

## Ад віціны да цеплахода. З гісторыі судаходства на Нёмане

Крыніца друкавання: Ад віціны да цеплахода. З гісторыі судаходства на Нёмане [Электронны рэсурс] // harodnia.com: сайт. – Рэжым доступу: <http://harodnia.com/be/uczora/rasijskaja-impieriya/592-ad-vitsiny-da-tseplakhoda-z-gistoryi-sudakhodstva-na-njomane>. - Дата доступу: 23.12.2016.

Для нас, якія жывуць на берагах Нёмана ў XXI стагоддзі вялікая рака ўспрымаецца найперш як упрыгажэнне Гродзеншчыны, на берагах яе заўсёды можна прыемна адпачыць або палавіць рыбу.

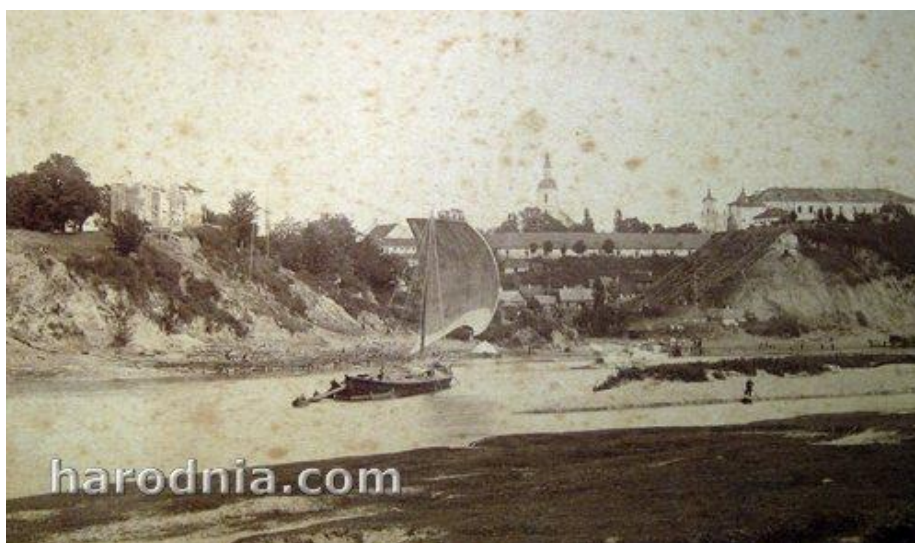
Эканамічнае ж значэнне ракі не асабліва значнае, тым больш ніхто не ўспрымае яе транспартную артэрыю, хаця апошнім часам усё часцей гучаць размовы пра адраджэнне судаходства на рацэ найперш у турыстычных мэтах, паколькі Нёман шчыльна звязвае нас з Літвой, а праз Аўгустоўскі канал і з Польшчай. Таму пагаварыць аб добра прызабытых сёння традыцыях нёманскага судаходства безумоўна варта, тым больш што пару месяцаў таму Гродна ўжо ўбачыў на сваіх берагах рэканструяваны дракары вікінгаў.

### Пра віцінікаў і пра віціны

Цягам дзесяці стагоддзяў асваення Нёмана па ім праплыло шмат караблёў. У часы Кіеўскай Русі гэта былі купецкія ладзі або баявыя насады, пасля пераможнай бітвы пад Грунвальдам у Каралевец (славянская назва Кёнігсберга) паплылі стругі гандляроў з Вялікага княства Літоўскага, а з сярэдзіны XIX ст. на Нёмане можна было пабачыць рачныя караблі з усёй усходняй Еўропы.



Са Шчары па сістэме Агінскага канала ў Гродна прыплывалі доўгія і вузкія буюкі, з Віслы праз Аўгустоўскі канал адведвалі берліны, а ў якасці гасцей з Балтыкі прыплывалі адно або двухмаштавыя марскія караблі, якія называліся прускія боты. Аднак самым важным працаўніком Нёмана стала віціна – велізарны пласкадонны драўляны карабель, назва якога паходзіць ад слова “віць”, бо ў самыя даўнія часы дошкі з якіх рабіўся карабель, не збівалі цвікамі, а скручвалі (звівалі) вяроўкамі або галінамі дрэваў. Будавалі віціны толькі на Нёмане. Гэта былі аднамачтавыя караблі даўжынёю да пяцідзесяці метраў, якія маглі перавозіць нават двесце тон грузаў, найперш так патрэбнага Еўропе збожжа.



Віціны ішлі па Нёмане пачынаючы ад мясцовасці Сверхань каля Мінска. Уласна ў гэтых мясцінах, асабліва ў мястэчку Шчорсы, жылі найлепшыя праваднікі нёманскіх віцін, а на вялікую віціну трэба было нават дванаццаць чалавек экіпажа. Далей важным гандлёвым пунктам былі Стоўбцы – уласнасць князёў Чартарыйскіх. Шмат віцін загрузалі таварам таксама ў Мастах і Гродне. З нашых земляў у Каралевец везлі збожжа, каноплі (з іх рабілі масла і карабельныя канаты), тлушч, смалу, сала, спірт. З Еўропы віціны везлі да нас соль, мэблю, віно, селядцоў, вырабы з бавоўны і шоўку.

Віціна мела досыць вялікія памяшканні ў трумах. Спераду знаходзілася кухня, пасярэдзіне ляжаў тавар, а ззаду размяшчаўся пакой капітана віціны. Гэты звычайна вельмі сціплы пакой на адваротнай дарозе з Прусіі абстаўлялі дарагой мэбляй і дыванамі – усё дзеля таго, каб не плаціць на мяжы мытную пошліну. Па вяртанні ў Гродна ўсе гэтыя рэчы прадаваліся багатай шляхце і гараджанам. Ісці на віціне ўніз па Нёмане было небяспечна, а вяртацца ў Гродна, супраць цячэння ракі, вельмі цяжка. І тады караблю дапамагаў

ветразь, або, найчасцей, фізічная сіла некалькіх дзясяткаў віцінікаў, якіх наймалі для таго, каб цягнуць віціну. Віціннікі паходзілі з мясцовых сялян, якія хацелі падзарабіць і таму летнім днём стагоддзе таму на беразе ракі можна было ўбачыць наступную карціну – дваццаць ці нават болей чалавек босыя, дапамагаючы сабе доўгімі кіямі, цягнулі віціну, спяваючы сумную песню.

### Цяжкая праца плытагонаў

Адным з галоўных скарбаў Панямоння заўсёды быў лес. Гэта можна сцвердзіць нават гледзячы на старыя паштоўкі з выявамі берагоў Нёмана ў Гродне, якія заўсёды былі закладзены бярвеннем, якое ў самым горадзе апрацоўвалі на тартаках (лесапілках), грузілі на чыгуначныя вагоны але ў большасці сплаўлялі далей – да Балтыкі. Спіленае ў Белавежскай, Ліпчанскай або Гродзенскай пушчы дрэва (часцей за ўсё елка) не паспявала даплыць да мора за адзін сезон. У канцы лета бярвенне выцягвалі з вады і складвалі на берагах у так званых румах (адсюль назва многіх прынёманскіх мясцовасцей - Рум), а вясной яно, звязанае ў плыты, накіроўвалася далей. Плыты звязвалі дротам, вяроўкамі, а яшчэ раней бярозавымі галінамі. Каб плот паспяхова дайшоў да Балтыкі, ім трэба было кіраваць. Гэтым і займаліся адважныя людзі – плытагоны. Праца плытагона палягала на тым, каб цягам цэлага дня, накіроўваць плыт пры дапамозе доўгай жэрды, якой трэба было адштурхоўвацца ад дна ракі. На мокрым слізкім бярвенні лёгка было паслізнуцца і, упаўшы ў ваду, скончыць жыццё раздаўленым тоўстымі бярвёнамі, таму плытагону трэба было мець не толькі фізічную сілу, але таксама быць вельмі спрытным чалавекам. Патрабаваліся таксама і спецыяльныя веды, асабліва што тычыцца фарватара Нёмана. Трэба было ведаць усе нечаканыя павароты ракі, мелі а таксама асбліва небяспечныя яе ўчасткі – рапы – месцы, дзе рака была асбліва хуткай, а яе дно пакрывала каменне. На рапе лёгка было разваліць плот і пакалечыцца.



Побыт пlyingаонаў быў прасты. Жылі яны ў пабудаваных проста на пlyingах шалашах з яловай кары. Тут жа на вялікіх плоскіх камянях гатавалі сабе ежу. Калі ж пlyingаў аднаго гаспадара ішло вельмі шмат, то на адным з іх стаяла збудаваная з дошчак буда, дзе жыў пісар, які плаціў пlyingаонам грошы і забяспечваў іх прадуктамі.

Цяжка было пlyingаону дажыць да сталага ўзросту, але сярод аднавяскоўцаў яны лічыліся бывалымі людзьмі, што пабачылі свет і ведалі яе жывуць людзі не толькі ў Беларусі, але і далёка па-за яе межамі. Цікава, што пlyingаонствам займаліся таксама і яўрэі, якіх супляменнікі называлі “пlyingаон-трайберамі”. Наагул, мова нёманскіх працаўнікоў была насычана спецыфічнымі словамі да такой ступені, што простаму чалавеку цяжка было яе зразумець.

### **Век жалеза і пары**

Першы карабель з паравым рухавіком быў пабудаваны ў ЗША ў 1807 г. Праз трыццаць гадоў англійскі параход “Сірыус” пераплыў Атлантацыку. Недзе пад канец 1820-х гг. з’явіліся параходы і на тэрыторыі сучаснай Беларусі – найперш на Піне і Прыпяці, якія былі злучаны з Дняпром і перавозілі з Украіны збожжа. На Нёмане ж з’яўлення першага парахода яшчэ давялося пачакаць. У красавіку 1852 г. беластоцкі купец Нохум Мінц звярнуўся да гродзенскіх губернскіх уладаў з прапановай арганізаваць рэгулярныя пасажырскія перавозкі з Гродна на папулярны ў тыя часы курорт у Друскеніках.

Сродкам для перавозак павінен быў стаць куплены ў Англіі Мінцам параход, які раз або два на тыдзень мог плаваць нават у Коўна. Чым скончылася гэтая справа з упэўненасцю сказаць нельга, але ўжо праз чатыры гады Гродна такі пачула параходны гудок.



У 1855 г. на Рэйне ў Германіі быў пабудаваны параход “Вільня”, які пасля доўгага падарожжа ўздоўж берага Балтыйскага мора 13 мая 1856 г. кінуў якар каля Лукішак у Вільні. Першапачаткова гэты параход павінен быў вазіць жыхароў Вільні ў недалёкія Веркі, але паколькі лета было вельмі гарачае і Вілія абмялела, то яго вырашана было накіраваць на больш паўнаводны Нёман для пасажырскіх рэйсаў у Друскенікі. Гэты жалезны параходзік быў зусім слабы, яго рухавік меў цягу усяго 10 конскіх сілаў (сучасны легкавы аўтамабіль мае рухавік магутнасцю прыкладна 130 конскіх сілаў) і ягонае падарожжа з Друскенік у Гродна (супраць цячэння ракі) займала больш за шэсць гадзін часу, але тым не менш, ён быў сведчаннем прагрэсу чалавецтва, якое з’явілася ў Гродне нават раней за чыгунку і паравоз.

Маленькая “Вільня” была толькі пачаткам. Праз паўстагоддзя па Нёмане каля Гродна хадзіла не менш пятнаццаці параходаў. У большасці гэта былі так званыя пасажырска-грузавыя караблі, якія не мелі вызначанай спецыялізацыі і вазілі і тавары і людзей. Па вялікай вадзе яны маглі даходзіць аж да Стоўбцаў пад Мінскам, заплывалі ў Шчару і даходзілі да Слоніма. На поўначы крайнімі пунктамі падарожжаў былі Коўна і Кёнігсберг. Будавалі караблі галоўным чынам у Германіі і ў Расіі, але прыватныя судабудаўнічыя докі існавалі таксама ў Пінску і... на Нёмане ў маёнтку Гарны ў цяперашнім Гродзенскім раёне. Пералічым тут назвы караблёў – “Бірута”, “Баярыня”, “Страла”, “Русалка”, “Кейстут”, “Прыяцель”, а параходаў названых у гонар нашага горада было аж два – “Гродна” і “Гродно”.

Падзеі першай сусветнай вайны, паўстанне новых межаў, прывялі да ўпадку руху параходаў па Нёмане. Цяжка было гаварыць пра гандаль, калі Нёман цяпер працякаў адразу праз чатыры краіны, якія мелі паміж сабою не самыя лепшыя адносіны. Аднак менавіта ў міжваенны час параход стаў галоўным і самым танным транспартным сродкам у ваколіцах горада. Некалькі гадзін – і ты ў Мастах або Друскеніках, выйсці таксама можна было на шматлікіх прыстанях у Ласосне, Гожы, Пераломе, Лунне, Свіслачы... А калі было добрае надвор’е, то на адкрытай палубе карабля і святкавалі і вырашалі дзелавыя справы. Канешне, трэба было лічыцца з норавам Нёмана, які перыядычна саджаў параходы на мель і “старычкі” доўга не маглі з іх зпаўзці.

Справа нёманскага судаходства развівалася і ў пачатку 1930-х гг. На гродзенскай прыстані з’явіліся караблі з рухавікамі сістэмы Дызеля, на

бартах якіх быў намаляваны алень Святога Губерта – герб Гродна. Такі карабель мог хутка завезці вас на экскурсію ў раён парка Румлёва або Крэйдавых Гораў, дзе гродзенцы любілі праводзіць выхадныя.

Другая сусветная вайна не пашкадавала нёманскае судходства. Параходы знаходзіліся ў паўзатоपленым стане, рэчышча ракі не чысцілася а проста ў вадзе ляжалі рэшкі ўзарваных мастоў, якія сталі для параходаў непераадольнай перашкодай. Аднак дзякуючы гераічным намаганням гродзенскіх рачнікоў рух параходаў на Нёмане пачаўся ўжо ў красавіку 1945 г.

Звычайна навігацыя на рацэ цягнулася з красавіка да лістапада, за гэты час старыя параходы і больш сучасныя цеплаходы перавозілі па рацэ больш за сто тысяч чалавек. У 1960-х – 70-х гг. на рацэ з’явіліся і новыя тэхнічныя цуды – цеплаход-таксі на падводных крылах “Венера” і цеплаходы на паветранай падушцы “Зарніца”. “Венера” перавозіла пасажыраў з Гродна ў Пышкі а “Зарніцы” ў Масты і Друскенікі. Апошнія былі цалкам закрытымі і наводзілі жах на рыбакоў і адпачываючых на Нёмане сваёй хуткасцю і адпаведна, вялікімі хвалямі, якія ўздымалі.

Ужо ў сярэдзіне 1960-х гг. стала ясна, што эпоха пасажырскага судходства на Нёмане заканчваецца – усё менш рэнтабельныя перавозкі па рацэ выціскаліся аўтобусамі. Спачатку зніклі пабудаваныя яшчэ ў пачатку XX ст. параходы “Пушкін”, “8 сакавіка”, “Летувайтэ”, парэзалі на металалом і “Зарніцы”. Сёння па Нёмане ходзіць толькі адзін цеплаход – “Вольга Соламава” (былы “Мінск”, былы ПТ-0171).

Нёман заўсёды быў для гродзенцаў не толькі крыніцай заробку, але і своеасаблівым вакном у свет. Будзем спадзявацца, што з часам на рацэ будуць паўставаць не толькі новыя сучасныя прадпрыемствы, накшталт Гродзенскай ГЭС, але таксама будуць аднаўляцца традыцыйныя звязаныя з ракой промыслы, хаця б ужо ў выглядзе турыстычнай атракцыі.