

Пристань на Березине

Летопись борисовской пристани уходит корнями в глубокую древность. С большой долей вероятности можно говорить о сооружении пристани на Березине при основании города в XII веке. В давние времена главными транспортными магистралями были водные артерии, поэтому поселения нуждались в причалах, к которым швартовались бы суда. С переносом города возникла новая пристань, просуществовавшая плюс-минус пять столетий. Уникальная находка плоскодонных парусных судов-байдаков, датируемых рубежом XVIII-XIX веков, тому подтверждение.

Березинская водная система каналов, открытая в 1805 г., придала городу очередной виток развития и содействовала его превращению в крупную перевалочную базу. На пристань свозили со всей Минской губернии экспортные товары – лес, пиломатериалы, продукцию лесохимических промыслов. С наступлением навигации заготовленное добро грузилось на суда, отбывавшие в балтийские и черноморские порты. В обратном направлении везли пшеницу и крупы, соль, сахар, металл... Только в 1814 году пристань приняла около 50 крупнотоннажных барж с хлебом и солью из южных регионов империи. К слову, для хранения соляного продукта еще в 1795-м распоряжением правительства соорудили межрегиональный склад на 80 тыс. пудов (пуд = 16 кг). Доходы от речной торговли стабильно пополняли городскую казну, немалую выгоду извлекали купцы, мещане и даже крестьяне. Несмотря на непродуманную конструкцию местного моста, мешавшего судоходству вверх по реке, уездный Борисов по объему оптовой торговли лесом, зерном, солью, льном, бывало, превосходил губернский Минск.

В 1830-е борисовская пристань невольно стала яблоком раздора в конфликте между купечеством. Дело в том, что торговлю лесом контролировали евреи из Минска, Борисова, Березино, Ивенца и Чашников. Вдобавок борисовские купцы единолично и на паях владели складами. Помещения, в свою очередь, арендовало российское и частью малороссийское купечество, которое вело хлебную и прочую «съездную» привозную торговлю. Так вот накануне прибытия очередных барж и байдаков с продовольствием стоимость аренды резко возросла. Возмущенные арендаторы призвали ушлых борисовчан соблюдать договоренности, но не тут-то было. Пришлось раскошелиться. Поразмыслив, россияне обратили взоры на пустовавшее правобережье, принадлежавшее князю Леону Радзивиллу. Согласовав условия аренды, владелец имения «Борисовщина» согласился подписать взаимовыгодный договор. Какой? Историк и краевед, граф Евстафий Тышкевич замечает в книге «Описание Борисовского уезда» (1847), что купцы из центральных губерний для «расширения борисовской коммерции» выстроили на правом берегу... вторую пристань. Первая же, не выдержав конкуренции, постепенно зачахла. Лишившись стабильных денежных поступлений, городской магистрат отважился на рейдерский захват. Купцам-перебежчикам



Из Борисова пароходы увозили бумагу, изделия из черных металлов, сельскохозяйственные орудия, а обратно везли бакалею, ткани, сахар, муку, крупы. Буксиры специализировались на перевозке различного сырья, дров, древесины для производства бумаги и спичек.



Стало

был предъявлен указ... о включении правобережья в черту города, стало быть, будьте любезны, платите земельный налог. Однако землей-то владел Радзивилл! Рада магистрата учла и это, активизировав судебную тяжбу с князем, которая тянулась не один десяток лет. Суть в том, что Борисов, не имея четко обозначенных границ, добивался включения княжеских земель в радиусе около 14 километров! Точку в затяжном конфликте поставил сановный Санкт-Петербург, вынесший окончательный вердикт: захваченное вернуть законному владельцу.

К середине XIX столетия пристань развилась до «слободы или предместья». Исследователь и путешественник Павел Шпилевский, посетивший Борисов на рубеже 1840/50 годов, оставит в своем «Путешествии по Полесью и белорусскому краю» такие строки: «Съезжая по крутизне возвышений, вы невольно обратите внимание на портовую пристань, застроенную красивенькими домиками и амбарами... на значительном просторстве правой стороны Березины, наполненной судами с распущенными парусами. На пристани вечное движение, постоянный шум и толкотня... Множество всякого народа... бесчисленные ряды телег и одноколки для выгрузки товаров, говор, крик и перебранка зевак и покупателей соли при-

Видь Пристани.



Было

зины, на земле частного владельца, князя Радзивилла, где образовалась особая слобода с исключительно христианским населением». Думается, новый Борисов зародился именно от пристани, а экономическое ускорение ему придала железнодорожная станция.

Ветка Московско-Брестской железной дороги прошла через Борисовщину в 1871-м. Водный транспорт, утратив лидерство в грузоперевозках, тем не менее остался на плаву. Ко времени издания открытки (не позже 1910-го) по реке ходили приписные к пристани частновладельческие пароходы «Березина», «Восход», «Благодетель», «Звезда» и «Судьба», а также буксиры «Победитель», «Пушкин» и «Юдифь». Из Борисова пароходы увозили бумагу, изделия из черных металлов, сельскохозяйственные орудия, а обратно везли бакалею, ткани, сахар, муку, крупы. Буксиры специализировались на перевозке различного сырья, дров, древесины для производства бумаги и спичек. Для удобства пассажиров был оборудован речной вокзал. Из Борисова в Бобруйск и обратно было налажено в навигацию регулярное пароходное сообщение.

На переднем плане «открытого письма» отображен въезд на мостовую переправу с разводной частью над основным руслом Березины. Деревянный мост, издавна связывавший новый и старый город, вскоре обзавелся «собратом».

Первая мировая война, революции и интервенции нанесли сильнейший урон речному транспорту и торговле. В первой половине 1920-х годов советские власти приняли экономически целесообразное решение о переносе пристани к железнодорожной станции и предприятиям правобережного Борисова. Новый причал прописался в заливном районе по Заводской улице. Но это уже совсем другая история.

Александр БАЛЯБИН,
историк-археолог Борисовской
центральной районной библиотеки
им. И.Х. Колодева,
фото Юрия БОНДАРЕВА

дают пристани особенную... физиономию и составляют характеристику... образуя из нее маленькое местечко...»

Спустя десятилетие «маленькое местечко» и вовсе разрослось до приличного поселения. «Положение Борисова при Березине, входящей в системы Днепровскую (непосредственно) и Западновинскую (посредством Березинского канала), представляет важные выгоды в торговом отношении, – сообщается в экономическом обзоре городских поселений Европейской России за 1861/62 год. – Главные предметы сплава: лес, лесные продукты и изделия, хлеб, соль и спирт. Корабельный лес идет как вверх в Ригу, так и вниз до Николаева. Соляная торговля борисовской пристани, приносящая после лесной самые значительные капиталы, с некоторого времени приняла совершенно другой оборот, а именно: прежде доставлялась в Борисов соль крымская, которая и отправлялась... в губернии витебскую и виленскую; с облегчением же тарифа на соль заграничную сплав крымской прекратился, а взамен того в Борисов стала доставляться заграничная из Риги... Из сплавной торговли... город не имеет никаких выгод, во-первых, потому что она в отношении к Борисову преимущественно транзитная, а во-вторых, потому что пристань находится на другой стороне Бере-