми. Поэтому в 1920 году основная задача виделась в проведении работ по оценке общего состояния системы, определению объемов строительных работ и расчету финансовых затрат на их проведение.

Капитальный ремонт гидротехнических сооружений и зданий Березинской водной системы удалось провести только в 1926 году. С этого момента систему активно использовали для сплава плотов. Судоходство же было возможно только в период навигации и в зависимости от уровня воды и сроков замерзания водоемов. Краеведы говорят о том, что 1920-е годы по системе ходили суда и что в годы войны по каналам прошел пароход и несколько катеров. Но промышленного значения судоходство в системе так и не получило. После Великой Отечественной войны суда не ходили вообще, а в 1950-х годах был остановлен и сплав леса [6]. С 1975 года в соответствии с распоряжением Совета Министров БССР от 30 июня 1972 года № 519 был полностью прекращен сплав леса в пределах Березинского государственного заповедника по реке Березине и озеру Палик, что поставило окончательную точку в истории системы как транспортной магистрали [4, с. 162]. Зато удачное месторасположение позволило использовать ее как часть природоохранной системы, возродить на ней малое судоходство и сделать ее реки, озера и каналы излюбленным объектом туризма.

#### Литература:

1. Учреждение «Государственный архив Витебской области» (далее – ГАВО). – Ф. 411 «Березинский технический участок Управления государственного речного транспорта Северо-Западного бассейна» (далее – Ф. 411). – Оп. 1. – Д. 11.
2. ГАВО. – Ф. 411. – Оп. 1. – Д. 12.
3. ГАВО. – Ф. 411. – Оп. 1. – Д. 14.
4. История Березинского биосферного заповедника: путь длиною в 90 лет (1925–2015): сборник документов / сост. Т.В. Буевич. – Минск: Медисонт, 2015. – 432 с.
5. Сайт «Березинский биосферный заповедник». Березинская водная система [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.berezinsky.by/prioda/berezinskaya-vodnaya-sistema/index.php?sphrase\\_id=348](http://www.berezinsky.by/priroda/berezinskaya-vodnaya-sistema/index.php?sphrase_id=348). – Дата доступа: 01.12.2018.
6. Сайт «lepel.by». Стельмах Алина. Судоходство на Березинской водной системе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://blukach.lepel.by/post/678>. – Дата доступа: 21.01.2019.