

О. С. РОМАНОВА, В. А. ШИРОКОВА, Н. А. ОЗЕРОВА, В. М. ЧЕСНОВ, А. Г. ХРОПОВ

АВГУСТОВСКИЙ КАНАЛ – ПАМЯТНИК ГИДРОТЕХНИКИ XIX в. *

В статье рассмотрена история создания и эксплуатации Августовского канала, памятника гидротехники первой половины XIX в. Проанализированы социально-экономические причины изменения функций сооружения, инженерно-строительные и гидротехнические решения, использовавшиеся при создании одной из крупнейших европейских водных систем. Проведен обзор современного состояния белорусской части канала (22 км в Гродненской области), показан один из вариантов возможной музеефикации объекта и его рекреационно-туристический потенциал.

Ключевые слова: Августовский канал, история науки, история техники, гидротехника, гидрология.

Гродненская область Белоруссии необычайно богата памятниками культуры и природы, в число которых по праву включены и старинные каналы XVIII–XIX вв.: Августовский, Огинский, Днепровско-Бугский и Березинская водная система. Среди них можно особо выделить первый из них – памятник гидротехники первой половины XIX в.

В 1815 г. по итогам Венского конгресса большая часть Великого герцогства Варшавского, одного из самых верных союзников Наполеона, была присоединена к Российской империи как автономное царство Польское, что способствовало экономическому подъему этих земель. В ответ Пруссия, к которой также отошла часть территории Польши, ввела экономические ограничения, препятствовавшие доставке польских товаров по реке Висле до порта Данциг (ныне польский Гданьск), а в самом порту на польскую сельскохозяйственную продукцию были установлены грабительские пошлины (более чем десятикратно превышавшие прежние). Сложившаяся обстановка побудила министра финансов царства Польского князя Ф. К. Друцкого-Любецкого¹ в

* Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ, гранты № 12-05-00316, 13-05-10021.

¹ Франтишек Ксаверий Друцкий-Любецкий (*Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki*, 1778–1846). Окончил кадетский корпус в Санкт-Петербурге. В 1816 г. назначен губернатором Гродненской губернии, работал в комиссии по ликвидации финансовых счетов Польши с Россией, Пруссией и Австрией. Был избран уездным предводителем дворянства в Гродненской губернии. С 1821 по 1830 г. – министр финансов царства Польского. На этом посту разработал программу экономического подъема края. В своих экономических работах отстаивал необходимость развития в крае промышленности, основанной на местном сырье, протекционизма во внешней торговле, благоприятной для местной экономики таможенно-тарифной системы, открытия

августе 1822 г. выступить с инициативой создания окружного водного пути по рекам Нарев и Бебжа до Немана и далее до устья Виндавы (Венты), до нынешнего латвийского Вентспилса на Балтийском море. Он сумел убедить в его необходимости даже императора Александра I.

Согласно польским данным ², впервые идея строительства подобного канала возникла еще во второй половине XVI в., в период правления короля Стефана Батория, но потом была надолго забыта. Вновь ее актуализировал архитектор польского короля Станислава Августа Понятовского Ян Фердинанд Накс ³ в рамках своего проекта создания водного пути для доставки польского зерна в балтийские порты Речи Посполитой, прежде всего в Виндаву, минуя принадлежащие тогда Пруссии порты Данциг и Мемель (ныне литовская Клайпеда). Начинаясь в Познани водный путь должен был связать реку Варта (правый приток Одры) с рекой Бзура (левый приток Вислы), а далее от Вислы пройти по рекам Буг, Нарев, Бебжа; причем последнюю нужно было соединить с Неманом, спустившись по которому можно было добраться до устья реки Дубиса, что при условии создания канальной системы между ее верховьями и верховьями реки Вента обеспечило бы выход к Балтийскому морю в Виндаве. Однако это начинание осталось нереализованным из-за начавшихся военных действий с Россией, Польского восстания 1794 г. и последующего раздела Речи Посполитой ⁴.

По настоянию брата российского императора великого князя Константина Павловича, главнокомандующего польской армией и фактического наместника в царстве Польском, реализацию инициативы по строительству канала

Августовского канала, применения новейшей техники в сельском хозяйстве. См.: Князь Ксаверий Друцкий-Любецкий. 1777–1846. О. А. Воспоминания Пржецлавского // Русская старина. 1878. Апрель. С. 625–648; Донских С. В. Забытый министр финансов князь Ф. К. Друцкий-Любецкий // Банкаўскі веснік. 2008. № 31 (432). С. 62–66; <http://www.ekonomika.by/reformatori/drutskiy-liubetskiy-frantishek-ksaveriy>.

² Ber, A., Graniczny, M., Kowalski, Z., Marks, L., Urban, H. Kanał Augustowski jako przykład dziedzictwa historycznego, technicznego i przyrodniczego // Przegląd Geologiczny. 2007. T. 55. Nr. 9. S. 765–769; Batura, W. Kanał Augustowski – historia i współczesność // Kanał Augustowski, mapa 1:100 000, z opisem krajoznawczym. Warszawa, 2006.

³ Ян Фердинанд Накс (*Jan Ferdynand Nax*, 1736–1810) – польский архитектор, экономист, социальный реформатор и советник по вопросам морского и речного судоходства ресурсов. Практически все познания приобрел в результате самообразования. Немецкого происхождения, родился в Гданьске, большую часть жизни провел в Польше. Как экономист следовал теории меркантилизма, был близким советником короля Станислава Августа Понятовского при попытке проведения реформ до первого раздела Польши между Россией, Пруссией и Австрией (1772). Поддерживал развитие торговли и производства, занимался вопросами налоговой политики, был сторонник протекционизма во внешней торговле. Ратовал за замену крепостного права на аренду, за предоставление избирательных прав крестьянству. Был тесно связан с польскими архитектурными обществами, разрабатывал проекты в стиле неоклассицизма и руководил реконструкцией и строительством резиденций и парков для местной аристократии (наиболее значимым считается дворец в г. Щекоцины). Был назначен Станиславом королевским архитектором (1774). Провел исследования и составил карты и описания основных водных путей Польши и прилегающих территорий, в том числе рек Пилица, Варта, Днестр, Буг, Нарев, Нида и их притоков. Также подготовил карту (1784) мест добычи соли в стране.

⁴ Ber, Graniczny, Kowalski, Marks, Urban. Kanał Augustowski...

взяли на себя военные власти. Заместитель военного министра и генерал-квартирмейстер Маврикий Федорович (Мауриций) Гауке (*Maurycy Hauke*, 1775–1830) приказал подполковнику Игнатию Прондзинскому⁵, впоследствии генералу, произвести изыскания и подготовить проект канала Нарев – Неман, вскоре получивший название Августовского по названию города Августов, ставшего центром организации работ. С российской стороны надзор за проектными работами осуществлял подполковник Роснер. Любопытно, что Прондзинский пытался уклониться от выполнения обязанностей, связанных с проектированием канала, обосновывая это своим недостаточным знанием гидротехники, однако Гауке отверг его просьбу⁶.

Прондзинский прибыл в Августов в сопровождении нескольких офицеров в июне 1823 г. и приступил к изысканиям на местности. В работах ему также помогали солдаты 8-й роты инвалидов и ветеранов. В апреле 1824 г. предварительный расчет, сделанный Прондзинским и дополненный замечаниями Гауке и начальника корпуса инженеров Яна Хшцицеля де Гранвиль Маллетского, включавший в себя более пятисот листов карт, планов и технических чертежей, был представлен в Санкт-Петербург в Главное управление путей сообщения.

Польский проект, признанный более удачным по сравнению с другими как с технической, так и с финансовой точки зрения, был утвержден сначала правительством царства Польского, а затем в 1824 г. императором. Александр I принял также решение о том, что строительство канала в пределах царства Польского должно было осуществляться самими поляками. Главное достоинство одобренного предложения заключалось в том, что оно предусматривало минимум земляных работ и максимальное использование существующих рек и озер. Кроме того, под руководством Прондзинского в районе строительства впервые были выполнены топографические съемки. В результате предприня-



Игнатий Прондзинский (Ber, Graniczny, Kowalski, Marks, Urban. Kanał Augustowski... S. 766.)

⁵ Игнатий Прондзинский (правильнее – Игнаций Прондзыньский, *Ignacy Prądzyński*, 1792–1850). В 1826–1829 гг. находился в заключении по политическим мотивам. Участвовал в Польском восстании, которое началось 29 ноября 1830 г. и продолжалось до 21 октября 1831 г. под лозунгом восстановления независимой «исторической Речи Посполитой» в границах 1772 г. *Bloch, Cz. Generał Ignacy Prądzyński 1792–1850. Warszawa, 1974.*

⁶ *Batura. Kanał Augustowski...*

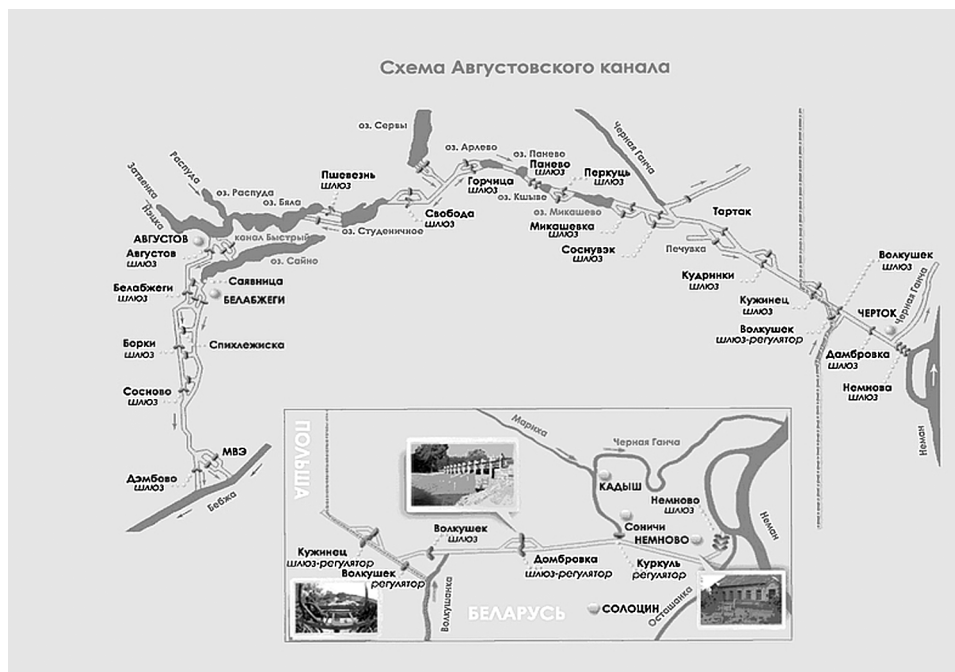


Схема Августовского канала

Схема Августовского канала (http://www.karty.by/wp-content/uploads/2011/03/vodnye_kanaly_vislo-neman.jpg)

тых изысканий новый водный путь должен был пролегать через приток Вислы реку Нетту, затем Бибжу и далее по искусственным каналам с системой шлюзов через озера Августовской пуши, а потом по реке Черная Ганьча до Немана. Предполагалось построить и еще одну часть канала, которая должна была соединить Неман с портом Виндава на Балтике, но этот план так и не был осуществлен.

Поздней весной 1824 г. Августов посетил генерал Петр Петрович (Пьер Доминик) Базен (1786–1838), один из крупнейших европейских авторитетов в области гидротехники ⁷. Целью визита было выяснение деталей и устранение технических и организационных разногласий. Наконец, в июле 1824 г. в ходе совещания в городе Ломжа была утверждена трасса канала, проходящая через Августов, озера Нецко, Бяле, Студзеничне и ниже озера Сервы, которое рассматривалось в качестве вспомогательного водоема ⁸. Также разделили «зоны ответственности»: работы на территории к северу от реки Бебжа должны были производиться польской стороной, а к югу от реки – российской.

В конце июля приступили к зарегулированию и обустройству 70-километрового участка реки Бебжа и 30-километрового – реки Нетта. Спрямыались и углублялись русла, насыпались валы и строились грунтовые буксирные дороги. Окончательно планы и сметы строительства канала, предусматривающие расходы на общую сумму 7 681 587 польских злотых, были утверждены императором 15 февраля 1825 г. ⁹

Строили канал 15 лет, с 1824 по 1839 г. Он стал составной частью Висло-Неманского водного пути, проходившего по Западному Бугу, Нареву, Бобру (Бебже), Нетте и далее вплоть до Немана по небольшим рекам и озерам, связанных в единую систему именно Августовским каналом ¹⁰.

Многие строительные материалы (глину, песчаник, известковый камень) добывали непосредственно в районе прокладки канала. Камень «ломали» чаще всего в окрестностях города Сувалки. Тесаный же камень (песчаник) доставляли из окрестностей города Опочно, известковый (мел) – с берегов реки Ганчи. Глину, необходимую для получения цемента, приходилось привозить из карьеров, находившихся на расстоянии более 50 км.

Для производства искусственной извести была применена новая технология с использованием гидравлической системы французского инженера Луи Вика (*Louis Vicat*). Изготавливали ее на предприятиях в деревнях Бялобжеги (*Białobrzegi*), Горчица (*Gorczyca*) и Стара-Вулька (*Stara Wólka*, ныне Лесная в Белоруссии). Вероятно, это было тогда крупнейшее в мире производство компонентов цемента в промышленных масштабах, отличавшегося от знаменитого портландцемента лишь в мелочах и обеспечивавшего стенам долговечность. Для получения необходимых свойств цемента было проведено множество опытов по определению необходимой пропорции извести и глины, в результате было установлено, что «80 частей обыкновенной извести, поту-

⁷ Пьер-Доминик Базен (фр. *Pierre-Dominique Bazaine*, в России Петр Петрович Базен, 1786–1838) – французский и российский инженер путей сообщения, математик, механик, в январе 1824 г. был назначен директором Института инженеров путей сообщения и в то же время – председателем Комитета строений и гидравлических работ в Санкт-Петербурге. Его главные работы в столице – устройство Обводного канала, снабжение водой Ямской слободы и Таврического сада, постройка шлиссельбургских гранитных шлюзов (за них он был награжден орденом Белого Орла).

⁸ *Batura. Kanał Augustowski...*

⁹ Указ был подписан в начале февраля 1825 г., однако работы по открытию корыта (ложа) канала стали проводиться уже осенью 1824 г., поэтому этот год и был определен как начало строительства.

¹⁰ *Житков С. М.* Висло-Неманский водный путь // Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. СПб., 1900. С. 198–199.

шенной способом погружения, и 20 частей глины составляют здесь лучшую гидравлическую известь»¹¹.

Искусственная гидравлическая известь использовалась и для производства кирпичей, а также для приготовления гидравлических растворов в смеси в разных пропорциях с песком и небольшим количеством воды при кладке кирпича или булыжного камня. Причем было замечено, что

во всех сооружениях, где строители не прилагали надлежащего внимания при изготовлении гидравлической извести или в выборе песка, эти сооружения подверглись некоторым повреждениям, напротив того, там, где при составлении цемента были исполнены все необходимые условия, шлюзы, после десятилетнего существования, имеют вид совершенно новых, несмотря на разрушительное действие льдов¹².

Не меньшим успехом было отмечено и налаживание литейного производства на специально построенном металлургическом заводе Кароля Бжостовского (*Karol Brzostowski*, 1821–1904).

Для надежности стены канала «сажали» на свайное поле из сосновых стволов диаметром более 40 см (смолистая сосновая древесина очень устойчива к гниению). Дно канала делалось как из бетона, так и из древесины, в зависимости от вида грунта. Слабые основания укреплялись деревянными сваями. Дно тампонировали слоем глины, а в случае твердого несущего грунта его покрывали кладкой, подобной перевернутому своду. Все шлюзы на канале строились из полевых валунов, булыжного камня и облицовывались красным кирпичом. Части сооружений, подвергавшиеся наибольшему воздействию нагрузкам, снаружи укреплялись блоками из песчаника. Для изготовления ворот шлюзовых камер использовалась дубовая древесина и железные оковы. Эстетика сооружения также не оставалась в стороне. Снаружи стены выкладывались красным, специально усиленным, близким по прочности к клинкеру кирпичом в сочетании с белым песчаником, что символизировало цвета польского национального флага. В них вмуровывались специальные



Специальная каменная табличка с датой и именем руководителя строительства, которая была вмурована в стену шлюза (фото В. М. Чеснова)



Сплав леса по каналу (фото из музея Августовского канала в Немново)

¹¹ Крафт Н. О. Описание Августовского канала // Журнал путей сообщения. 1838. Т. 2. Кн. 1. С. 33.

¹² Там же. С. 35.

каменные таблички с датой и именем руководителя строительства.

С целью нормализации гидрологических условий на расположенных параллельно шлюзам водотоках и на водоподводящих каналах сооружались плотины, схожие по конструкции со шлюзами.

Много внимания уделялось и укреплению прибрежной линии. Там, где она состояла в основном из песчаных пород, берег усиливался песком, смешанным с глиной, а в некоторых местах даже укладывался дерн. Вдоль канала высаживались деревья, в основном ивы, как для упрочения берега, так и для защиты от ветров, прокладывались грунтовые буксировочные дороги шириной около четырех метров и более 60 мостов.

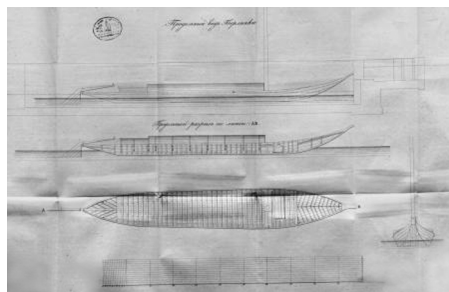
В период наиболее интенсивных работ на строительстве было занято до 7 тыс. чел. разных национальностей. Местные крестьяне за свой труд получали освобождение от крепостной зависимости, поэтому один из шлюзов был даже назван «Свобода» (*Swoboda*).

Начало сооружения канала заставило Пруссию резко изменить таможенную политику, и в 1825 г. таможенные сборы были значительно снижены. Однако строительство продолжалось, и прервано оно было только в январе 1831 г. из-за Польского (Ноябрьского) восстания 1830 г.¹³ Для завершения работ необходимо было еще возвести трехкамерный шлюз Немново (*Niemnowo*) и прокопать отрезок канала к югу от Августова, между деревнями Польково (*Polkowo*) и Бялобжеги (*Białobrzegi*).

В изменившейся после подавления Польского восстания политической ситуации (полное подчинение Царства Польского российским властям) и в условиях быстро развивавшейся сети железных дорог все же было принято решение довести до конца сооружение Августовского канала.

С 1833 г. работы осуществляло гражданское Управление сухопутных и водных путей сообщения. Руководил ими по поручению Польского банка инженер Теодор Урбанский (*Teodor Urbański*). Строительство окончательно завершили в 1839 г. в соответствии с самими передовыми для того времени техническими стандартами и технологиями. Его общая стоимость превысила 14 млн польских злотых (1,5 млн руб. серебром).

Всего было построено 29 водопропускных плотин, 18 судоходных шлюзов, 21 камера, 14 подъемных мостов «журавлиного» типа и 24 объекта для технического обслуживания канала. Судоходные шлюзы и шлюзы-регуляторы ком-



Конструкция «берлинки» (Крафт. Описание Августовского канала... Чертеж VIII)

¹³ Арестованы или были вынуждены покинуть страну некоторые из польских руководителей строительством. Так, Август (Августин) Шульц (1798–1853/1854?), военный инженер, подполковник, после подавления восстания отправился в Египет, где с 1832 г. служил в египетской армии, руководил строительством укреплений, открыл угольные месторождения в Ливане, в 1835 г. принял ислам и взял имя Юсуф-ага, став советником египетского паши. В 1840 г. руководил обороной Акры, с 1847 г. командовал инженерными войсками Египта.



Каменный блок с надписью «Строил надвор. советник инженер М. Д. Страшкевич 1892» (фото А. В. Собисевича)

пенсировали перепад высот, который составлял 54 м. Общая длина канала (в настоящее время – 103 км, из них 79 км приходится на территорию Польши, 24 км – на территорию Белоруссии) включала в себя 35 км урегулированных речных русел, 22 км пути пролегали по озерам (Нецко, Орле, Панево, Микашево и др.), причем около 46 км было прорыто вручную под руководством военных инженеров русской армии. Особо надо отметить гармоничное соединение всех инженерных объектов с окружающей средой.

Вне пределов России существует лишь два подобных гидротехнических сооружений: канал Гота в Швеции и Каледонский канал в Великобритании. Однако их масштабы несравнимы с Августовским.

Как уже говорилось, Августовский канал должен был выполнять функции водно-транспортной артерии, обеспечивающей проход судов из Вислы в Неман и далее в Балтийское море (Висло-Неманский водный путь). Кроме того, он мог стать связующим звеном с Балтийским и Черным морями через Березинскую водную систему, Двину, Огинский канал и Днепр. Однако вскоре после завершения строительных работ канал в значительной мере утратил свое транспортно-экономическое значение. Началось активное железнодорожное строительство. Сухопутные перевозки стали значительно более быстрыми и удобными, чем речные. Рукотворная водная артерия стала играть роль локального пути сообщения (тем более что задуманный водный путь обрывался на Немане, так как Виндавский канал так и не был построен), правда, в значительной степени оживившего экономику района города Августов и прилегающих литовских и белорусских земель. Он использовался главным образом для сплава леса и различных строительных материалов, а не для транзита сельскохозяйственных товаров, как изначально планировалось. Самыми распространенными судами на канале, впрочем, как и на всех реках Пруссии и Польши, были так называемые «берлинки»¹⁴, отличавшиеся простой конструкцией и легкостью хода.

¹⁴ Берлина, берлинка – судно с острым носом, выступающим над кормой, и одной мачтой; ходит и против течения. Этот тип речных судов чаще всего встречается на Днепре, где в 1884 году плавало 729 Б., или более 42 % общего числа плававших там судов, в том числе 646 выше порогов. *Верхнеднепровские* беляны, которые ходят и по рр. Десне, Припяти, Пине и Березине, бывают длиной от 7,3 до 28,7 саж. и шириной от 0,9 до 10,0 саж., с осадкой без груза 0,5–4,0 четвертей аршина и с грузом 3,0–10,0 четвертей, поднимают груза от 500 до 45 000 пуд. (почти половина их от 5000 до 15 000 пуд.), при числе служащих на судне от 1 до 45 лиц (почти у $\frac{3}{4}$ от 5 до 10). Наибольшая продолжительность службы беляны – 17 лет. Строятся они в Могилевской губ. на Холминской пристани (Речицк. у.), в м. Шклове (Могил. у.) и м. Дубровно (Горецк. у.). В довольно значительном количестве плавают Б. и в Невском бассейне (Свирь, Ладожский канал, Нева и Волхов) – 417 (или около 7 % общего числа судов), преимущественно крупных размеров, поднимающие от 10 000 до 40 000 пудов. Более редки Б. в Волжском бассейне, где они плавают по Волге, Шексне. Ковже и Соминке – 281 (около 3 % всех судов);

В то же время парадоксально, но факт: непервостепенное значение канала спасло его от последующей существенной модернизации и позволило сохраниться до сегодняшнего дня оригинальному стилю сооружения и стать памятником гидротехники, хотя многочисленные исторические перипетии не обошли его стороной. Сказалось, например, Польское восстание 1863 г. В результате проходивших вблизи сражений сооружение было частично разрушено. До 1903 г. канал был в упадке, пока за его ремонт не взялся новый директор Висло-Неманского водного пути М. Л. Страшкевич. Под его руководством были построены несколько плотин, новых мостов, отремонтированы шлюзы, произведено углубление русла. Самая большая плотина в Домбровке и сейчас хранит память о Страшкевиче – найденный и восстановленный каменный блок с его фамилией.



Открытие ворот на шлюзе Домбровка, 2013 (фото Н. А. Озеровой)

Очень серьезно канал пострадал в результате военных действий в ходе Первой мировой и Советско-польской (1919–1921) войн, фактический проигрыш Советской Россией привел к присоединению к Польской Республике (1918–1939) западных белорусских и украинских земель. На канале были разрушены стены некоторых шлюзов, сожжены постройки и сосновые плотины, уничтожены дубовые ворота, сняты оригинальные механизмы. После войны практически все сооружения были восстановлены, но без сохранения исторической достоверности. Но началась Вторая мировая война... Согласно секретному дополнительному протоколу к Договору о ненападении между Германией и Советским Союзом (1939), восточные области Польши были включены в сферу интересов СССР. При создании в 1940–1941 гг. так называемой «линии Молотова» на протяжении 80 км Августовского канала было сооружено более 57 долговременных огневых точек (дотов). В ходе боев Великой Отечественной войны канал был снова сильно поврежден, а некоторые из распределительных шлюзов полностью разрушены.

это все почти Б. средних размеров с подъемной способностью 15 000–20 000 пуд., которые строятся преимущественно на Волге – в дер. Смертино, на Шексне – в Николо-Абакумовской пристани и дер. Башарово (все Рыбинского у. Ярославск. губ.) и на пристанях р. Шульмы (Череповского и Белозерск. уездов Новгородской губ.) и р. Ковжа (Кирилловск. у. той же губ.). На Немане, Западном Буге и Днестре число Б. крайне ограничено: в 1884 году плавало их там 33, 16 и 21 (Берлина, Берлинка // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. 1890–1907. СПб., 1891. Т. 6. С. 543).



Заполнение шлюзовой камеры на Домбровке, 2013 (фото Н. А. Озеровой)



Каменная табличка на стене шлюза: «Строил капитан-квартирмейстер Арнольд в 1829 году» (<http://otvet.mail.ru/question/19004020>)

Война закончилась, но еще долгие годы канал оставался в плачевном состоянии и многие постройки были просто бесхозными. В 1950-х гг. транспортное предприятие «Минсктранс», у которого канал находился на балансе, решило от него отказаться, и Августовский стал попросту ничьим. К началу XXI в. здесь кое-где сохранились стенки шлюзов, ворота, старые цепи, домик смотрителя. Интересен канал был в основном путешественникам, предпочитающим «дикий» туризм — либо пеший, либо на байдарках. Но все равно порой приходилось лодки переносить вручную, так как русло в некоторых местах очень сильно обмелело и заросло.

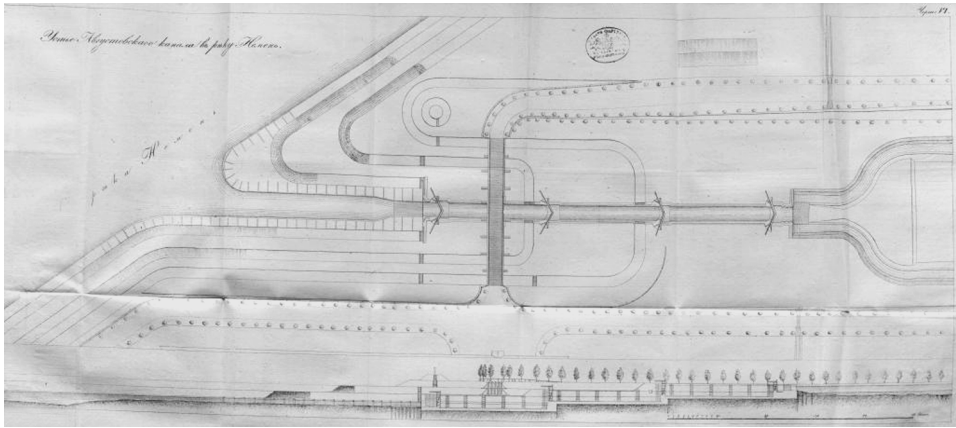
В настоящее время восстановленный Августовский канал служит исключительно для туристических и рекреационных целей. Польский участок реконструировали еще в 60-х гг. XX в. и стали активно использовать в качестве туристического объекта. В 1968 г. наиболее хорошо сохранившаяся часть канала (от польского города Августова до границы с Белоруссией) вместе с

комплексом сопутствующих сооружений была внесена в реестр памятников техники уникальной ценности европейского уровня. Объектами, требующими охраны, признаны шлюзы вместе с прочими водоподъемными объектами, шлюзовые обходы, прокопанные участки и канализированные русла рек, а также ландшафтная полоса на расстоянии 300 м от берегов.

Белорусская часть долгое время оставалась в запустении. В середине 1990-х гг. средств, выделенных на восстановление, хватило только на обустройство полутора километров водного пути. И только в 2004–2006 гг. были проведены реставрационные работы¹⁵, предусматривавшие максимальное восстановление канала таким, каким он был ранее. Использование сохранившихся в Санкт-Петербурге¹⁶ архивных материалов, содержащих проектные докумен-

¹⁵ Об организации работ по реконструкции части Августовского канала. Указ Президента Республики Беларусь от 8 января 2004 года, № 2 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2004. № 3. 1/5228; О ратификации Соглашения между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Польша о реконструкции пограничного участка Августовского канала от 8 июня 2005 г. Закон Республики Беларусь от 5 января 2006 года // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. 2006. № 7. 2/1185.

¹⁶ Вероятно, все эти документы сохранились в Российском государственном историческом архиве, а не в Военно-историческом, как утверждает автор альбома «Августовский канал» (Ав-



*Устье Августовского канала в реку Неман
(Крафт. Описание Августовского канала... Чертеж IV)*

ты, чертежи, схемы, позволило проектировщикам и строителям сохранить аутентичность объекта¹⁷.

За свою почти двухвековую историю канал пережил не один «крутой поворот судьбы»: от выполнения своей изначально задуманной транспортной функции через полное забвение вследствие разрушительных восстаний и войн к возрождению в новом качестве – в виде туристического объекта и памятника гидротехники. Первые предложения по развитию здесь «отдыха и развлечений» высказывал Александр Полуянский¹⁸ еще в 1858 г. На практике туристический потенциал канала стал использоваться лишь во времена Польской Республики. В 1920–1939 гг. между Гродно и Августовом курсировали колесные пароходы, по водной глади скользили многочисленные байдарки. По берегам создавались яхт-клубы, был издан специальный путеводитель. Каждый год на шлюзе Домбровка устраивался масштабный «Праздник моря».

Во время 10-й Комплексной экспедиции по изучению исторических водных путей ИИЕТ РАН ученым-историкам удалось своими глазами увидеть Августовский канал и пройти по его белорусской части (24 км). На ней расположены три судоходных (Волкушек, Домбровка и уникальный четырехкамерный Немново) и пять распределительных шлюзов (Кужинец, Волкушек,

густовский канал. Фотоальбом / Сост. А. И. Лосьминский. Минск, 2008), поскольку последний находится в Москве.

¹⁷ Так, например, кирпич, подобный тому, что использовался в XIX в., производился на Обольском заводе, а Волковысский завод литейного оборудования изготовил три комплекта механизмов для подъема и опускания затворов водосброса «Кужинец».

¹⁸ Полуянский (Александр Pohujanski, 1814–65) – польский писатель по лесоводству, служил по ведомству государственных имуществ в Казанской, Вологодской и Московской губерниях, а с 1847 года в Царстве Польском. Кроме журнальных статей, напечатал отдельным изданием следующие исследования: «Opisanie lasów Królestwa Polskiego i gubernij zachodnich» (Варшава, 4 т., 1854), «Wędrowki po gubernii Augustowskiej» (ib., 1858), «Wykład popularny nauki gospodarowania w lasach» (1860), «Leśnictwo polskie» (Варшава, 1861–62), а также «Bukiet literacki ułożony przez Wszedobylskiego» (1851) (Полуянский // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. 1890–1907. СПб., 1898. Т. 47. С. 389).



Части шлюзовых механизмов (фото из музея Августовского канала в Немново)



Книжки водомерных наблюдений (фото из музея Августовского канала в Немново)

Домбровка, Черток и Куркуль). Судходный шлюз Кужинец находится непосредственно на польско-белорусской границе, линия которой проходит по середине судходной камеры шлюза.

Отправным пунктом стал шлюз Домбровка, находящийся в 5 км к северу от поселка Сопоткин. Судходный шлюз расположен рядом с распределительным, образуя единый гидроузел. Он был построен в 1829 г. под руководством капитана Арнольда, о чем свидетельствует каменная табличка, а восстановлен в 2004–2005 гг. Разница уровней воды составляет 3 м 10 см. После реставрации шлюз получил вторую жизнь. Возле него расположена большая благоустроенная зона отдыха, ставшая излюбленным уголком природы для жителей белорусского города Гродно. Живописная территория гидроузла служит также и местом проведения ежегодного фестиваля «Августовский канал в культуре трех народов – белорусов, поляков и литовцев».

Действующий разводной мост перед воротами шлюза, связывающий берега канала, поднимается и опускается с помощью ручной лебедки. Деревянные

ворота шлюза, конструкция которых была разработана почти две сотни лет назад, открываются и закрываются также вручную, обеспечивая 25-минутный процесс шлюзования.

У деревни Немново расположен еще один судходный шлюз с одноименным названием. Это самый большой и красивый, единственный четырехкамерный шлюз на всем Августовском канале, соединяющий его с Неманом.

Первоначально в 1829 г. он создавался как двухкамерный под руководством и при участии подполковника Яна Павла Лелевеля (брата известного историка Иоахима Лелевеля), а в 1833 г. был перестроен в трехкамерный. Третью шлюзовую камеру дорисовал еще Игнатий Прондзинский, поняв, какие проблемы могут возникать на этом участке канала перед вхождением в Неман: резкая пересеченность местности, высыхание реки в жаркое лето и, наоборот, резкий подъем воды в весеннее половодье. Все это могло негативно отразиться на судходстве. Однако арест Прондзинского в связи с восстанием 1831 г. на время оторвал его от своего детища, и шлюз в Немново в 1834 г. открыл Урбанский. В описании канала Н. О. Крафт¹⁹ подчеркивал, что

¹⁹ Крафт Николай Осипович (1798–1857). В 1820 г. окончил Институт корпуса инженеров путей сообщения в Петербурге. При изысканиях путей соединения Волги с Доном разработал

Немновский шлюз сооружен в устье соединительного канала, которое направлено так удачно к тальвегу реки Немена, что при самом конце канала никогда не бывает засорений и песчаных наносов, – случай весьма редкий даже между известнейшими каналами Европы ²⁰.



Дом, в котором расположен частный музей Августовского канала, 2013 (фото В. А. Широковой)

За годы, прошедшие с начала эксплуатации, уровень воды в Немане значительно снизился, поэтому при восстановлении в 2004–2006 гг. у шлюза «Немново» появилась и четвертая камера. Кроме того, река изменила русло и канал стал длиннее на 1,8 км, которые пришлось прокопать по старице. Уровень перепада воды в четырех камерах является наибольшим во всей системе и составляет 9,6 м. Процесс полного шлюзования занимает 1 час 20 мин.

Представляют интерес и данные «о движении судоходства по Августовско-му каналу за 1836 г.», из которых можно узнать следующее:

- 1) Число судов, прошедших по каналу к реке Нареву, простиралось до 161; сверх того прошло 3517 брусьев строевого леса в плотях и 1000 куб. саж. дров.
- 2) Число судов, следовавших с реки Наревы в канал, равнялось 183.
- 3) С разных мест канала к Неману прошло 14 судов и 25,439 куб. грузов.
- 4) С Немана в канал проплыло 13 судов.
- 5) В самом канале обратилось 29 судов и 800 брусьев.

Груз на судах состоял из соли, разного хлеба, железа, стекла, кирпича, извести, сена, каменного угля, мела и материалов для бумажных изделий.

На ремонтное содержание всего канала и на жалование инженеров, кондукторов, рабочих, шлюзвахтеров и сторожей ежегодно употребляется до 30 000 руб. Штат канала составлен из следующих лиц.

- 1) Генерал-инспектор из штаб-офицеров Корпуса инженеров путей сообщения 1
- 2) Гражданских инженеров 2
- 3) Кондукторов работ 3
- 4) Шлюзвахтеров 13
- 5) Сторожей 21
- 6) Писарей 1 ²¹.

В центре деревни Немново сохранился дом из красного кирпича, принадлежавший шлюзовому мастеру. Теперь здесь находится уникальный частный музей Августовского канала. Последним шлюзовым мастером был Иван Лук-

проект шлюзованного канала между реками Иловлей и Камышенкой. С 1836 г. преподавал в Институте корпуса инженеров путей сообщения.

²⁰ Крафт. Описание Августовского канала... С. 39.

²¹ Там же. С. 44–45.

ша, а его внук, Тадеуш Урбанюк, всю жизнь собирал материалы для музея – о самом канале и обо всех, кто на нем работал. Музей занимает половину дома, и нынешние жильцы бережно его сохраняют. В настоящее время владеет музеем Александр Зажецкий, чьи предки также работали на канале. В экспозиции представлены старинные документы, водомерные книжки, фотографии, части шлюзовых механизмов и предметы быта XIX–XX вв.

Августовский канал утратил свою транспортную роль, но приобрел непреходящее значение в качестве туристического и природно-экологического объекта, в чем полностью солидарны российские, белорусские и польские исследователи ²².

²² Kanał Augustowski i współczesna ekoturystyka [Канал Августовский и современный экотуризм] / Red. nauk. W. Lenart, A. Zelenkov. Pułtusk; Minsk; Grodno, 2008.