

Augustowski kanał, augustowskie noce...

Edward WIECZOREK

O augustowskich nocach śpiewała niegdyś Maria Koterbska, o Kanale Augustowskim jakoś do tej pory nikt. Myśl o połączeniu wodnym Wisły i Niemna pojawiła się już w czasach Unii Lubelskiej, ale tak naprawdę realniejsza stała się dopiero na początku XIX w. W tym czasie transport wodny był jedynym praktycznym sposobem przewożenia towarów masowych, toteż dbano o splawność większych rzek: Wisły, Pilicy, Bugu, Wieprza i Nidy. Najwięcej towarów tradycyjnie transportowano Wisłą do Gdańska, ale odkąd port ten znalazł się w rękach Prus, pojawiły się problemy. Największe zaczęły się po 1822 r. kiedy doszło do prawdziwej wojny celnej między Prusami a Rosją i Królestwem Polskim. Wówczas to odżyła dawna koncepcja ominięcia drogą wodną Prus, łącząc kanałem dorzecze Wisły z dorzeczem Niemna i Windawy. Zaplanowano budowę dwóch kanałów: Augustowskiego, łączącego dorzecze Wisły i Niemna, oraz Windawskiego, łączącego Niemen z Windawą.

Wkrótce ruszyły w teren dwie niezależne komisje badawcze, które miały sprawdzić realność koncepcji oraz wykonać pomiary pod przyszłe projekty. Ekipa polska działała pod kierownictwem podpułkownika Kwatermistrzostwa Generalnego Ignacego Prądzyńskiego. Rosyjską, delegowaną przez Główny Zarząd Dróg Komunikacji w Petersburgu, dowodził podpułkownik Karol I. Reese. Obie komisje, niezależnie od siebie, wykonały do końca listopada 1823 r. odpowiednie pomiary wybranych połączeń, a z początkiem roku opracowały wstępne projekty trasy. Na podstawie tych materiałów w końcu maja 1824 roku car Aleksander I podjął decyzję o budowie przez stronę polską Kanalu Augustowskiego, którego ostateczny bieg zatwierdziła Rada Administracyjna Królestwa Polskiego w 1824 r.

Jeszcze w 1824 r. rozpoczęto regulację Biebrzy i Netty, a do połowy 1825 r. przygotowano odpowiednią bazę su-

■ **Kanał Augustowski. Graniczna śluza Kurzyniec przed rozpoczęciem prac remontowych w 2005 r.**



Rysunek: Edward Wiczorek

rowcową dla inwestycji (ceglarnie, huta i odlewnia żeliwa, warsztaty kowalskie, ślusarskie i stolarskie, opracowano technologię i wdrożono produkcję sztucznego wapna hydraulicznego systemu Vicata). W tym samym roku 1825 rozpoczęto budowę śluz.

Do 1831 r. budowę kanału prowadziło wojsko, kierowane przez szefa Korpusu Inżynierów gen. Mallet-Malletskiego, zaś roboty nadzorowali kolejno: Prądzyński (do listopada 1825), kapitan Jerzy Arnold (do sierpnia 1826), podpułkownik Henryk Rossman (do stycznia 1831). Po klęsce powstania listopadowego i likwidacji wojska polskiego budowę przejął Zarząd Komunikacji Lądowych i Wodnych. Przeprowadzono wówczas także kilka korekt w planach kanału, m. in. wykonano kanały towarzyszące, odprowadzające nadmiar wód Netty i Hańczy oraz uzupełniono system o śluzę Tartak i zmianę parametrów śluzy Kudrynki. Wszystkie prace budowlane zostały zakończone w 1839 r.

Okolice Kanalu Augustowskiego są kolebką polskiego przemysłu cementowego (produkcja tzw. wapna augustowskiego) i bitumicznego (od 1839 wytwórstwo smołowca w Wólce Rządowej), a z jego budową związana była plejada najlepszych ówczesnych inżynierów polskich. Poza generałem

Prądzyńskim, który zasłynął bardziej jako patriota, strateg, teoretyk wojskowy oraz jeden z głównych autorów zwycięstw powstania listopadowego, wymienić trzeba generała Wojciecha Chrzanowskiego, Jana Pawła Lelewela, podpułkownika Augusta Szultza, Michała Przyrembla, Wilhelma Kolberga, Józefa Spornego i Konstantego Jodkę.

Kanał nie odegrał roli, jaką dla niego wyznaczono. Już w 1825 r. Prusy przestraszone budową kanału wycofały się z wojny celnej, nie zbudowano także Kanalu Windawskiego, który miał połączyć Niemen z Windawą. Jednak budowa Kanalu Augustowskiego miała też pozytywne strony. Ożywiła się zaniedbana północno-wschodnia część Kongresówki oraz ziemie litewsko-białoruskie. Kanał posłużył przede wszystkim do splawu drewna oraz soli pozyskiwanej w Ciechocinku. Poważną konkurencją dla kanału stało się otwarcie połączenia kolejowego z Warszawy do Petersburga w 1862 r., a w 1867 r. z Grajewa do Brześcia.

Kanał ucierpiał bardzo w czasie I wojny światowej, ale już w 1922 r. stał się ponownie żeglowny, choć ruch na nim był dużo mniejszy niż przed wojną. Druga wojna światowa pozostawiła po sobie nowe zniszczenia. Linia Mołotowa pomiędzy III Rzeszą a Związkiem Radzieckim przecięła kanał w kil-

ku miejscach. W strefie niemieckiej był wykorzystywany do spławiania drewna do tartaków. Wzdłuż kanału biegła też od lipca 1944 do stycznia 1945 r. linia frontu.

Zniszczony w czasie II wojny światowej kanał odbudowano pod koniec lat 40. XX w., zmieniając częściowo kształt trzech śluz i budynków pracowników obsługi. Jego przebieg przecięła granica państwowa między Polską a Białorusią, w wyniku której po polskiej stronie znalazło się 80 ze 101,2 km oraz 14 z 18 śluz.

Kanał Augustowski jest jedną z piękniejszych w Polsce dróg wodnych, gdzie obiekty inżynierskie zharmonizowane są z otaczającą je przyrodą. Choć nie pełni on już od 1990 r. funkcji gospodarczych, jest dużą atrak-

cją turystyczną północno-wschodniej Polski, zwłaszcza dla kajakarzy.

Zachowane elementy urządzeń hydrotechnicznych, funkcjonujących nadal według systemów inżynierskich z I. połowy XIX wieku, posiadają unikatową wartość jako zabytki techniki. Dzień więc śluz po stronie polskiej (Dębowo, Przewięź, Swoboda, Gorczyca, Perkuć, Mikaszówka, Sosnowek, Tartak, Kudrynki i graniczna Kurzyniec) zachowało pierwotne jądro murów z okresu budowy, po wojnie zmieniono tylko ich oblicowanie. Posiadają też zrekonstruowane drewniane wrota, otwierane ręcznie przy pomocy dyszli. Wartość zabytkową mają też inne elementy Kanału: jazy, przekopy długości ponad 40 km (m. in. śródlużny działowy Kanał Czarnobrodzki i Kanał Nowy,

boczny do rzeki Netty) oraz pozostałości dróg holowniczych (niegdyś statki i tratwy holowane były przez konie).

Od 1979 r. cały bieg Kanału (także fragmenty zmodernizowane podczas powojennej odbudowy) wraz ze strefą ochronną krajobrazu jest wpisany do rejestru zabytków. Zabytkowy jest także tzw. pałacyk służby wodnej z 1903 r. – niegdyś siedziba Nadzoru Wodnego w Augustowie, zaś w drewnianym domu dawnego zarządu portu przy ul. 29 Listopada, tzw. dworku Prądyńskie-go, mieści się Muzeum Kanału Augustowskiego. Od 2005 r. trwają wspólne polsko-białoruskie starania o udroźnienie kanału na całej jego długości i wpisanie go na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO. **MM**

PONAD 500 NOWOCZESNYCH UŻYWANYCH

OBRABIAREK

www.kirchgeorg.de

Tel.: 0049-6103-9909-0, Fax: 0049-6103-9909-50

Firma PROTEC z Krakowa oferuje usługę walcowania profili stalowych:

- **Kątowniki do 100x12 • Ceowniki do 260 •**
- **IPE do 240 • HEB 100 • HEA 140 •**
- **Rury czarne i nierdzewne 26,9 33,7 42,4 48,3 •**

Kontakt: tel.: 0048 12 650 56 10
fax: 0048 12 653 28 44
e-mail: protec@budmedia.pl



Nowoczesne używane narzędzia i maszyny do obróbki kół zębatych – ze składu!

Posiadamy ponad 750 przeróżnych niemieckich i szwajcarskich, markowych produktów w magazynach o pow. 7500 m².



Jesteśmy dostawcą narzędzi i obrabiarek dla motoryzacji! Prosimy o kontakt!

HANS-JÜRGEN GEIGER Gutenbergstrasse 31; P.O. Box 1120; D-72555 Metzingen
Maschinen-Vertrieb GmbH Tel. 0 71 23/1 80 40 Fax 0 71 23/1 8384 • geiger@geiger-germany.com

Zapraszamy na naszą stronę internetową: www.geiger-germany.com

Roboty

spawalnicze

CLOOS – używane

po przeglądach, C-stupowe, z różnym wyposażeniem do pozycjonowania, na składzie.

Joh. Steinbeck GmbH & Co. KG
Tel. (0521) 49021 fax (0521) 493884
Internet: www.iohann-steinbeck.de
E-mail: info@iohann-steinbeck.de

Obrabiarki używane

maszyny

ceny

fotografie

www.gsh-maschinen.de

+ 15.000 used machines + 100 dealers + available in 19 languages +

www.MachineStock.com