

С. А. Шыдлоўскі

Полацкі дзяржаўны ўніверсітэт, Наваполацк

S. A. Shydloouski

Polotsk State University, Novopolotsk

УДК 394(=411)«18»

РАЧНЫЯ КАМУНІКАЦЫІ Ў ТРАДЫЦЫЙНАЙ ТРАНСПАРТНАЙ СІСТЭМЕ БЕЛАРУСІ XIX СТ.

RIVER COMMUNICATION IN THE TRADITIONAL TRANSPORTATION SYSTEM OF BELARUS IN THE XIX CENTURY

У артыкуле разглядаецца значэнне водных шляхоў для эканамічнага развіцця Беларусі ў XIX ст. Вызначаюцца асноўныя водныя транспартныя артэрыі для розных беларускіх рэгіёнаў: Падзвіння, Падняпроўя, Цэнтральнай Беларусі, Палесся і Панямоння. Указваюцца асноўныя групы тавараў, якія перавозіліся воднымі шляхамі. Адзначаецца асаблівае значэнне рачных камунікацый для павелічэння экспарту драўніны і вырабаў з дрэва. Выяўляецца рост аб'ёмаў сплаву лесу на працягу XIX ст. у кірунку рыжскага порта. Называюцца асноўныя тыпы судоў, якія эксплуатаваліся на беларускіх рэках. Пералічваюцца праблемы, якія заміналі развіццю водных транспартных камунікацый.

Ключавыя словы: водныя шляхі; рачныя камунікацыі; транспартная культура; гандаль; рачное суднабудаванне.

The article discusses the importance of the waterways for economic development of Belarus in the XIX century. Determined the major water transport artery for different Belarusian regions: Pадзвінне, Pадняпроўе, Central Belarus, Polesia and Panyamonne. The basic groups of goods which were transported by waterways are specified. The special importance of river communications for increase of export of wood and wood products is noted, – growth of volumes of an alloy of the wood during XIX century in the direction of the Riga port is shown. The main types of vessels that were used on the Belarusian rivers are called. The problems that prevented the development of water transport communications are listed.

Key words: waterways; river communications; transport culture; trade; river shipbuilding.

На працягу XIX ст. водныя шляхі захоўвалі істотнае значэнне для развіцця грузавых і пасажырскіх перавозак у краі. Асноўнымі рэкамі, праз якія ішоў транспартна-пасажырскі рух да марскіх партоў, былі Заходняя Дзвіна, Днепр, Нёман, Заходні Буг. Большасць дробных рэк выкарыстоўваліся для сплаву толькі ўвесну [1, с. 195]. Рэкі і ставы былі пакрытыя льдом у сярэднім 130–140 дзён у год. Замярзалі яны ў канцы лістапада – на пачатку снежня, ускрываліся ў канцы сакавіка – на пачатку красавіка [2, с. 44]. Аднак і ў зімовы перыяд рэкі выкарыстоўваліся для наладжвання транспартных камунікацый, – служылі ў якасці санных шляхоў. Праблемай для развіцця суднаходства з'яўлялася адсутнасць сістэмных работ па ачыстцы фарватару беларускіх рэк. Напрыклад, у пэўных месцах Вілія была завалена карчамі, якія неслі небяспеку для сплаву, аднак ніхто не хацеў браць на сябе выдаткі, каб прыбраць іх [3, с. 23, 64, 76].

У Гродзенскай губерні галоўнымі гандлёвымі транспартнымі артэрыямі з’яўляліся рэкі Нёман і Заходні Буг. Кантынентальная блакада, якая была ўведзена ў 1806—1814 гадах супраць Вялікабрытаніі большасцю еўрапейскіх краін на чале з Францыяй і да якой у выніку Тыльзіцкай дамовы 1807 года далучылася Расійская імперыя, з 1808 года пачала адмоўна адбівацца на эканоміцы краю, у прыватнасці на экспарце мясцовых прадуктаў сельскай гаспадаркі. Значна зменшыліся аб’ёмы перавозак па Віліі і Нёману, многія рачныя прыстані, якія належалі мясцовым памешчыкам, прыпынілі сваю работу. У выніку вываз сельскагаспадарчай сыравіны і сплаў дрэва быў пераарыентаваны на Дзвіну і Рыгу. Сплаў па Віліі так ужо больш і не аднавіўся ў былых маштабах, на Коўна сплаўлялі пераважна пяньку. Кароткае ажыўленне сплаву на Віліі і Нёмане прыходзілася на 1853–1854 гады, калі расійскія парты знаходзіліся пад блакадай пад час вайны [3, с. 59–60]. Паводле назіранняў К. К. Случэўскага, які вандраваў па заходнебеларускіх землях у 1887 годзе, сплаў тавараў на Нёмане кантраляваўся яўрэямі. Старэйшы і сярэдні персанал параходаў і берлінаў складалі немцы [4, с. 415]. Для Магілёўскай губерні найбольш важнымі воднымі артэрыямі былі Днепр і Сож. У 80-х гг. XIX ст. на Дняпры ў межах Магілёўскай губерні налічвалася каля сямнаццаці лесасплаўных прыстаняў, на Сожы – каля трыццаці чатырох лесасплаўных прыстаняў [5, с. 202, 205]. Для Віцебскай губерні адпаведна галоўнай воднай артэрыяй з’яўлялася Заходняя Дзвіна. З Рыгі ў Віцебскі павет прыбывалі «латышскія лайбы» (150–200 пудоў) з селядцом, чаем, кавай, лімонамі, апельсінамі, цукрам, соллю, вінамі. Найбольшы перыяд дзвінскай навігацыі складалі 244 дні [6, с. 97]. Гандлёвы рух праз Віцебск насіў транзітны характар. Напрыклад, праз Віцебск з Чарнігаўскай губерні везлі ў Рыгу сала, лес, льянае семя, пяньку, хлеб, тытунь [7, с. 367].

Для Палесся галоўным водным шляхам з’яўлялася Прыпяць. У якасці сплаўных выкарыстоўвалі 15–17 яе прытокаў, сярод якіх найбольш істотнымі былі Цна, Случ, Піціч, Гарынь. Піна злучалася Каралеўскім каналам (Дняпроўска-Бугскі канал, будаваўся цягам 1775–1783 гг., рэканструкцыя адбывалася з 1837 па 1867 гг.) з Мухаўцом, Ясельда праз Агінскі канал (Дняпроўска-Нёманскі канал, будаваўся цягам 1765–1783 гг., цалкам суднаходны з 1804 г.) – са Шчарай. Сплаў па Прыпяці адбываўся ў бок Агінскага канала і далей да Нёмана; Каралеўскага канала і далей да Мухаўца; на Бярэзіну і далей праз Бярэзінскі канал у Дзвіну; па Дняпру ўніз да Херсанеса [8, с. 72; 9, с. 12, 57–66].

Пераход з Пінска да Петрыкава займаў два тыдні, а з Петрыкава да Крамянчуга – тры, поўная ходка па гэтаму маршруту – 7–8 тыдняў. У добрае лета адна байда магла рабіць дзве ходкі. Сплаў тавараў абыходзіўся ўніз па Прыпяці да Крамянчуга каля 6 грошай на пуд, а назад – 15 грошай. Сплаў з Нёмана ўніз каштаваў з бочкі жыта (каля 20 пудоў) – 10 злотых [9, с. 36–40, 43]. Вышэй Мазыра байдзі не падымаліся, бо Каралеўскі і Агінскі каналы

знаходзіліся ў 30-х гг. XIX ст. у запушчаным стане. Вышэй часам маглі падымацца толькі баркі. Таму Пінск і Мазыр з’яўляліся перавалачнымі пунктамі, куды тавары (найперш соль, жалеза (напрыклад, цвікі, з Кіева і Крамянчуга), свечкі, мыла) дастаўляліся водным шляхам з Украіны, а далей развозіліся вазамі. На Украіну судны маглі ісці пустымі ці везлі авёс, дровы, гонту, камяні для бруку (у Кіеве) [9, s. 53].

Найбольш разгалінаваную сетку сплаўных рачных шляхоў мела Мінская губерня, што дазваляла мясцовым памешчыкам весці сплаў разнастайнай прадукцыі ў Мікалаеўскі і Рыжскі парты, а таксама ў меншым аб’ёме – у Клайпеду. У апошнім выпадку выкарыстоўвалася Вілія і яе прытокі – Дзвінаса, Сліжанка, Удранка і Уша [10, s. 22–23; 11, с. 13–16]. У 1799–1806 гг. пачаліся работы па стварэнню каналу, які злучаў Бярэзінку з Заходняй Дзвіной. Сплаў праз Бярэзінскую водную сістэму да Заходняй Дзвіны павялічыўся пасля рэканструкцыі Бярэзінскага канала ў 40-х гг. XIX ст. [10, s. 59].

Агульныя аб’ёмы сплаву лесу па Дзвіне асабліва шпарка пачалі павялічвацца з сярэдзіны XIX стагоддзя. Так, за 1855 год праз Віцебск па Дзвіне было сплаўлена 820 плытоў, у 1866 годзе – 5212, а ў 1890 годзе – 10 904. У кірунку Рыгі па Дзвіне вывозілася прадукцыя дрэваапрацоўкі не толькі з Віцебскай, але таксама з Мінскай і Магілёўскай губерняў. Напрыклад, у Сенненскім павеце Магілёўскай губерні сплаў дрэва адбываўся як праз Заходнюю Дзвіну ў Рыгу, так і на поўдзень па Дняпру [6, с. 98; 2, с. 44].

Аднак сплаў да Рыгі з Цэнтральнай Беларусі абыходзіўся больш дорага, чым сплаў па Дняпру. Найчасцей таварнае дрэва з дадзенага рэгіёну сплаўлялі па Віліі да Коўна, а драўніну на ацяпленне – да Вільні. Перавозілі па Віліі таксама пяньку і лой [10, s. 108; 3, s. 59, 156, 259]. Па Бярэзіне і яе прытоках вывозілася ў кірунку паўднёвых губерняў мачала для пляцення рагожы, камень, мясцовае дрэва на патрэбы ацяплення, а таксама смала ў бочках. Гэты тавар трапляў у Днепр, а далей сплаўляўся да Мікалаеўскага порту, або дастаўляўся на продаж у Кіеўскую, Палтаўскую, Чарнігаўскую і Херсонскую губерні. Па Бярэзіне да Барысава супраць рачной плыні з дапамогай мускульнай сілы дастаўляўся у сваю чаргу тавар з паўднёвых губерняў, а таксама з павегаў Ігуменскага, Бабруйскага і Рэчыцкага Мінскай губерні, губерняў Магілёўскай і Смаленскай: соль, у неўрадлівыя гады – збожжа, проса, грэчка, пшаніца, крупы ячменныя, гарох, гарэлка. У сярэднім за год з Украіны на Барысаў прыходзіла да 70 байдакоў (каля 250 000 ср. руб., збольшага – соль). У неўрадлівыя гады вываз тавараў з Украіны павялічваўся да 288 байдакоў на 329 810 ср. руб (у 1845 г.) [10, s. 109–110].

У першай чвэрці XIX стагоддзя адзначаюцца спробы арганізаваць паражны рух на беларускіх рэках. Адно з першых паравых судоў на беларускім Падняпроўі належала графу Варанцову і знаходзілася на 60 вёрстаў вышэй ад Чэрыкава. Другі параход на Дняпры належаў

Браніцкай. Іх збіраліся выкарыстоўваць як буксір для байдакоў. Аднак выпрабаванні ў гэтай якасці аказаліся няўдалымі і іх надалей актыўна не эксплуатавалі. Па палескіх рэках у канцы 30-х гг. XIX стагоддзя хадзіла адно судна на коннай цязе і два параплава з Дняпра [9, s. 41]. Выкарыстанне коней для транспарціроўкі судна было выпрабавана на Прыпяці ў 1825 годзе палкоўнікам Цудоўскім і прызнана занадта марудным [9, s. 41]. У 1855 годзе Рэйнальд Тызенгаўз набыў за мяжой два параходы – «Кейстут» для Нёмана і «Нярыс» для Віліі. Аднак на Віліі па тэхнічных прычынах параплаў функцыянаваць не змог і быў пераведзены да Вільні, дзе служыў для пасажырскіх перавозак паміж Вільняй і Коўнам, а таксама для водных шпацыроў па маршруту Вільня – Веркі і назад у святочныя дні. «Кейстут» жа перавозіў пасажыраў на Нёмане па маршруту Коўна – Тыльза [3, s. 62–63]. З 1855 года ковенскі памешчык Лассі арганізаваў пасажырскія перавозкі па маршрутам Гродна – Масты і Гродна – Друскенікі – Коўна на параходзе «Марыя-Антуанета». У сваім маёнтку Горны каля Гродна Лассі адкрыў машына-будаўнічы завод з верф’ю. Выкарыстаўшы ўзоры англійскіх судоў з мелкай асадкай, якія распрацоўваліся для эксплуатацыі на Ніле, Ласі намагаўся арганізаваў вытворчасць падобных судоў для выкарыстання на Нёмане [4, с. 415]. З 1881 года пасажырскія параходы пачалі курсіраваць паміж Магілёвам, Воршай і Рагачовам. Па Дняпры да Магілёва хадзілі таксама восенню і вясной буксірныя параходы, якія на адваротным шляху перавозілі пасажыраў. У 80-я гг. XIX ст. пасажырскі параход курсіраваў таксама штодня паміж Гомелем і Хальчам [5, с. 202–205].

Гандлёвыя судны, якія хадзілі па Нёману, называліся «віціны» і «паўвіціны». Віціны маглі браць на борт некалькі сот бочак, а паўвіціны – на палову менш. Па Бугу акрамя віцін і паўвіцін хадзілі лыжвы, якія бралі на борт да 200 бочак. Дубасы маглі перавезці да 500 бочак, галяры – бралі меншы аб’ём, самыя малыя – ліхтуны – некалькі бочак. Тавары перавозіліся таксама на плытах, на якіх звычайна транспарціравалі паташ, соль, збожжа [8, с. 72].

Паводле К. Кантрыма, у канцы 30-х гг. XIX ст. на палескіх рэках хадзілі мачтавыя судны: байдакі (сярэдняга памеру – 20 сажняў даўжыні, 12 аршынаў у самым шырокім месцы, глыбінёй – 6 чвэрцяў аршына), дубасы, баркі, лыжвы, а таксама бязмачтавыя: чайкі, шугалеі, дубовыя даўблёнкі [9, s. 28]. Грузы на Пінскім Палессі перавозілі баркамі (2000–5000 пудоў) і байдамі (3000–13000 пудоў) [12, s. 105]. На плытах везлі мачты, бруссы, калоды, клёпку, смалу, паташ. Байдакі і лыжвы канструкцыйна прызначаліся для перавозкі сыпучых рэчаваў – солі і збожжа. Бочкі на іх перавозіць было складана. Баркі (каля 2000 пудоў) каштавалі каля 200 рублёў. Пераважна іх прымянялі для сплаву ад Пінска да Агінскага каналу і далей Шчарай да Нёману ці каралеўскім каналам па Мухаўцу да Буга і далей да Варшавы. На думку К. Кантрыма, баркі, байдакі і лыжвы атрымалі распаўсюджанне на Палессі пасля пачатку актыўнага гандлю соллю з Крамянчугом – з канца XVIII ст. [9, s. 52]. Акрамя таго, выкарыстоўваліся чайкі, шугалеі і дубы-

даўблёнкі. Чайкі маглі перавозіць да 500 пудоў, шугалеі – 200–300 пудоў. Апошнія выкарыстоўваліся найчасцей для перавозкі людзей у спецыяльных будках. З Пінска да Мазыра на шугалеі даплывалі за тры дні, а з Мазыра да Кіева – за два, калі ішлі на вёслах. Дубы-даўблёнкі былі падобныя на шугалеі, толькі меншых памераў і барты іх былі нарошчаныя дошкамі. Яны саступалі ў якасці віленскім і браслаўскім ботам, якія былі лепш прасмаленыя і старанна зробленыя [9, s. 41–42]. Пань з Пінскага Палесся карысталіся ў сваіх падарожжах чаўнамі (100–300 пудоў), зробленымі з сучэльнага дубовага бярвяна. На вялікіх чаўнах, якія называлі чарнобыльскімі дубамі (максімальна тры локця ў шырыню ў самым шырокім месцы), уладкоўваліся буды з драўлянага каркасу, які абшываліся палатном і скурай, і накрываліся рагожай з аеру [12, s. 105]. Па звестках К. Кантрыма, актыўна сплавам займаліся мяшчане Пінска, Барысава, Магілёва, Оршы і Мсціслава. У Пінску мяшчане валодалі 12 байдакамі і 20 баркамі [9, s. 52].

Збудаванне на носе байдака для адпачынку работнікаў і кухні называлася чардаком, на другім канцы месцілася каюта, дзе знаходзіўся дазорца. Паміж каютай і чардаком знаходзілася скрыня без века. Найбольш вядомым былі на Прыпяці байдакі Леона Семянкевіча, купца трэцяй гільдыі, галавы Мазыра. На Дняпры былі вядомыя байдакі, якія рабілі стараверы з Радуля (Чарнігаўскай губерні), Веткі, Гомеля. Дняпроўскія байдакі былі больш шырокія і мелі большую грузапад’ёмнасць за прыпяцкія. Старыя байдакі набываліся ў міжсезонне, калі скачваўся восеньскі спляў – да пачатку вясновага. Добра зробленая байда не патрабавала рамонту некалькі год у адрозненні ад віцін і стругаў, якія каштавалі амаль на палову меней, але штогод патрабавалі рамонт. Байдак мог эксплуатавацца каля дзесяці год і нават больш. Аднак байдакі яўрэяў і памешчыкаў былі як правіла няякаснымі і недаўгавечнымі ў адрозненні ад байдакоў беларускіх купцоў і мяшчан, бо апошнія мелі вопыт і асабіста наглядалі за пабудовай свайго судна [9, s. 29–34]. Да апошняй чвэрці XIX стагоддзя рыбацкія чаўны вырабляліся з цэльнай калоды (сасновай, тапалёвай або букавай). Аднак пазней з-за дарагавізны дрэва пачалі вырабляцца толькі дашчаныя чаўны [13, s. 292].

У дарэформенны перыяд важнае значэнне для развіцця гандлю мелі кірмашы. Буйныя кірмашы былі звязаны з галоўнымі рачнымі артэрыямі. Як прыклад можна прывесці бешанковіцкі кірмаш, які дзейнічаў з 12 ліпеня на працягу двух тыдняў, або шклоўскія кірмашы, якія ладзіліся двойчы ў год па два тыдня кожны (на дзевятым тыдні пасля Уваскрэсення і на другім тыдні Вялікага паста). На бешанковіцкім кірмашы гандлявалі замежным таварам, галантарэяй, шаўковымі тканінамі, батыстам [14, с. 97]. У Шклоў з’язджаліся купцы з велікарускіх гарадоў. Мясцовыя яўрэі гандлявалі шаўковай матэрыяй, карункамі, тканінай, галантарэяй [14, с. 104]. На працягу канца 60-х – пачатку 70-х гадоў XIX стагоддзя рабіліся спробы арганізаваць у Віцебску альтэрнатыўны бешанковіцкаму

Успенскі кірмаш. Успенскі кірмаш пачынаў сваю дзейнасць 15 жніўня, на ім адбываўся оптава-рознічны гандль таварамі, якія прывозіліся з Масквы і Ніжняга Ноўгарада [6, с. 55]. Бешанковічы і Шклоў адначасова былі значнымі рэгіянальнымі прыстанямі (Бешанковічы – на Дзвіне, Шклоў – на Дняпры). Днепр становіўся суднаходным менавіта пачынаючы ад Шклова, што спрыяла гандлёвай актыўнасці ў гэтым горадзе [15, с. 174].

Развіццё чыгуначнага транспарту не зніжала важнасць традыцыйных водных шляхоў. Іх супольнае выкарыстанне прыводзіла да эфекту сінергіі. Напрыклад, рамеснікі мястэчка Экімань сплаўлялі ўніз па Дзвіне да Рыгі сваю ганчарную прадукцыю на судах уласнай вытворчасці «экіманках». Пасля рэалізацыі ў Рызе тавару і лодак-экіманак яны вярталіся назад ужо на чыгуначным транспарце [16, с. 298].

Такім чынам, на працягу ўсяго XIX ст. рэкі захоўвалі важнае гаспадарчае значэнне для краю. Рачная суднаходная сетка заставалася больш разгалінаванай і, адпаведна, больш даступнай, чым чыгуначная. Рачныя перавозкі заставаліся найбольш танным спосабам транспартціроўкі грузаў. Працягвалі распрацоўвацца праекты новых транспартных каналаў (напрыклад, праект канала Рыга – Херсон), старыя сістэмы рэканструіраваліся і ўдасканалваліся. Чыгуначны транспарт выкарыстоўваўся часам у якасці факультатывунай мадыфікацыі традыцыйных транспартных схем. Асабліва істотным фактар рачных транспартных камунікацый з’яўляўся ў галіне гандлю дрэвам. Аб’ёмы сплаву апошняга ў кірунку рыжскага порту павялічваліся на працягу XIX ст.

Спіс выкарыстаных крыніц

1. *Gloger, Z.* Encyklopedia staropolska: w 4 t. / Z. Gloger. – Warszawa: Druk P. Laskauera i W. Babickiego, 1900—1903. – Т. 3. – 1902. – 350 s.
2. *Аникиевич, К. Т.* Сенненский уезд Могилёвской губернии: опыт описания в географическом, историческом, этнографическом, бытовом, промышленном и статистическом отношениях, с картой уезда, схемой двух озёр и рисунками в тексте / К. Т. Аникиевич. – Могилёв: Губернская типография, 1907. – 149 с.
3. *Tyszkiewicz, K.* Wilija i jej brzegi: pod względem hydrograficznym, historycznym, archeologicznym i etnograficznym / K. Tyszkiewicz. – Drezno: , drukiem i nakładem Józefa I. Kraszewskiego, 1871. – XVI, 362 s.
4. *Случевский, К. К.* По Северо-Западу России: в 2 т. Т. 2. По западу России / К. К. Случевский. – СПб.: Типография А. Ф. Маркса, 1897. – [4], 456, [2], XX с.
5. Опыт описания Могилёвской Губернии в историческом, физико-географическом, этнографическом, промышленном, сельскохозяйственном, лесном, учебном, медицинском и статистическом отношениях: в 3 кн. / под ред. А. С. Дембовецкого. – Могилёв: Типография губернского правления, 1882. – Кн. 1. – [6], 782, [2] с.
6. *Никифоровский, Н. Я.* Странички из недавней старины города Витебска: Воспоминания старожила / Н. Я. Никифоровский; текст. подгот. А. М. Подлипского. – Минск: Польша, 1995. – 149 с.
7. *Довнар-Запольский, М. В.* История Белоруссии / М. В. Довнар-Запольский. – Минск: Беларусь, 2003. – 680 с.
8. *Lachnicki, I. E.* Statystyka Gubernii Litewesko-Grodzienskiej / I. E. Lachnicki. – Wilno: Nakład i druk J. Zawadzki, 1817. – X, [2], 88 s.

9. *Kontrym, K.* Podróż Kontryma, urzędnika banku polskiego odbyta w roku 1829 po Polesiu / K. Kontrym; Wydana przez Edwarda Raczyńskiego. – Poznań: U Walentego Stefańskiego, 1839. – 72 s.

10. *Tyszkiewicz, E.* Opisanie powiatu borysowskiego pod względem statystycznym, geognostycznym, historycznym, gospodarczym, przemysłowo-handlowym i lekarskim, z dodaniem wiadomości: o obyczajach, śpiewach, przysłowiach i ubiorach ludu, gusłach, zabobonach itd. / E. Tyszkiewicz. – Wilno: Druk. A. Marciniowski, 1847. – 489, IV s.

11. *Бобровский, П. О.* Физические и нравственные элементы северо-западных губерний России / П. О. Бобровский // Вестник Западной России. – Вильно. – 1865. – Г. IV. – Кн. IV. – Ч. 3. – С. 1–17.

12. *Kraszewski, J. I.* Wspomnienia Polesia, Wołynia i Litwy / J. I. Kraszewski. – Paryż: Nakładem J. K. Wilczyńskiego, 1860. – 144 s.

13. *Gloger, Z.* Encyklopedia staropolska: w 4 t. / Z. Gloger. – Warszawa: Druk Piotra Laskauera i S-ki, 1900–1903. – T. 1. – 1900.— 316 s.

14. *Севергин, В. М.* Продолжение записок путешествия по западным провинциям Российского государства, или Минералогические, технологические и другие примечания, učinённые во время проезда через оные в 1803 году... / В. М. Севергин. – СПб.: Тип. Император. Акад. наук, 1804. – 168 с.

15. *Жданов, М. П.* Путевые записки по России в двадцати двух губерниях / М. П. Жданов. – СПб.: В. Поляков, 1843. – 220 с.

16. *Шидловский, С. О.* Экимань и экиманская усадьба: перспективы ревитализации в контексте этнокультурной традиции / С. О. Шидловский // Беларуская Падзвінна: вопыт, метадыка і вынікі палых і міждысцыплінарных даследаванняў: зб. навук. арт. III міжнар. навук. канф., Полацк, 14–15 крас. 2016 г. / пад агул. рэд. Д. У. Дука, У. А. Лобача, А. І. Корсак. – Наваполацк: ПДУ, 2016. – Ч. 1. – С. 296–301.

(Дата подачи: 27.02.2018 г.)

В. И. Яковчук,

Академия управления при Президенте Республики Беларусь, Минск

V. I. Yakauchuk,

Academy of Management under the President

of the Republic of Belarus, Minsk

УДК 94(476)«1920/1930»

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОДГОТОВКИ РУКОВОДЯЩИХ КАДРОВ ДЛЯ ПОЖАРНОЙ ОХРАНЫ НКВД БССР

ORGANIZATION OF PREPARATION OF STEPS FOR FIRE PROTECTION OF THE NKVD BSSR

В статье рассматривается исторический опыт подготовки руководящих кадров для пожарной охраны НКВД БССР в 1920–1930-е годы. Исследуются процессы создания и развития сети учреждений образования для подготовки специалистов и руководителей органов и подразделений советской пожарной охраны. Раскрывается механизм организации учебного процесса, создания учебно-материальной базы, кадрового обеспечения учреждений образования. Особое внимание уделяется изучению развития сети учреждений образования в СССР в целом и в БССР в частности.

Ключевые слова: история; образование; управление; кадры; пожарная охрана.