

А. К. Гецевич, Е. Н. Обухова

(Гродно, УО «Гродненский государственный университет
имени Я. Купалы»)

**РОЛЬ АВГУСТОВСКОГО И ОГИНСКОГО КАНАЛОВ
В РАЗВИТИИ ВОДНОГО СООБЩЕНИЯ
В ЗАПАДНОЙ БЕЛАРУСИ (1921–1939)**

Водный транспорт имел важнейшее значение для торговли и грузоперевозок в Беларуси вплоть до середины XIX в., когда появление железнодорожного сообщения отодвинуло его на второй план. С течением времени природные и рукотворные водные объекты страны стали всё более активно выполнять рекреационную и туристско-познавательную функции, однако становление данных направлений использования водоёмов было не одномоментным. В современных условиях, когда активно развивается экотуризм в Беларуси, изучение истории использования каналов Западной Беларуси приобретает особую актуальность. Целью данной статьи является выявление роли и места Августовского и Огинского каналов в водном сообщении в Западной Беларуси в 1921–1939 гг.

К исследованию развития водного туризма в Западной Беларуси в межвоенный период отечественные исследователи обратились в 2010-х гг. [1; 2; 3; 4; 5]. Непосредственный взгляд на водные дороги Западной Беларуси оставили современники. А. Шмук издал свои дорожные заметки о путешествии на паруснике по Западной Беларуси в 1937 г. под названием «Z Pńska do Augustowa kajakiem» [6].

Последовавший за Первой мировой войной польско-литовский конфликт и установившаяся новая граница, которая прошла в 1920-х гг. около Друскенинка, остановили традиционное судоходство по Нёману [8, s. 429; 4, с. 221]. Канал Огинского очень сильно потерпел в годы Первой мировой войны, однако в 1920-х гг. его обстоятельно восстановили, и в 1928 г. навигация по каналу полностью была восстановлена [3, с. 140; 4, с. 227].

По состоянию на 1939 г. судоходными в течении Нёмана были 842 км, Припяти – 1351 км [8, s. 433]. Следует отметить, что 70 % грузов и пассажиров перевозились в межвоенной Польше водным транспортом по Висле, а участие Нёмана и других водных путей в восточных воеводствах не доходило до 1 % от общего объёма перевозок водным

транспортом [8, с. 438]. Реки и каналы Западной Беларуси активно использовались в межвоенный период для транзита леса. Так, по Нёману в 1934–1936 гг. ежегодно сплавляли около 200 тыс. куб. м. леса, по Вилии – меньше 100, по Припяти с притоками – от 150 в 1934 г. до 88 в 1936 г. Лес по Припяти и её притоках сплавлялась в Королевский (Днепро-Бугский) канал, затем в Мухавец и затем в Буг, также для лесосплава использовали и канал Огинского [3, с. 138, 140]. Следует отметить, что Нёман выступал важной транспортной артерией для сплавки леса наряду с Вислой [8, с. 439]. Лесосплав по Августовскому каналу продолжался до 1952 г. [4, с. 231].

Что касается перевозок пассажирским транспортом, то их значение было невелико. По Нёману и Августовскому каналу в 1921–1930 гг. Ежегодно перевозили 15000 человек, в 1932 – 8000, в 1936 – 14300. Значительно выше были данные цифры на Пинском водном узле: в 1921–1930 гг. там перевозили 33000 человек ежегодно, в 1932 – 21000, в 1936 – 106300.

В середине тридцатых годов XX в. регулярное пассажирское сообщение в Западной Беларуси было налажено на реках Нёман (Гродно – Пышки, Гродно – Лунно), Вилия (Вильно-Верки), остальные маршруты размещались в Полесском воеводстве. По каналу Огинского проходил пассажирский маршрут Пинск-Телеханы, который помимо канала включал реки Ясельда и Пина [7, с. XLII]. Путь на пароходе из Пинска в Телеханы занимал 9–10 часов [10, с. 55]. По другим данным, Гродно имело речное сообщение с Лунно и Мостами, а из Друскеник организовывались водные экскурсии по Нёману и Августовскому каналу [9, с. 17]. В начале 1930-х гг. на гродненской пристани появились корабли с дизельными двигателями, на них жители города ездили на экскурсии в район парка Румлёва или Меловых гор [4, с. 234].

Одним из самых массовых видов туризма в Западной Беларуси был водный, в особенности сплавы на байдарках. Его развитие началось еще в середине 1920-х гг., но настоящий бум пришелся на вторую половину 1930-х гг. [10, с. 54]. По подсчётам В. А. Ганского, по состоянию на 1935 г. на территории Виленского, Новогрудского, Белостокского и Полесского воеводств насчитывалось 104 водных туристических маршрута, из них 69 были разработаны для маломерных судов [9, с. 14].

Туристический маршрут, обеспеченный превосходными условиями для плавания на лодках и байдарках, пролегал вдоль Августовского канала. Первыми из байдарочников в середине 1920-х гг. там появились скауты. По маршруту Гродно – Августов регулярно курсировали два пассажирских парохода [10, с. 54]. В 1930-х гг. Августовский канал стал «меккой» для туристов-байдарочников. За 35 грошей с человека можно

было пройти шлюзование и, отдохнув в многочисленных лагерях или местах отдыха, неспешно доплыть до Нёмана или Вислы [4, с. 231]. На шлюзе Домбровка ежегодно с большим размахом проходил «Праздник моря». Туристическая функция Августовского канала была настолько важна, что по этой причине в 1938 г. было принято решение построить еще один канал, который соединил бы пруд Свободы с озером Сайно [10, с. 54].

В межвоенное время пользовался большой популярностью сплав по р. Ясельде и Огинскому каналу, вдоль которых было организовано множество турбаз. Некоторые любители гребли доплывали до Варшавы за несколько месяцев с Львовского воеводства по следующему пути: правые притоки Припяти – Припять – Ясельда – канал Огинского – Щара – Нёман – Августовский канал – Бобр и Буг до Вислы [4, с. 227].

Посмотреть на такой летний сплав глазами туриста в 1936 г. можно, прочитав книгу А. Шмыка «Из Пинска до Августова на байдарке» [6]. Водный поход путешественников начался из Пинска на байдарке «Вилк». Плывя по Пине и Ясельде, они почти не встречали людей, редко одиноких рыбаков, в целом описывали Полесье как заболоченную местность, где мало участков, пригодных для земледелия, а люди бедные и неграмотные [6, с. 20]. Путешественников допекали комары, оводы и мухи. После мелей, ветров, поворотов и заболоченных участков Ясельды путешественники с радостью продолжили свой путь по каналу Огинского, ровному и спокойному. Вдоль канала были посажены деревья, сделаны земляные валы, в некоторых местах ещё встречались бетонные доты времён Первой мировой войны, пугавшие путешественников чёрными зияющими оконцами для пулемётов [6, с. 34]. Незабываемым для А. Шмыка стало прохождение шлюзования, когда они с друзьями испугались, что в глубокой нижней камере их затопит прибывающая вода [6, с. 32]. До Выгонощанского озера шлюзование парни проходили 10 раз вверх [6, с. 33]. В Телеханах путешественники сделали остановку и купили еды, так как дальше их ждал отрезок пути без населённых пунктов. После Телехан канал досматривали не так хорошо, его гладь заросла зелеными водорослями, которые затрудняли греблю [6, с. 37]. Переплыв Выгонощанское озеро, путешественники вновь попали в канал Огинского, и через два километра – в Щару [6, с. 40]. Байдарка А. Шмыка всюду вызывала живой интерес детей, которые сбегались к пристани посмотреть на путешественников. Плыть по каналу Огинского байдарочникам было сложно, так как стоячая вода канала требовала непрерывной гребли. Августовский канал больше понравился путешественникам внешне, так как проходил через красивые сосновые леса. От Немнова до Августова

они прошли через шлюзы 13 раз [6, с. 66]. Путешественников очаровали озёра, через которые проходил путь в Августов.

Таким образом, в межвоенный период Августовский канал и канал Огинского совмещали несколько функций: перевозка грузов, перевозка пассажиров и туристическое использование. Первая функция сводилась в основном к сплаву леса, перевозка пассажиров осуществлялась пароходами (на паровой тяге и с двигателями внутреннего сгорания) и имела локальное значение. На первый план, особенно во второй половине 1930-х гг., выходит туристическо-рекреационное использование каналов, в частности, активно развивался справ на байдарках, особенно на более выгодном в плане природных красот и более ухоженном Августовском канале. Сплавы из Пинска по каналу Огинского были более экстремальными ввиду сложных условий сплава по рекам, меньшей ухоженности самого канала.

Список использованных источников и литературы

1 Цихорацки, П. Развитие туризма на территории Полесского воеводства в 30-х годах XX века / П. Цихорацки, А. Л. Ильин // Вестник Полесского государственного университета. Серия общественных и гуманитарных наук. – 2018. – № 1. – С. 47–54.

2 Гецэвіч, А. К. Транспарт і шляхі зносін у Заходняй Беларусі (1921–1939 гг.) / А. К. Гецэвіч // Веснік ГрДУ імя Янкі Купалы. Сер. 1, Гісторыя і археалогія. – 2015. – № 3(203). – С. 6–12.

3 Гецэвіч, А. Транспартна-лагістычны і турыстычна-рэкрэацыйны патэнцыял воднага басейна Заходняй Беларусі ў міжваенны перыяд / А. Гецэвіч, В. Тарасаў // Шлях да ўзаемнасці = Droga ku wzajemności : Матэрыялы XXIV Міжнар. навук. канф., Гродна, 26 кастр. 2018 г. / Гродзен. дзярж. ун-т ; рэдкал. : Я. Панькоў [і інш.]. — Гродна : Гродзенск. друкарня, 2019. – С. 138–143.

4 Вашкевіч, А. На гродзенскім бруку / А. Вашкевіч, В. Саяпін. – Гродна : ЮрСаПрынт, 2016. – 274 с.: іл.

5 Ганский, В. А. Туризм в Западной Беларуси (1921–1939 гг.) / В. А. Ганский. – Даугавпилс, 2017. – С. 125–130.

6 Schmuck, A. Z Pinska do Augustowa kajakiem / A. Schmuck – Lwow, 1937. – 87 s.

7 Przewodnik po Polsce : w 4 t. – Warszawa : Związek Polskich Towarzystw Turystycznych, 1935. – Т. 1. – 362 s.

8 20-lecie komunikacji w Odrodzonej Polsce (1918–1939) ; red. S. Faecher, dr. S. Peters. – Krakow, 1939. – 543 s.

9 Ганскі, У. А. Турыстычныя маршруты ў Заходняй Беларусі (1921–1939 гады) / У. А. Ганскі, І. І. Калачова // Вестник БарГУ. Серия : Исторические науки и археология. Экономические науки. Юридические науки. – 2017. – Выпуск 5. – С. 13–18.

10 Ганский, В. А. Основные направления развития туризма в Западной Беларуси (1921–1939 гг.) / В. А. Ганский // Науковий вісник МНУ імені В. О. Сухомлинського. Історичні науки. – 2017. – № 2 (44). – С. 53–59.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМ. Ф. СКОРИНЫ