

Piasecka, Janina E.

Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX wieku

Kwartalnik Historii Nauki i Techniki 15/2, 297-318

1970

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej Bazhum, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych tworzonej przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie ze środków specjalnych MNiSW dzięki Wydziałowi Historycznemu Uniwersytetu Warszawskiego.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.



BUDOWA KANAŁÓW NA ZIEMIACH RZECZYPOSPOLITEJ W ŚWIETLE PIŚMIENICTWA POLSKIEGO DO POŁOWY XIX W.

Do połowy XIX w. wiele było w Polsce projektów połączeń rzek w celu uzyskania wodnych dróg komunikacyjnych, a niektóre projekty zostały zrealizowane. Ówczesne piśmiennictwo polskie tej dziedziny dotyczy głównie okresu początków eksploatacji sztucznych cieków. Pozwala również do pewnego stopnia odtworzyć dążenie do uzyskania wodnej sieci komunikacyjnej przez budowę kanałów.

Z dotychczasowych polskich prac dotyczących historii budowy kanałów należy wymienić: *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego*¹, zawierający różne wzmianki umieszczone pod odpowiednimi hasłami; przypomnienia A. Sadkowskiego o zamiarach przekopania działów wodnych między Wartą i Wisłą oraz między Dniestrem i Wisłą²; krótkie wzmianki historyczne podane przy opisie kanałów Polski przez S. Pawłowskiego³ i opisie Kanału Bydgoskiego — przez A. Wildera i W. Winida⁴ oraz uwagi o sposobie budowy i przyczynach powstania Kanału Augustowskiego W. Bolesty, C. Blocha i B. Orłowskiego⁵.

Najwcześniej wybudowany w Polsce kanał spławny łączył Nogat z rzeką Elbląg. Kanał ten, długości 5,9 km, powstał w 1495 r. i obecnie jest nazywany Kanałem Jagiellońskim⁶. W polskim piśmiennictwie historycznym na temat tego kanału nic nie znalazłam.

Inne połączenia wodne wykonywano dopiero w drugiej połowie XVIII w., chociaż projekty ich rodziły się dużo wcześniej. Ożywiona żegluga w wiekach XVI i XVII ograniczała się w Rzeczypospolitej niemal jedynie do Wisły, pomijając większość innych rzek. W szczególności wschodnia część kraju, posiadająca wielkie rzeki, nie ze wszystkich mogła korzystać: ujścia Dniepru i Dniestru blokowane były przez Tatarów i Turków. Dźwina zaś w całości nigdy do Rzeczypospolitej nie należała, a w 1621 r. utrata Rygi zamknęła tę drogę zupełnie. Korzystano zatem przeważnie z dwu tylko rzek mających ujście do Bałtyku: Wisły i Niemna. Zmierza-

¹ *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego*. T. 1—15. Warszawa 1880—1902.

² A. Sadkowski, *W sprawie połączenia kanałem doliny rzeki Wisły z doliną rzeki Warty*. „Przegląd Techniczny”, nry 32—34/1901; tenże, *Kanał Bałtycko-Czarnomorski*. Tamże, nry 11, 13, 19, 21/1908.

³ S. Pawłowski, *Niektóre kanały spławne na ziemiach polskich*. Lwów 1911.

⁴ J. A. Wilder, *Polski projekt budowy Kanału Bydgoskiego*. „Przegląd Bydgoski”, nr 1—2/1936; W. Winid, *Kanał Bydgoski*. Warszawa 1928.

⁵ W. Bolesta, *Jak budowano Kanał Augustowski*. „Gospodarka Wodna”, nr 4/1962; C. Bloch, *Ignacy Prądzyński i jego wkład w budowę Kanału Augustowskiego*. W: *Studia i materiały do dziejów Pojezierza Augustowskiego*. Białystok 1967, ss. 357—399; B. Orłowski, *Przyczyny powstania Kanału Augustowskiego*. „Problemy”, nr 6/1969, ss. 364—371.

⁶ Por.: Z. Brocki, *W sprawie nazwy kanału Nogat—Elbląg*. „Gospodarka Wodna”, nr 9/1964. Po niemiecku nazywany był Kanal Kraffohl.

jąca do nich komunikacja wodna kraju miała do pokonania wododziały między Dniestrem, Bohem i Dnieprem a Wisłą i Niemnem na wschodzie oraz między Wartą a Wisłą na zachodzie kraju. Nie obeszło się więc bez projektów połączeń na wszystkich tych działach wodnych, a niektóre projekty doczekały się realizacji.

Jeszcze w wieku XVI proponowano połączenie kanałami rzek dorzecza Dniepru z rzekami zlewiska bałtyckiego. W wiekach zaś XVII i XVIII myślano o urządzeniu sieci komunikacyjnej dla całego kraju przez połączenie kanałami poszczególnych dorzeczy.

W piśmiennictwie najwcześniej, w 1660 r., plan taki wysunął Andrzej Maksymilian Fredro, dziedzic Pleszowic w Ziemi Przemyskiej, obierany kilkakrotnie posłem, później wojewoda podolski. Uzasadniał on możliwość połączenia Piny z Muchawcem, a przy okazji podał propozycje połączeń kilku innych dorzeczy (ryc. 1)⁷:

1. Słucz — Boh. Byłaby to droga na południową Ukrainę krótsza niż Dnieprem i omijałaby porohy na Dnieprze, będące dla spławu przeszkodą.

2. Prypeć — Niemen za pośrednictwem Łani i Szczary. Ta droga wodna byłaby 2 razy dłuższa od lądowej, ale transport byłby opłacalny ze względu na niskie koszty.

3. Prypeć — Niemen przez północną (białoruską) Słucz i Łoszę, których źródła są odległe o ok. 2 mile (ok. 14 km). Za tym projektem przemawiała przydatność obu rzek do spławu po niewielkim przeczystczeniu. Byłaby to najkrótsza z możliwych droga z Polesia do Niemna i do granic województwa mińskiego.

4. Berezyna — Wilia.

5. Niemen — Dźwina, za pośrednictwem Wilii i Dzisny.

6. Niemen — Dźwina, za pośrednictwem Niewiaży i Muszy.

7. Niemen — Dźwina, za pośrednictwem Świętej.

8. Narew — Zelwianka — Niemen.

Fredro podał zatem wszystkie możliwości połączeń, niezbyt kosztowne i łatwe do wykonania, nie zaś projekty realizacyjne.

Przez z górą sto lat od czasów Fredry nikt za pośrednictwem słowa drukowanego nie zabierał głosu na temat połączeń wodnych, co najwyższej wspominano o zamiarach Władysława IV. Opracowanie Fredry jest więc unikalne aż do czasu przystąpienia w drugiej połowie XVIII w. do realizacji dawno czynionych projektów, tj. budowy kanałów.

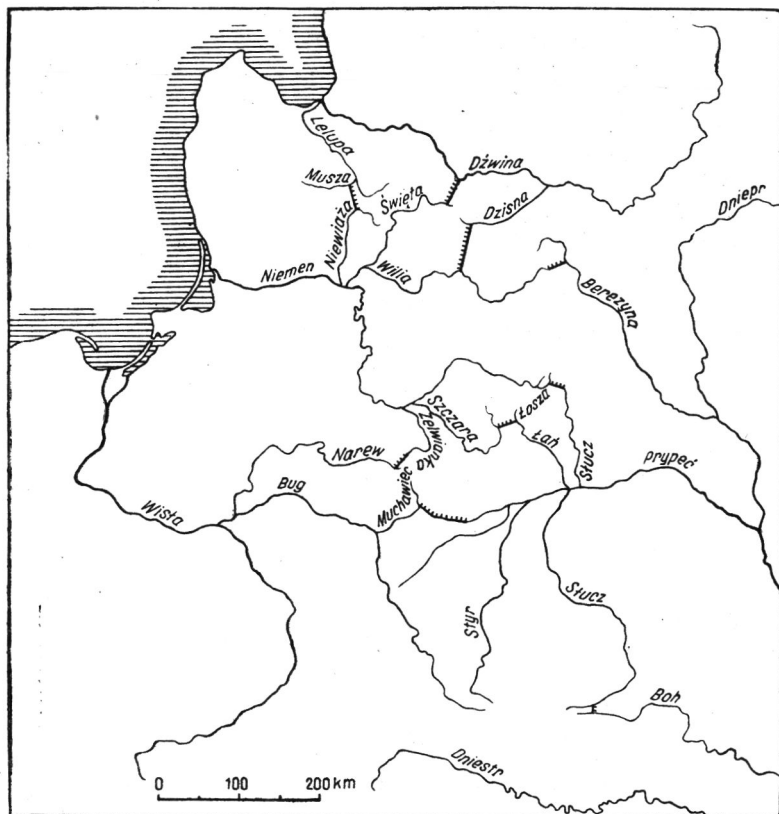
Projekt połączenia dorzecza górnego Dniepru z Niemnem za pośrednictwem Berezyny i Wilii powstał — jak podaje S. Pawłowski⁸ — jeszcze w XVI w. za panowania Zygmunta Augusta, ale wojna o Inflanty nie pozwoliła planu zrealizować. Projekt odżył w 1598 r. i został przedłożony sejmowi warszawskiemu⁹. Dopiero jednak w 1631 r. sejm podjął uchwałę zezwalającą na to przedsięwzięcie¹⁰. Kanał miał być przekopany na koszt królewicza Władysława. Wyznaczono nawet komisję do zba-

⁷ A. Fredro, *Zdanie krótko zebrane o połączeniu rzeki Piny z rzeką Muchawcem i o wygodzie nowego spławu na tych rzekach* [...]. W: *Potrzebne consideratie około porządku wojennego i pospolitego ruszenia*. Wyd. 3. Warszawa 1789, ss. 212—232.

⁸ *Op. cit.*, s. 9.

⁹ Por.: I. T. Baranowski, *Rzut oka na znaczenie Dniepru w dziejach gospodarczych Polski*. „Przegląd Historyczny”, nr 3/1916, ss. 269—284.

¹⁰ *Volumina legum*. Petersburg 1859—1860 (dalej cytowane jako: *Vol. leg.*), t. 3, s. 327.



Ryc. 1. Połączenia rzek proponowane przez Andrzeja Maksymilianą Fredrę w 1660 r.

Рис. 1. Соеденение рек, предложенное Анджеем Максимилианом Фредро в 1660 г.

Fig. 1. Connections between rivers proposed by Andrzej Maksymilian Fredro, 1660

dania terenu i rentowności wskazanej drogi¹¹. Z powodu zmian na tronie i wojen projektu nie wykonano, ale brano go pod uwagę i później¹².

Jak przypuszcza J. Sporny¹³, wskutek badań dokonywanych na miejscu przez komisję powstał nowy projekt połączenia Berezyny nie z Wilią, lecz z Dźwiną. Szymon Starowolski, pisząc o handlu z Wschodem, był np. zdania, aby „złączyć wschód z zachodem i Morze Czarne z Bałtyckim przekopawszy Dźwinę z Berezyną, która do Dniepru wpada, a w pięciu tylko milach obie od siebie idą, miejscami równymi, piaszczystymi i snadnymi do robienia kanałów”¹⁴.

¹¹ Por.: S. Pawłowski, *op. cit.*, s. 9.

¹² Por. wyżej o projektach A. M. Fredry. Obecnie — rozpoczyna się właśnie budowę połączenia (długości 62 km) Wilii i Świsłocz, dopływu Berezyny.

¹³ J. Sporny, *Kanały spławne*. W: *Encyklopedia rolnictwa*. T. 3. Warszawa 1876, ss. 499—515.

¹⁴ S. Starowolski, *Pobudka albo rada na zniesienie Tatarów Perekopskich*. Wyd. 2. Kraków 1858, s. 15.

Do urzeczywistnienia tego zamiaru powrócono w 1783 r. Wykonano wówczas projekt połączenia: *Mappa topograficzna położenia rzek, jezior, błot i rzeczek okazująca ustawienie handlu leśnego i możliwość złączenia rzek głównych Dniepru i Dźwiny*¹⁵. Opis na marginesie tej mapy podaje, że projekt wykonano z rozkazu księcia S. Poniatowskiego, generała wojsk koronnych, który podjął się pokryć koszta budowy kanału. Jak podano w dedykacji mapy dla Komisji Skarbu Litewskiego, zwrot tych wydatków miał nastąpić w czasie użytkowania kanału, a w razie jakiegos niepowodzenia Poniatowski obiecywał zrezygnować z tego zwrotu. Z ofiarowaniem usług Poniatowski czekał, „skoro tylko Kom. Skarbu W.X.Lit. zesłać zechce na miejsce lustratora i rozpocząć dzieło”. Z tym celem wiązała się i inna mapa, prawdopodobnie również z XVIII w.: *Delineacja biegu rzeki Berezyny dla podjęcia spławu masztowego z powiatu rzeczywicznego do Rygi i zręczności kopania kanału od jeziora Pelika do rzeki Jassy*¹⁶. Berezynę istotnie połączono z Dźwiną w latach 1797—1804, ale wykonał to już rząd rosyjski.

Następnym z kolei projektem było połączenie Dniepru z Wisłą za pośrednictwem Piny i Muchawca. Jak podaje Duńczewski, wysłani w 1635 r. do zlustrowania tego miejsca uznali „rzecz do uczynienia tego podobną i nie bardzo trudną”¹⁷. Jak już wiemy, do projektu tego powrócił niedługo i specjalne uzasadnienie opracował A. M. Fredro: „Jak dobrze by to było, żeby ten stary projekt przynajmniej w naszych czasach urzeczywistnić”¹⁸. Urzeczywistnienie tego projektu wydawało się Fredrze realne, a przede wszystkim warte rozpatrzenia, gdyż trudno było o lepsze warunki naturalne do przeprowadzenia kanału. Warunki te — to niewielka odległość rzek oraz nieznaczne jedynie wzniesienie działu wodnego. Drewno do obwałowania brzegów i budowy śluz było na miejscu a dostatek wody w przyszlým kanale zapewnić miały wokół rozciągające się podmokłe bagna. Dodatkowe korzyści miało dać osuszenie bagien. Przez Prypeć kanał otwierać miał drogę w górę i w dół Dniepru, a przede wszystkim dać możliwość wywozu nadwyżki płodów rolnych i leśnych z Wołynia i Polesia. Fredro, który zwracał uwagę na sprawy obronności kraju, wskazywał także na możliwość przerzucania ekwipunku wojskowego w czasie wojny na wschód aż pod Smoleńsk oraz na południe przeciw Turkom.

Myśl połączenia Piny i Muchawca dojrzała jednak długo, bo półtora wieku: dopiero w 1775 r. podjęto uchwałę o rozpoczęciu budowy kanału.

W 1767 r. nie znany autor pracy o sposobach polepszenia spławu¹⁹ widział możliwość przecięcia wododziału między źródłami Prypeci a Bu-

¹⁵ Rkps 73—16 w Archiwum Głównym Akt Dawnych w Warszawie (dalej podawane jako: A/GAD).

¹⁶ Por.: *Summariusz mapp geograficznych oraz i granicznych do interesów Departamentu Cudzoziemskiego należących, a pro tunc u JW. Dzieduszyckiego, sekretarza tegoż Departamentu się znajdujących, in anno 1788 spisany* [przez archiwistę królewskiego Friesego] oraz spisy map w zbiorach Stanisława Augusta i Archiwum Komisji Skarbowej Koronnej, opublikowane przez K. Buczka w książce: *Prace kartografów pruskich* [...]. Kraków 1935, ss. 164—191.

¹⁷ S. Duńczewski, *Geografia polska i W.X.Lit. ze swoimi prowincjami i należytościami według stanu dawnego i teraźniejszego z różnych autorów opisana*. Zamość 1768—1769, rozdz. 13, s. K₁ verso.

¹⁸ A. Fredro, *op. cit.*, s. 223.

¹⁹ *Myśli o sposobach dania bezpiecznego i wygodnego spławu rzekom Polskim i Litewskim podane Prześwietnym Kommissjom Skarbowym Koronnej i W. Xięstwa Lit.* Warszawa 1767.

giem lub między Jasiołdą i Muchawcem koło Pruzany. W 1772 r. mapę: *Projekt kanału do złączenia Dniepru z Bugiem przez Pinę i Wołok*, wykonał F. Czaki²⁰. Prawdopodobnie ten właśnie projekt zatwierdził w 1775 r. sejm²¹. Kanał, realizowany niezwłocznie po tej uchwale²², ukończony został w 1783 r.²³. Budowę finansowały komisje skarbowe: Koronna i Litewska²⁴. Kanał miał wymiary: długość 8 mil (ok. 56 km), szerokość 20 łokci (ok. 12 m), głębokość 1,5 łokcia (90 cm)²⁵. W 1784 r., gdy kanał zwiedzał Stanisław August, istniała już pierwsza jego mapa, którą autor, Maurycy Bylewski, ofiarował królowi²⁶. W 1786 r. wybito medal na pamiątkę pobudowania kanału z napisem: „Na ułatwienie Polakom i Litwinom związków handlowych od Bałtyckiego do Czarnego Morza, zaczęte dzieło otworzenia kanału swoim wsparł nakładem S. A. Król, roku 1786”²⁷.

Próbny rejs z Pińska do Warszawy 10 statkami naładowanymi towarami przeprowadził w maju 1784 r. Mateusz Butrymowicz. Z opisu tego rejsu²⁸ wynika, że w kanale była dostateczna ilość wody poza miejscem na dziale wodnym, skąd spływała woda nie regulowana śluzami. Ale większe trudności żeglugi były na Pinie i Muchawcu; przeszkadzały tam nie poznoszone jeszcze groble i jazy. Jak wynika z licznych opisów publikowanych w ciągu kilku lat po otwarciu kanału, jego wykorzystanie zadawałające nie było. Szyper Butrymowicza M. Stachowski, chcąc dowiedzieć się w 1787 r. o aktualnym stanie kanału, prosił o informację pewnego obywatela w Brześciu; otrzymał odpowiedź: „Kanał Muchawiecki jeszcze nie dokończony”²⁹. Ale w tym samym 1787 r. „Dziennik Hand-

²⁰ Por.: K. Buczek, *Dzieje kartografii polskiej od XV do XVIII wieku*. Wrocław—Warszawa—Kraków 1963, s. 83.

²¹ Por.: *Vol. leg.*, t. 8, s. 650.

²² Por.: *Medal na pamiątkę Kanału Muchawieckiego*. „Pamiętnik Warszawski”, październik 1809, ss. 337—346.

²³ Por.: M. Stachowski, *Opisanie drogi wodnej z Pińska do Warszawy przez spławienie 10 dużych czółnów z ładunkiem towarów M. Butrymowicza podstarosty i miecznika pińskiego, roku 1784*. „Dziennik Handlowy”, kwiecień 1787, ss. 193—214. Często podawana data ukończenia budowy kanału — 1784 r. (jedynie u S. Pawłowskiego, *op. cit.*, s. 19, zauważyłam 1783 r.) — nie jest właściwa. Najwcześniejszy opis, sporządzony przez Stachowskiego, podaje, iż organizujący pierwszy rejs kanałem M. Butrymowicz dowiedział się od inspektora budowy kanału Hrobaczewskiego, „że takowy kanał przeszłej jesieni to jest w roku 1783 jest do tyła z końca w koniec otworzony, iż statkami wodnymi choć tym czasem nie wielkimi żeglować można” (s. 194). Różnego rodzaju prace przy ulepszeniu kanału trwały jeszcze w późniejszych latach, ale w 1784 r. nic nie zrobiono takiego, co uprawniałoby do przesunięcia daty.

²⁴ Nie tylko Litwa finansowała budowę i nie kosztem 40 tys. zł, jak podają niektórzy; por. np.: M., *Uwiadomienie o przekopanych kanałach w Wielkim Xięstwie Litewskim*. „Pamiętnik Historyczno-Polityczno-Ekonomiczny”, marzec 1790, ss. 222—226. M. Butrymowicz, poseł piński, podawał w sprawozdaniu przedstawionym Komisji Skarbu Litewskiego w 1788 r., że Komisja Koronna łożyła na budowę 60 tys. zł, a Litewska — 40 tys. zł rocznie. Por.: M. Butrymowicz, *Uwagi nad robotą kopania Kanału Rzplitej Muchawiecki zwanego*. W: *Relacja z egzaminu Kommissji Skarbu W.X.L. Warszawa 1791*, ss. 60—77.

²⁵ Por.: J. Azalewicz, *Kopia raportu lustracji nowej kanału od rzeki Piny do Muchawca, 1787 uczynionej*. „Dziennik Handlowy”, październik—listopad 1787, ss. 582—586; oraz: *Wiadomości autentyczne o Kanale Muchawieckim łączącym Pinę z Muchawcem*. Tamże, wrzesień 1787, ss. 508—511.

²⁶ Por.: *Wiadomości autentyczne* [...]; oraz: *Diariusz bytności najjaśniejszego Króla Imci Stanisława Augusta w Pińsku i Krystynowie, w miesiącu Septembrze 1784 roku*. „Biblioteka Warszawska”, t. 3, 1860, ss. 259—280.

²⁷ Por.: *Medal na pamiątkę* [...].

²⁸ M. Stachowski, *op. cit.*

²⁹ Notatka bez tytułu w „Dzienniku Handlowym”, czerwiec 1787, s. 313.

lowy” doniósł o przepłynięciu 4 statków spod Czarnobyła przy ujściu Prypeci do Brześcia³⁰. Przepływający konfrontował przeszkody na kanale i Muchawcu zanotowane przed trzema laty przez Stachowskiego: istniały jeszcze te same, a w kanale brakowało miejscami wody. Statki dopłynęły jednak do Warszawy i odbyły drogę powrotną. Jak wynika zresztą z doniesień „Dziennika Handlowego”³¹ już wiosną tego roku odbywała się żegluga na kanale.

Niepokoilią jednak niezbyt intensywna żegluga i to ograniczona do pory wiosennej. Lustracje kanału z lat 1787 i 1788³² stwierdzały przede wszystkim brak wody, szczególnie na wododziale Piny i Muchawca, co powodowało ograniczenie żeglugi do pory przyboru wody z roztopów wiosennych. Głębsze od kanału dawne odcinki koryt rzek często przerywały groble i zamulały kanał, który osychał i zarastał chwastem. Według relacji A. Komara, starosty szołomeckiego³³, który w 1788 r. przebył małym statkiem szlak z Brześcia do Pińska, prostowane wówczas koryto Muchawca nie miało znaczenia, gdyż woda płynęła głębszym, starym korytem, co utrudniało żeglugę. Wciąż jeszcze na rzece tej istniały pale po rozebranych młynach i mosty, które za każdym przepływem statków trzeba było rozbierać. W tymże roku przeszło przez kanał 10 większych statków ze zbożem do Chersonia. Z ludźmi na pokładzie płynęły one z Kobrynia do Pińska 5 tygodni i 4 dni i miały ostatecznie uprzątnąć ten szlak. Następne rejsy miały natomiast odbywać się już bez przeszkód i trwać 3 tygodnie. Jak zaś podaje Komar, od czasu przepłynięcia tych statków nie było dnia, żeby przynajmniej małe czółna nie płynęły tą drogą.

Dla uzyskania większej ilości wody w kanale proponował Komar zamknięcie służą działu wodnego koło Horodca i przekopanie kanału zasilającego ód błot rateńskich. Pinę i kanał uważał Komar za zdatne do сплаwu.

Utyskiwania na zły stan żeglugi na kanale publikowane przez „Dziennik Handlowy”³⁴ skłoniły w 1788 r. Butrymowicza do przedstawienia tej sprawy Komisji Skarbowej jako finansującej budowę³⁵. W sprawozdaniu Butrymowicz przedstawił uwagi dotyczące wad kanału oraz kosztów i organizacji pracy przy budowie. Jego zdaniem, kanał był za płytki, proponował zatem zatamowanie dopływu wody do kanału, osuszenie go, a następnie pogłębienie. Proponował również utworzenie kompetentnej

³⁰ Por.: *Rapport do „Dziennika” o spławianiu 4 szuhalei ładownych spod Czarnobyła do Brześcia*. Tamże, wrzesień 1787, ss. 511—515.

³¹ Por.: I. Kraszkowski, *Projekt względem ułatwienia pomyślniejszego сплаwu na Morze Bałtyckie z Wołynia i Polesia Litewskiego*. Tamże, kwiecień 1787, ss. 215—216.

³² Por.: J. Azalewicz, *Kopia raportu [...]*; A. Komar, *Relacja niezawodna o kanale J. K. Mci od rzeki Muchawca do Bugu i Wisły wpadającej, a od rzeki Piny do Prypeci i Dniepru płynącej wykopany: przez też rzeki Morze Bałtyckie, porty gdański, elbląski i inne z Morzem Czarnym a portami chersońskim, oczakowskim i innymi szczęśliwie łączącym [...]* od zwiedzającego napisana i uwagami o dalszej spławności służącymi pomnożona. [B. m. r.]; *Objazd rzek z relacji W. Komara starosty szołomeckiego, do druku podany, skrócony przez JW. Jęzierskiego kaszt. Łukowskiego, dodatkami i uwagami powiększony [...]* najjaśniejszym stanom ofiarowany na Sejmie roku 1791. [B. m. r.]; *Nowe wiadomości o spławności Kanału Muchawieckiego*. „Dziennik Handlowy”, maj 1788, ss. 419—422.

³³ Por.: A. Komar, *Relacja [...]*; *Objazd rzek [...]*.

³⁴ Por.: *Rapport do „Dziennika” [...]*; *Wiadomości autentyczne [...]*; *Nowe wiadomości [...]*.

³⁵ M. Butrymowicz, *Uwagi nad robotą [...]*.

komisji do spraw kanału, która zbadałaby jego stan i powzięła decyzję co do zupełnego jego uruchomienia. Komisję taką powołano dopiero ok. 1790 r.: z upoważnienia Skarbu lustrację przeprowadzali prawdopodobnie Jasiński i Górski³⁶, ich wnioski nie zostały jednak opublikowane.

W tym samym czasie lustrowała kanał i jego okolice komisja powiatu pińskiego. Według instrukcji zadaniem jej było ustalić: przyczyny niedostatecznego spławu na kanale, środki udoskonalenia kanału, czas na to potrzebny. Ponadto komisja miała zdecydować, jakie statki będą mogły być używane po projektowanym udoskonaleniu kanału i jakiego pożytku dla prowadzenia handlu można się spodziewać. Rezultatem lustracji było sprawozdanie i mapa kanałów poleskich³⁷. Zdaniem komisji do braku wody w kanale przyczynił się szybszy jej odpływ po zniesieniu jazów i grobel młyńskich oraz wyprostowanie łóżysk Piny i Muchawca, dawniej odpływ tamujących. Dla poprawy sytuacji deputacja proponowała doprowadzenie do kanału wody z górnej Prypeci oraz z jezior: Orzechowskiego i Białego. Muchawiec zaś można było zasiląć jego dopływem, rzeką Wołok, przez przekopanie w jej górnym biegu bagien obfitujących w wodę. Oprócz tego dla zabezpieczenia regulacji odpływu wody należałoby przywrócić 3 groble na Muchawcu, 4 na Pinie oraz wybudować 2 śluzy na kanale. Bez tych zabiegów komisja nie widziała możliwości utrzymania podatności tej drogi wodnej do żeglugi.

Propozycja deputacji przeprowadzenia kanału zasilającego, łączącego Kanał Muchawiecki³⁸ z jeziorami: Orzechowskim i Turskim³⁹ oraz z Jeziorem Białym, doczekała się realizacji, ale aż w XIX w.

Zdaniem nie znanego autora, podającego krótki wykład o Kanale Muchawieckim w „Pamiętniku Warszawskim”, jedno nieostrożne słowo dodane do uchwały sejmowej podejmującej budowę kanału — albo też źle zrozumiane — sprawiło, iż korzyści, których spodziewano się, szybko zniknęły; odpowiedni fragment brzmiał: „dzieło rozpoczęte kontynuować najoszczędniej”⁴⁰. Wskutek tego przeznaczone na budowę fundusze wystarczały zaledwie na kopaczy i dozorców, przestano natomiast myśleć o sposobach obwałowania kanału, które nie było trudne w obfitych lasach dębowych. Ziemia opadająca bez przeszkody zamulała kanał i w niedługim czasie okazało się, że najbardziej użyteczny stał się on dla nadbrzeżnych mieszkańców, gdyż grunty ich zostały nieco osuszone. Drugą wadą kanału był brak zabezpieczenia śluzami punktu równowagi wód na wododziale, wskutek czego przeważał spadek wód ku wschodowi.

W 1829 r. pisał K. Kontrym, że kanał „od dawna bez dozoru i w opuszczeniu zostając, a jednak i tak bywa jeszcze żeglownym i za jego pośred-

³⁶ Komisja powiatowa pińska spotkała ich jadących na Polesie; por.: *Relacja Deputacji wyznaczonej do lustrowania kanałów Lit.* [...] „Pamiętnik Historyczno-Polityczno-Ekonomiczny”, listopad 1791, ss. 953—967.

³⁷ *Karta geograficzna kanałów: Muchawieckiego, Telechańskiego, Rateńskiego z Mokrańskim i rzek do nich spław mieć mogących.* W: *Relacja Deputacji* [...]. Na mapie tej zaznaczono również sieć kanałów służących do odprowadzania nadmiaru wody z zabagnionego Polesia, a często wykorzystywanych do komunikacji miejscowej. Zaznaczono więc przekop koło Prużany, przekopy w pobliżu Kanału Muchawieckiego i na zakolach Prypeci, sieć kanałów koło Ratna oraz Kanał Mokrański, prowadzący rzeką Osipówką z jeziora Tur do jezior koło Rudy w górnym dorzeczu Prypeci.

³⁸ Kanał nazywano: Rzeczypospolitej, Królewski, Brzeski, Horodecki; w początkowym okresie znany był prawie wyłącznie jako Muchawiecki, w literaturze międzywojennej częściej: Królewski.

³⁹ Dzisiejsze kanały: Orzechowski i Turski.

⁴⁰ *Medal na pamiątkę* [...], s. 340.

nictwem dochodzą niekiedy masztowe barki aż do samego miasta [Warszawy]. Ale Kanał Królewski nie co roku spławnym jest”⁴¹. Wynika z tego, iż po upadku państwa polskiego kanałem się nie zajmowano. Korzystano z niego, ile było można, ale bez żadnych ulepszeń. Potwierdza to brak piśmiennictwa na ten temat w okresie porozbiorowym. W rozprawie zaś o hydrografii Rosji z 1829 r. major Trofimowicz podawał, że kanał dotychczas nie jest całkowicie ukończony i żegluga na nim odbywa się tylko na wiosnę⁴², choć w 1825 r. zwiedzający kanał Mikołaj I miał wskazać sposoby uczynienia go zdatnym do żeglugi przez cały rok. Postanowiono wówczas zbudować 4 śluzy na Muchawcu, 4 na kanale i 1 na Pinie, pogłębić niektóre odcinki i zasilać kanał wodą z Jeziora Białego.

Ponieważ kanał znalazł się poza granicami państwa, coraz mniej wiadomości o nim zawierały materiały polskie. Dla XIX w. wiadomości o kanale należałoby zatem szukać raczej w piśmiennictwie i w archiwach rosyjskich. Tak np. w 1829 r. „Gazeta Polska” podała wiadomość o ocenie kanałów w Rosji przez petersburski Instytut Inżynierów Komunikacji. Według tej oceny „Kanał Ogińskiego jakkolwiek miał nowsze śluzy, rznięty był według dawnego sposobu, który zostawia bardzo wiele do życzenia pod względem treści i oszczędzania wody. Kanał Królewski, łączący bez śluz Pinę z Muchawcem, zaledwie zasługiwał na to nazwisko. Upały letnie zamieniały go co rok w bagno smrodliwe, zaledwie zdatne do spławiania drzewa. Wszystkie te niedogodności, podobnie jak w innych kanałach usunęła dyrekcja”⁴³.

Otwarcie Kanału Muchawieckiego dało powód do wyłonienia się nowego projektu: połączenia Horynia i Słuczy ze Styrem, który następnie łączy się ze Strumieniem płynącym pod Pińsk. Towary spławiane Kanałem Muchawieckim pochodziły głównie z dorzecza tych trzech rzek, nad Słuczą bowiem rosły doskonałe lasy dębowe⁴⁴, a żyzna gleba ziem nad Horyniem i Styrem dawała nadwyżki zboża. Korzystanie przy transporcie w kierunku Wisły z tych rzek narazało na wydłużenie drogi i konieczność holowania statków na znacznym odcinku w górę Prypeci. Zwykle wtedy transport z Wołynia do Brześcia trwał zatem dwa sezony wiosenne: zanim pokonano drogę Horyniem, Prypecią i Piną, w Kanale Muchawieckim wiosenna woda już spłynęła i transporty czekały następnej wiosny. Dlatego też dla skrócenia drogi towary znad Horynia i Słuczy przewożono w zimie na saniach do kanału, aby zdążyć przetransportować je przez kanał z wiosenną wodą. Zdarzały się też wypadki podejmowania przez prywatnych kupców przerzutu towarów z Horynia do Styru i spławu do Piny⁴⁵. Lustrujący Słucz i Horyń z ramienia Komisji Skarbowej J. Niewodowski i I. Kraszkowski w złożonym w 1786 r. raporcie⁴⁶ zaproponowali zatem połączenie kanałem Horynia ze Styrem. Projekt ten lan-

⁴¹ *Podróż Kontryma urzędnika Banku Polskiego odbyta w roku 1829 po Polesiu*. Wyd. 2. Poznań 1839, s. 53.

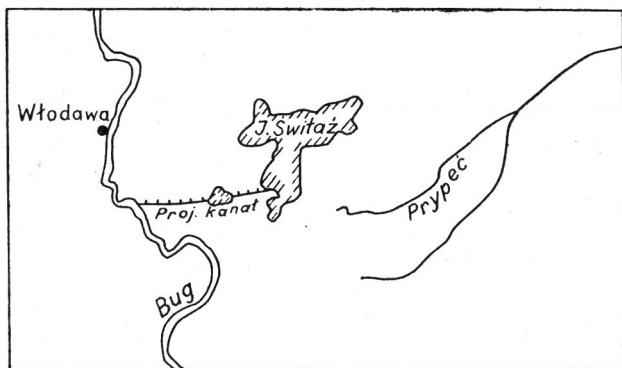
⁴² Por. przekład z rosyjskiego wyjątku z tej rozprawy: *Kanały łączące Morze Czarne z Bałtyckim*. „Kurier Polski”, nr 237/1830.

⁴³ *Rosja*. „Gazeta Polska”, nr 150/1829.

⁴⁴ Nie jest to zgodne ze stanem dzisiejszym, w dawnym piśmiennictwie jednak często podkreślano bogactwo lasów i urodzajność gleb nad Słuczą i Horyniem.

⁴⁵ Por.: A. Komar, *Relacja* [...]; [F. Nax], *Wykład początkowych prawideł ekonomii politycznej*. Warszawa 1790, ss. 200–261.

⁴⁶ I. Kraszkowski, J. Niewodowski, *Raport lustrowanych rzek Horynia i Słuczy, z wyrażeniem liczby młynów* [...]. „Dziennik Handlowy”, styczeń 1788, ss. 34–41.



Ryc. 2. Projekt połączenia dorzecza Prypeci z Bugiem według mapy Rizziego-Zannoniego z 1772 r.

Рис. 2. Проект соединения бассейна реки Припять с Западным Бугом. По карте, составленной Рицци-Заннони в 1772 г.

Fig. 2. A project of connecting the basins of the Pripet and the Bug rivers, after a map made by Rizzi-Zannoni in 1772

sowali również w 1788 r. M. Butrymowicz i A. Komar, a wypowiedzieli się za nim i inni piszący na temat żeglugi na Kanale Muchawieckim⁴⁷.

Deputacja pińska lustrująca Polesie ok. 1790 r. podała, że są w budowie 2 kanały skracające drogę od Styru do Pińska, a na załączonej do relacji mapie zaznaczono przekopy między Styrem a Prypecią koło Pińska (mogły to być przekopy prostujące kolana Strumienia)⁴⁸. Jednakże połączenia Horynia ze Styrem oficjalnie nie zatwierdzono i budowy nie rozpoczęto.

Ta sama komisja sugerowała dogodne miejsce do połączenia górnej Prypeci z Bugiem przez jezioro Świtaz, które w czasie wylewów wiosennych tworzyło naturalne połączenie z Bugiem. Sugestia była o tyle nierealna, że opierała się na błędnym mniemaniu komisji — korzystającej ze złej mapy — jakoby Prypeć brała początek z tego jeziora. Nie był to zresztą oryginalny pomysł deputacji: projekt połączenia Bugu ze Świtazią nie był wprawdzie omawiany we wcześniejszym piśmiennictwie, ale powstał już przed 1772 r., bowiem naniesiony został na mapę J. A. Rizziego-Zannoniego (ryc. 2)⁴⁹.

Jeszcze jedno połączenie dorzecza Wisły z Morzem Czarnym proponował geometra J. I. Dufefilles. Ogłoszona w latach pięćdziesiątych XVIII w. jego propozycja zalecała złączenie Dniestru z Bugiem, przez co mogła się otworzyć droga do handlu ze Wschodem, tak że — jak zachęcał jej autor — „Konstantynopol stanie się blisko Warszawy”. Dufefilles nie podawał dokładnego projektu proponowanego przez siebie kanału, domyślać się jednak należy, że na trasie miał znaleźć się Lwów, skoro pisze: „Będzie to pewny trakt do wywozu żywności, dochody pomnożą

⁴⁷ Por.: M. Butrymowicz, *Uwagi nad robotą [...]*; A. Komar, *Relacja [...]*; *Objazd rzek [...]*; I. Kraszkowski, *Projekt [...]*.

⁴⁸ Por. *Relację Deputacji [...]*; por. także przypis 37.

⁴⁹ J. A. Rizzi-Zannoni, *Carte de la Pologne*, 1:673 000. 1772. Bez miejsca wydania.

się, a Lwów stanie się miastem znakomitym w liczbę ludności wybornym”⁵⁰. O możliwości połączenia Dniestru z Bugiem w okolicach Lwowa przypomniał potem F. Nax⁵¹, ale do budowy kanału nigdy nie doszło.

A. Mysłowski oraz W. Pol⁵² podają, że w końcu XVIII w., już za rządów austriackich, wnioskowano połączenie Dniestru z Sanem przez Wisznię. Z podobnym projektem wystąpił kupiec berliński Braumüller, który opracował bardzo troskliwie projekt, a wydrukowany z załączonymi planami podał go monarchom zgromadzonym na Kongresie Wiedeńskim w 1815 r.⁵³. Projektu jednak nie przyjęto i nigdy nie zrealizowano⁵⁴.

Według opisu W. Pola kanał Dniestr—San przez Wisznię miał się zaczynać na lewym brzegu Dniestru między Dołubowem a Czajkowicami. Zdaniem Pola, ani Wisznia, ani Dniestr nie byłyby w stanie dostarczyć wody na pokrycie potrzeb kanału, gdyż obie rzeki mają w okresie letnim mało wody, a w okresie wezbrań woda ich jest mulista. Celowe byłoby zatem, prowadząc kanał doliną Wiszni, dla jego zasilania wykorzystywać wody niedalekiej Wereszycy i stawów koło Gródka Jagiellońskiego.

Tych to projektów dotyczy zapewne austriacka mapa z końca XVIII w., przedstawiająca międzyrzecze Dniestru i Sanu z naniesionymi liniami 3 projektowanych połączeń: przez Wiar i Strwiąż, przez dopływ Strwiąża Błóżewkę i dopływ Wiszni, przez Wisznię koło Rudek⁵⁵.

Uzyskanie linii splawnej o kierunku południe-północ we wschodniej części Rzeczypospolitej proponował już A. M. Fredro, mając na myśli połączenie Prypeci z Niemnem (por. ryc. 1). Połączenia tych rzek za pośrednictwem Jasioldy i Szczary przed 1767 r. w druku nie proponowano. Do budowy kanału na tej trasie przystąpiono jednak jeszcze przed rozpoczęciem kopania Kanału Muchawieckiego, o którym mówiono prawie przez półtora wieku. Kanał łączący Prypeć z Niemnem za pośrednictwem Jasioldy i Szczary zbudował własnym kosztem Michał Ogiński, wojewoda wileński i hetman wielki litewski, na obszarze własnych dóbr. Budowę kanału rozpoczęto najwcześniej w 1767 r.

Diariusz pobytu Stanisława Augusta na Polesiu w 1784 r. podaje, iż towarzyszący królowi starosta piński Mateusz Butrymowicz, który był obecny od samego początku pracy budowie kanału Ogińskiego, oświadczył królowi: „mogę Najjaśniejszy Panie śmiało o tym kanale rezonować, bo jestem świadkiem jego początku na papierze i egzekutorem pierwszym

⁵⁰ *List Imci Pana du Deffilles* [...]. Lwów [1759]. Nazwisko autora w źródłach polskich występuje w różnej postaci: du Deffilles, du Desfilles; prof. B. Olszewicz ustalił postać: Defilles; postać przyjęta w niniejszym artykule: Dufefilles, występuje w *Polskim słowniku biograficznym* (t. 5, Kraków 1946, s. 445).

⁵¹ [F. Nax], *O splawności i połączeniu niektórych rzek krajowych*. „Pamiętnik Warszawski”, grudzień 1809, ss. 7—19.

⁵² A. Mysłowski, *Uwagi nad handlem zbożowym z Galicji do Odessy i nad zaprowadzeniem żeglugi parowej na Dniestrze, teraz od Koropca a po zregulowaniu wyższej części tej rzeki od wsi Rozwadowa aż do Odessy*. „Roczniki Gospodarstwa Krajowego”, nr 2/1844, ss. 6—48; W. Pol, *Rzut oka na północne stoki Karpat (pod względem przyrodzenia). Sieć wodna kraju*. Dodatek nadzwyczajny do „Gazety Lwowskiej”, nry 36, 55, 69, 75, 84/1842. Całość wydano w Krakowie w 1851 r.

⁵³ J. G. Braumüller, *Der wichtige Kanal in Europa durch eine Vereinigung des Schwarzen Meeres mit der Ost- und Nordsee vermittelt der Weichsel und des Dniesters erneuert vorgeschlagen*. Berlin 1815.

⁵⁴ Do projektu połączenia Dniestru z Sanem powracano na początku XX w.; por.: A. Sadkowski, *Kanał Bałtycko-Czarnomorski* [...].

⁵⁵ *Situation des San und Niester Flusses wo diese beide Stromme vermittelt anderer in dieselben fallende Wasser vereinigt und zum Commercio auf der Ost See und dem Schwarzen Meer aptiret werden*. Rkps 114/33 (z końca XVIII w.) w Bibliotece Czarotoryskich w Krakowie.

tegoż na ziemi". Informował on króla, że ok. 1767 r. komornik Walter mierzący dobra telechańskie spostrzegł, iż między Jasioldą i Szczarą istnieją dogodne warunki na połączenie komunikacyjne, i tę myśl podał rządzącemu wówczas dobrami Tadeuszowi Narbuttowi, podstolemu lidzkiemu. Narbutt nakreślił projekt kanału i przesłał mieszkającemu wówczas w Warszawie Ogińskiemu. Zasadą polityki handlowej tych czasów było ułatwienie wywozu płodów rolnych i leśnych z kresów wschodnich do portów bałtyckich, toteż Ogiński „projekt ten nie tylko akceptował i aprobował, lecz wszelkimi siłami jego rozpocząć i kontynuować kazał”⁵⁶. W 1768 r. sejm w uchwale *Kanał wielki piński, czyli port Ogiński*⁵⁷ przyznał Ogińskiemu wieś Myszkowce i dochody miasteczka Łohiszyna na utrzymanie kanału. Według relacji Butrymowicza był to rezultat starań Ogińskiego, który pragnął, aby cały kanał przechodził przez jego własne dobra, miejscowości te przyznano zatem Ogińskiemu „nie w sposób jakiej bonifikacji”⁵⁸. Nieśluszenie zatem w literaturze przyjęto, że uchwała z 1768 r. ustaliła nagrodę dla Ogińskiego za wykonane dzieło⁵⁹ i z tym wiązano niekiedy datę ukończenia robót⁶⁰.

Jako datę ukończenia budowy przyjmuje się na ogół 1784 r. Na mapach kanał pojawił się dość wcześnie. W 1770 r. — na mapie Polski Kantera, w 1772 r. — na mapie Rizziego-Zannoniego, ale natomiast na mapie Perthéesa⁶¹ z 1773 r. zarówno Kanał Ogińskiego, jak i Muchawiecki zaznaczone zostały jako „Kanał proj.”. „Gazeta Warszawska” w reportażu o podróży po Litwie w 1784 r: Stanisława Augusta — który bawił wówczas również w dobrach Ogińskiego — podaje: „wola była najjaśniejszego Pana płynąć kanałem od pomienionego J. Pana Hetmana W. Lit. przed kilkunastą laty zaczętym. Jakoż płynął w wygodnym i pięknym statku, od ludzi ciągnionym przez ćwierć mili, póki wody (i to bardzo błotnistej) stało; jeszcze albowiem ten kanał nie jest dokończony”⁶². Butrymowicz informował króla o kanale, „że zaś dotychczas nie jest dokończony, jest to wina odejścia dóbr J. W. hetmana za kordon białoruski, gdyż z tamtych dóbr corocznie po sto parobków do tej roboty przychodziło”⁶³.

W 1786 r. lustrujący Horyń i Słucz z ramienia Komisji Skarbu Ko-

⁵⁶ *Diariusz bytności* [...], s. 276.

⁵⁷ Por.: *Vol. leg.*, t. 7, s. 392.

⁵⁸ *Diariusz bytności* [...], s. 277.

⁵⁹ Por.: *Medal na pamiątkę* [...]; W. Syrokomla, *Monografia rzeki Niemna od jego źródeł do Kowna*. Wilno 1861, s. 38.

⁶⁰ W literaturze istnieją rozbieżności co do daty budowy kanału. Np. W. Pol w *Hydrografii (Dzieła prozą. T. 1, cz. 2. Lwów 1875, s. 449)* datuje budowę na lata 1765—1780, rozpoczęcie żeglugi dopiero na 1789 r. a stałe jej prowadzenie na 1801 r. E. Wędrzyński w artykule *Droga wodna Niemen-Prypeć* (W: *Kanał Ogińskiego*. Warszawa 1932, s. 3) podaje dla budowy lata 1765—1768, a w tej samej książeczce (s. 43) W. Sobolewski — lata 1768—1784. Na ogół przyjęły się daty 1765—1784 i tak podają ostatnie prace; por. np.: W. Rusiński, *Rozwój gospodarczy ziem polskich*. Warszawa 1963, s. 144; J. Rutkowski, *Historia gospodarcza Polski do 1864 r.* Warszawa 1953, s. 252. Wobec oświadczenia Butrymowicza wydaje się jednak, że data 1765 r. nie ma żadnych podstaw. Należy więc przyjąć raczej lata 1768—1784, jak to uczynił Z. Mikulski w *Zarysie hydrografii Polski* (Warszawa 1963, s. 14). Wskutek rozbieżności dat niektóre encyklopedie omijają szczegółową datę budowy, podając po prostu: w drugiej połowie XVIII w.; por. np.: *Mała encyklopedia powszechna* PWN. Warszawa 1959, s. 645.

⁶¹ Por.: J. J. Kanter, *Regni Poloniae, Magni Ducatus Lithuaniae* [...]. Regiomonti 1770; J. A. Rizzi-Zannoni, *Carte* [...]; K. Perthéès, *Carte générale et itinéraire de Pologne*. Varsovie 1773.

⁶² O podróży litewskiej Króla IMci. „Gazeta Warszawska”, nr 79, 80/1784.

⁶³ *Diariusz bytności* [...], s. 276.

ronnego⁶⁴ piszą, że gdyby „Kanał Ogińskiego był zreperowany”, można by prowadzić z Wołynia spław w kierunku Niemna. W tym samym roku korespondent „Dziennika Handlowego” donosił, że „Kanał Ogiński jeszcze nie skończony i nie praktykowany dotąd”⁶⁵.

Następną wiadomość o Kanale Ogińskiego⁶⁶ podano w prasie dopiero w 1790 r.⁶⁷; nie znany autor podaje długość kanału (7 mil = ok. 50 km) i mówi, iż w przeciwieństwie do Kanału Muchawieckiego ten ma dużo wody i więcej jeszcze mógłby jej mieć, gdyby nie był prowadzony przez jezioro. Lustrująca w 1791 r. kanały poleskie deputacja powiatu pińskiego stwierdzała, że kanał łatwo byłoby wydoskonalić, trzeba by tylko zbudować śluzy regulujące przepływ wody między Szczarą i Jasiołdą, w których różnica poziomów wynosi 24 łokcie (niemal 15 m)⁶⁸. T. Czacki w 1800 r. podawał: „Kanał Ogińskiego nazwany, prawie zapomniany, miał łączyć Niemen z Prypecią”⁶⁹.

Z tych informacji wynika, że kopanie kanału ukończono w 1784 r., ale wymagał on jeszcze udoskonalenia. Wypadki krajowe przerwały dokończenie robót, które ostatecznie przeprowadzono — po rozbiorach Polski — w latach 1798—1804⁷⁰.

W artykule z 1830 r. o *Kanałach łączących Morze Czarne z Bałtykiem*⁷¹ podano następujące dane dla Kanału Ogińskiego: długość 45 wiorst (48 km), szerokość 52 stóp (15 m), głębokość 6 stóp (1,8 m), różnica wysokości między Szczarą i Jasiołdą 52 stopy (15 m).

Ponieważ jednocześnie z Kanałem Ogińskiego ukończono budowę kanału łączącego Pinę z Muchawcem, którym kierowano przewóz zboża z Wołynia do Gdańska, pierwszy służył przede wszystkim do transportu drewna, głównego bogactwa sąsiednich okolic. Jak podaje zwiedzający w 1829 r. Polesie Kontrym⁷², na wiosnę tratwy na Jasiołdzie, oczekujące na otwarcie śluz, zalegały nieprzerwanie 7 mil (ok. 50 km).

Przy opisach Kanału Ogińskiego niekiedy podawano niezbyt jasne wzmianki o kanale Butrymowicza. Dotyczy to kanału odwadniającego, doprowadzonego od Krystynowa do Kanału Ogińskiego. Według autora reportażu o podróży Stanisława Augusta w 1784 r. kanał ten był „kosztem JP Ogińskiego Hetmana W. Lit. a przemysłem i dozorem JP. Butrymowicza, sędziego pińskiego, gruntownie zrobiony i niedawno zakończony”⁷³.

W tym czasie, gdy Ogiński rozpoczynał budowę kanału na obszarze swoich dóbr, rozważano również inne projekty. Kanał Ogińskiego miał łączyć z Bałtykiem wschodnią część Rzeczypospolitej. podjęto więc jednocześnie koncepcję złączenia z Wisłą zachodniej Polski. Tym razem

⁶⁴ Por.: I. Kraszkowski, J. Niewodowski, *Raport* [...].

⁶⁵ *Uwagi pewnego znakomitego obywatela względem poprawy spławności krajowych*. „Dziennik Handlowy”, listopad-grudzień 1788, ss. 551—554.

⁶⁶ Kanał ten w literaturze występuje pod nazwą: Port Ogińskiego, Kanał Ogińskiego lub Kanał Telechański (od miasteczka Telechany, położonego nad kanałem). W uchwale sejmowej z 1768 r. (por. przypis 57) i na mapie M. Bylewskiego (*Kanał Piński i rzeka Szczara* [...], rkps 96—15 w AGAD) użyta jest nazwa: Kanał Wielki Piński. Jednak nazwa „piński” odpowiedniejsza była dla kanału zaczynającego się pod Pińskiem, toteż używano jej i dla określenia Kanału Muchawieckiego.

⁶⁷ M., *Uwiadomienie* [...].

⁶⁸ Por. *Relację Deputacji* [...], s. 962.

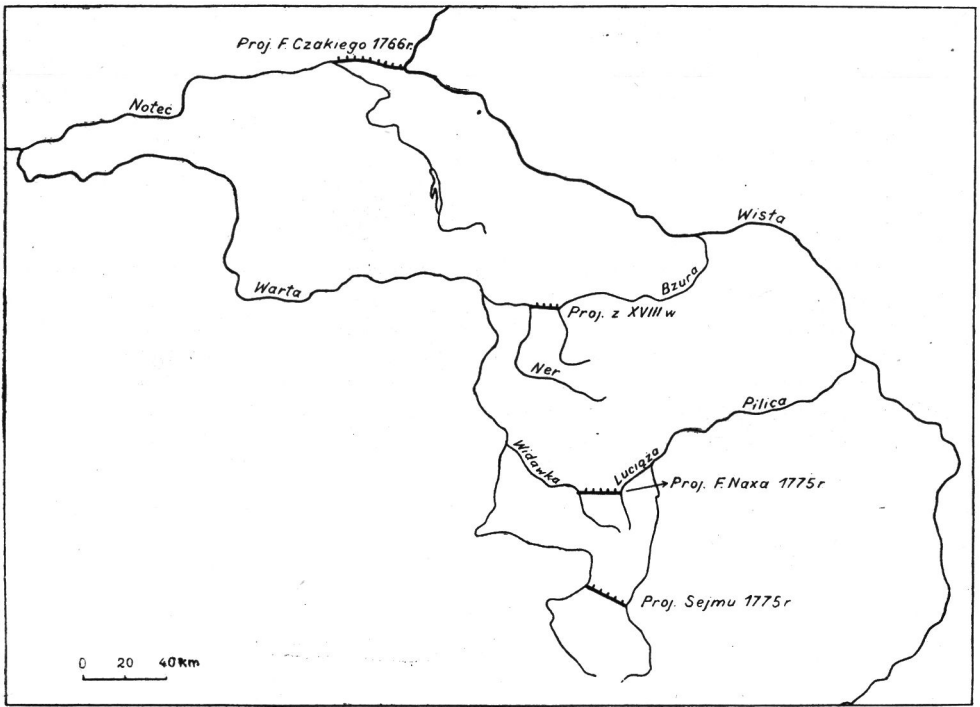
⁶⁹ T. Czacki, *O litewskich i polskich prawach* [...]. Warszawa 1800, t. 1, s. 211.

⁷⁰ Por.: *Kanały łączące* [...].

⁷¹ Tamże.

⁷² *Podróż Kontryma* [...].

⁷³ O *podróży litewskiej* [...]. „Gazeta Warszawska”, nr 80/1784.



— Ryc. 3. Osiemnastowieczne projekty połączeń Wisły z Wartą

Рис. 3. Проекты соединения рек Вислы и Варты, относящейся к XVIII в.

Fig. 3. An 18th century project of connecting the Vistula and the Warta rivers

przez połączenie Noteci z Wisłą przez Brdę koło Bydgoszczy. Przez przekopanie kanału na tym odcinku i przeczyszczenie Noteci miano uzyskać ważne dla Wielkopolski połączenie Warty z Wisłą, a dla państwa łączność z Odrą. Nie mniej ważne miało być osuszenie przy tej sposobności bagien nad Notecią. Projekt kanału wykonany przez kartografa królewskiego F. Czackiego w 1766 r. (ryc. 3)⁷⁴ nie został zrealizowany wskutek sytuacji politycznej kraju. Planowany zaś kanał wybudowano po I rozbiórze Polski staraniem władz pruskich.

O wybudowanym w latach 1772—1774 Kanale Bydgoskim z piśmiennictwa polskiego dowiedzieć się można dopiero w 1811 r. Nawet dość wszechstronnie informujący „Dziennik Handlowy” nie podawał żadnych na ten temat wiadomości. Przypuszczalnie z powodu tego ubóstwa informacji aż do lat trzydziestych XX w. nic nie było wiadomo o polskim projekcie tego połączenia, opracowanym przez Czackiego. Zarówno koncepcję kanału, jak jego projekt i wykonanie — nawet w piśmiennictwie polskim — przypisywano wyłącznie rządowi pruskiemu. Odnaleziony w archiwum projekt Czackiego do literatury wprowadził dopiero J. A. Wilder⁷⁵. Jak wynika z jego analizy, kanał został przekopany nieco na północ od linii wytyczonej przez Czackiego. Projekt jego przewidywał przy

⁷⁴ Por.: J. A. Wilder, *Polski projekt* [...].

⁷⁵ Tamże.

tym kanał znacznie węższy (8,5 m zamiast zrealizowanych 19,5 m), lecz głębszy (3,5 m zamiast 1,6 m).

Pierwszy polski opis kanału, dokonany w 1811 r. przez W. Surowieckiego⁷⁶, aczkolwiek krótki, jest zwięzły i wyczerpujący. Surowiecki ocenił funkcję, którą kanał miał spełnić, podał krótko wiadomości o jego budowie i próbował ocenić jego eksploatację w okresie od ukończenia budowy do czasu włączenia kanału w granice Księstwa Warszawskiego. Poza uzyskaniem drogi komunikacyjnej ważne było osuszenie przyległych podmokłych terenów. Według Surowieckiego powstało tu wiele nowych wsi, a okolice nadnoteckie i nadgoplańskie zaczęły rozwijać się gospodarczo. Po otwarciu kanału przechodziło tędy w ciągu roku ponad 600 statków, udających się w stronę Warszawy, Elbląga, Królewca, Berlina, Hamburga i dalej na wschód i zachód. Roczne dochody z opłat nie wystarczały jednak na utrzymanie i ulepszenie kanału i dofinansowywał je w 60% skarb państwa.

Oprócz Kanału Bydgoskiego Surowiecki odnotował jeszcze jedno przedsięwzięcie tego typu, dokonane przez rząd pruski w okupowanej części Polski: połączenie Warty z Gopłem. Prace nad tym kanałem — w miejscu dawnej rzeki Gopelnicy — rozpoczęto w 1796 r. Okolice Gopła i cała Wielkopolska zyskać miały w ten sposób krótkie połączenie z północną Polską. Liczono się też z transportem dużej ilości drewna z okolic kanału i osuszeniem bagien. Po zbadaniu warunków naturalnych powstało przeświadczenie, że ze względu na dogodną niziny między Wartą a Gopłem otwarcie żeglugi przez to jezioro nie wymaga wielkich kosztów. Przed wykonaniem kanału wykopano w 1796 r. rów 5 stóp (1,5 m) głęboki i do 12 stóp (3,6 m) szeroki, za którego pomocą zostały osuszone wszystkie przyległe strugi, a nadto otworzył się w kierunku Warty spław na drewno i możliwość ruchu małych statków. Nie otworzyło to jednak drogi w kierunku Kanału Bydgoskiego, gdyż górna Noteć od Gopła do Nakła wymagała sprostowania i ściśnienia koryta. W tym celu powołano komisję do zbadania tego odcinka rzeki i przygotowania projektu wraz z kosztorysem. O stanie wykonywanych tam prac Surowiecki nie wiedział⁷⁷.

Na początku XVIII w. myślano o złączeniu dorzecza Wisły z Wartą za pośrednictwem Bzury (ryc. 3). Według rozprawy Naxa z 1809 r. projekt ten został odrzucony, gdyż „rzeki wspomniane, schodząc się z Wisłą niżej Warszawy, nie mogłyby zrządzić dogodności w sprowadzaniu do stolicy płodów z Wielkiej Polski”⁷⁸.

Po 1772 r. — w zmienionych granicach państwa polskiego — połączenia Warty z Wisłą jednak nie zaniechano i przypominano dawny plan z początku XVIII w. Proponował go w 1782 r. Wybicki⁷⁹, a Nax w pracy z 1790 r. przyznawał, że większej łatwości do połączenia rzek trudno znaleźć, i zwracał uwagę na korzyści ze skrzyżowania dróg wodnych blisko Warszawy⁸⁰. Jednakże w rozprawie z 1809 r. Nax projekt ten ocenił negatywnie, sądząc, że uniknęłoby się wprawdzie przekopywania wyniosłego międzyrzecza, lecz długość kanału byłaby znaczna.

⁷⁶ W. Surowiecki, *O rzekach i spławach Księstwa Warszawskiego*. Warszawa 1811, ss. 153—154.

⁷⁷ Kanał ten, tzw. Morzysławski, rozpoczęto budować dopiero w 1937 r., a ukończono — w 1950 r.

⁷⁸ [F. Nax], *O spławności* [...], s. 18.

⁷⁹ [J. Wybicki], *Wykład sposobów do rzeko-spławności i handłów wprowadzenia*. Warszawa 1782, ss. 22—23.

⁸⁰ [F. Nax], *Wykład* [...], ss. 200—261.

Do projektu tego po rozbiorach Polski powrócił rząd pruski⁸¹. Nowy projekt przewidywał przekopanie kanału od rzeki Neru pod Łęką do Łęczycy nad Bzurą. Oprócz przekopania i urządzenia kanału w rachubę wchodziła regulacja Bzury, Neru i Warty do Konina. Przewidywany ogromny koszt a następnie zmiany polityczne odwlekły wykonanie przedsięwzięcia, a w czasach późniejszych przy ułatwionej komunikacji lądowej wykonanie kanału nie było konieczne i ostatecznie do połączenia komunikacyjnego Warty z Wisłą w środkowej Polsce nie doszło⁸².

W 1775 r. podjęto uchwałę o budowie kanału Warta—Pilica. Postanowiono, aby to wielkie dzieło rozpoczęte było od przeczyszczenia Pilicy i Warty i otwarcia komunikacji między tymi dwoma rzekami przez przekopanie kanału „w miejscu, gdzie by położenie gruntu łatwość do tego podało”⁸³. Do zrealizowania tego planu nie doszło, a okoliczności, z których powodu projektu zaniechano, opisał dość wyczerpująco ten, któremu powierzyc miano kierownictwo robót — Ferdynand Nax, budowniczy królewski⁸⁴. Według tej relacji wskazano mu na mapie miejsce najmniejszej odległości między miejscowościami Pławnem nad Wartą i Wielgomłynami nad Pilicą (ryc. 3). Odległość ta wynosić miała 2 mile (ok. 14 km). Po przybyciu na miejsce Nax przekonał się jednak, że odległość wynosi ok. 4 mil, przy czym teren jest górzysty, wobec czego uznał to miejsce za zupełnie nieodpowiednie. Nax zbadał zatem doliny obu rzek i za najdogodniejsze na przeprowadzenie kanału uznał miejsce między Sulejowem nad Pilicą i Widawką nad Wartą, licząc się z wykorzystaniem dopływu Warty Widawki oraz Luciąży (zwanej też Bogdanówką), dopływu Pilicy. Odległość między Wartą a Pilicą w tym miejscu wynosiła ok. 10 mil (ok. 70 km). Nax wykonał mapę projektowanego kanału⁸⁵, którą — wraz z kosztorysem budowy kanału i przeczyszczenia rzek — złożył w 1776 r. Radzie Nieustającej do aprobaty. Do budowy kanału jednak nie doszło. Nie mógł jej sfinansować skarb państwa, utworzono więc towarzystwo akcyjne z nadaniem prawa wycofania nakładów w pewnym przeciągu czasu. Jak podaje Nax, tak ważne dzieło uszlawnienia Pilicy i Warty oraz złączenia ich „ustało w samym pomyslnym zaczęciu”, gdyż „gdy budowniczy za swoje trudy przy dalszym kierowaniu robotą dopominał się o zapewnienie swojego losu, odpowiedziano mu urzędownie, iżby się udał do Towarzystwa Akcjonistów, a to nawzajem odsyłało go do rządu. Przez co i on dalszych starań zaniechał i ważne to przedsięwzięcie łatwo upadło”⁸⁶.

W. Surowiecki pisze, że po III rozbiorze Polski w zaborze pruskim myślano o uzyskaniu linii spławnej Odra—Wisła za pośrednictwem Obrzy⁸⁷. Projekt ten rozważano podczas budowy kanałów osuszających w dolinie Obrzy. Główne kanały obrzańskie miały być tak urządzone, aby w przyszłości mogły służyć żegludze: od Odry przez Obrzycę, na Kargowę, Ko-

⁸¹ Por.: W. Surowiecki, *O rzekach i spławach* [...], s. 32; L. Wolski, *Rys hydrografii Królestwa Polskiego z wiadomością o spławach*. „Biblioteka Warszawska”, t. 3, 1849, ss. 40—43.

⁸² W 1901 r. powrót do tego projektu proponował inż. A. Sadkowski w artykule z 1901 r., cytowanym w przypisie 2.

⁸³ [F. Nax], *O spławności* [...], s. 7.

⁸⁴ Tamże.

⁸⁵ F. Nax, *Położenie między rzekami Pilicą i Wartą geograficznie obserwowane i odrysowane*. 1775. Zachowała się późniejsza kopia K. Perthéesa, rkps 96—9 w AGAD, mapa 90 × 32 cm.

⁸⁶ [F. Nax], *O spławności* [...], s. 17.

⁸⁷ W. Surowiecki, *O rzekach i spławach* [...], ss. 74—100.

ścian, Mosinę aż do Warty. W ten sposób Odra otrzymałaby połączenie z Wisłą, oczywiście pod warunkiem uzyskania dalszego połączenia Warty z Bzurą. Po dokładnym rozważeniu, projekt okazał się niebezpieczny. Obawiano się bowiem, że wskutek braku działu wodnego między Odrą i Obrą, Odra przy jakimkolwiek zatamowaniu mogłaby łatwo zwrócić główny nurt w koryto Obrzycy (Zgniłej Obry). Z tego łożyska Odra nigdy by się wyprzeć nie dała i popłynęłaby korytem Obry do Warty pod Skwierzynę, a stamtąd dopiero wraz z Wartą pod Kostrzyń. Przeto w 1799 r. podjęte zostały prace nad przekopaniem kanałów jedynie dla uregulowania biegu rzeki Obry.

Jeden z oryginalniejszych projektów XVIII w. dotyczył połączenia Popradu i Wagu. W 1842 r. pisał o nim W. Pol⁸⁸, że przed stu przeszło laty, w okresie bardzo ożywionego handlu między Polską a Węgrami winem i zbożem, które przewożono Popradem, robiono projekt połączenia Wisły z Dunajem przez Poprad i Wag. Woda na zasilanie kanału miała być dostarczona z potoków tatrzańskich, a 18—20 śluz miało utrzymywać odpowiedni jej poziom, wystarczający dla małych, płaskich statków. Pol ustosunkował się krytycznie do tego projektu, twierdząc, że sztuczne śluzy nie zdołałyby się oprzeć naporowi wód górskich.

W końcu XVIII w. ekonomiści stawiali na powszechność spławu. W 1790 r. F. Nax w podręczniku ekonomii⁸⁹ stwierdzał, że wszystkie rzeki powinny być usławnione. Lecz dostateczna komunikacja wodna nie może się odbywać bez połączeń rzek. Szczególnie między Litwą, Wielkopolską i Ukrainą połączenia takie są konieczne. Handel może dojść do rozkwitu jedynie przez zwiększenie obrotów wewnątrz kraju. Mimo istniejącego już połączenia Wisły z Dnieprem, porohy uniemożliwiają dobrą żeglugę na południową Ukrainę. Ważne też jest, aby drogi spławne otwarte były na zewnątrz w różne strony, aby nie pozostawać w zależności od jednego sąsiada i jego cel. Z tego powodu Nax radził wyteńczyć wszystkie usiłowania, aby połączyć Dniestr z innymi rzekami i tą drogą uzyskać drugie wyjście na Morze Czarne (ryc. 4). Podał więc projekt połączenia Dniestru z Bohem przez rzekę Murachwę, a następnie Bohu ze Słuczą i Horyniem oraz tych rzek ze Styrem, przez co uzyskano by połączenie Wisły z Dniestrem. Nax widział również możliwość połączenia Dniestru z Sanem za pośrednictwem Strwiąża i Wiaru. Dopuszczał też stworzenie portu w Kurlandii przez połączenie np. Niewiaży z Lelupą (Aa) lub Windawy z Dubissą przez co uzyskano by komunikację aż do Rygi. Aby zjednoczyć Litwę z Koroną, potrzebne było połączenie Niemna z Wisłą. Według Naxa najlepiej byłoby wykonać to połączenie przez Narew, Stróżę i Wasilówkę z Odłą⁹⁰. Projekty powinny dążyć do uzyskania połączenia dróg wodnych łączących wszystkie części kraju. Aby to było możliwe do zrealizowania, Nax proponował kopać kanały wąskie, wykonane najmniejszym kosztem, byleby ich było dużo; zwłaszcza, że panowało wówczas przekonanie, iż duże statki nie są wygodne a drogie, budowano zatem raczej małe.

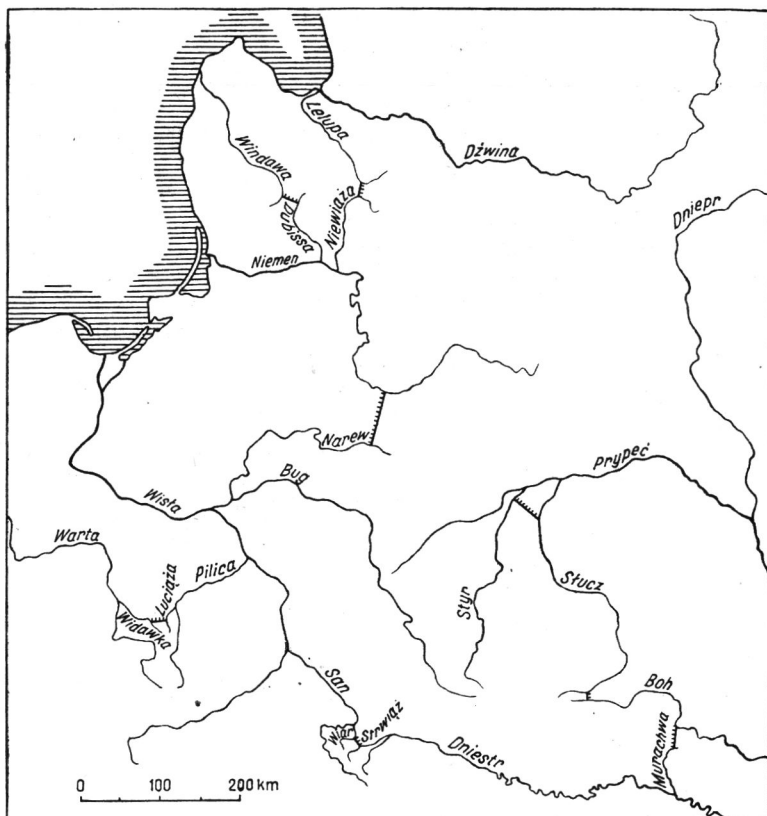
Do robót Nax proponował użyć wojska. W projektowanych przez siebie połączeniach widział wspaniałe dzieło powszechnego spławu, od granic brandenburskich aż do Żmudzi i Kurlandii i od Dniepru do Bałtyku.

Na początku XIX w. sprawa połączeń wodnych stała się tematem

⁸⁸ W. Pol, *Rzut oka* [...], ss. 53—54.

⁸⁹ [F. Nax], *Wykład* [...], ss. 200—261.

⁹⁰ Rzek tych nie udało się zidentyfikować.



Ryc. 4. Połączenia rzek proponowane przez Ferdynanda Naxa w 1790 r.

Рис. 4. Системы соединения рек, предложенные Фердинандом Наксом в 1790 г.

Fig. 4. Connections between rivers proposed by Ferdynand Nax

konkursu warszawskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk. W 1807 r. S. Staszic wśród kilku tematów, na które Towarzystwo miało ogłosić konkurs, zgłosił temat: „Jaki jest sposób najprostszy i najmniej kosztowny połączenia nieprzerwanego spławu rzek od Elby do Dniepru”⁹¹. Konkurs ogłoszono w 1809 r. Nadesłano kilka odpowiedzi, żadnej z nich jednak nie nagrodzono.

W czasach Królestwa Kongresowego zajęto się połączeniem Wisły z Niemnem, wykonując je w latach 1824—1839 w postaci Kanału Augustowskiego. Wcześniejsze propozycje połączenia Wisły z Niemnem przez Narew (Fredry, Naxa i Wybickiego) miały na celu wykorzystanie dogodnych warunków naturalnych i uzyskanie najkrótszej drogi ze stolicy kraju na Litwę. Teraz natomiast kanał miał uniezależnić handel Królestwa Polskiego od ceł Prus, władających ujściami Wisły i Niemna, jedynymi

⁹¹ Por.: J. Michalski, *Z dziejów Towarzystwa Przyjaciół Nauk*. Warszawa 1953, ss. 119—120.

rzekami łączącymi Królestwo z morzem. Szukano więc dostępu do morza za pośrednictwem portów rosyjskich, będących pod panowaniem tego co i Polska cesarza. Budujący się w tym samym czasie kanał łączący Dubisę z Windawą⁹² miał przedłużyć linię żegludową ku północy i tym sposobem Polska miała uzyskać z portem w Windawie połączenie omijające terytorium pruskie.

Właściwe roboty ziemne przy budowie Kanału Augustowskiego rozpoczęto w 1825 r. W 1830 r. kanał — choć nie we wszystkich częściach ukończony — został udostępniony do spławu. W latach 1833—1839 wykonano roboty wykończeniowe i mające na celu ulepszenie warunków spławu⁹³. Kanał Augustowski pod względem konstrukcyjnym zaliczano do wzorowych dzieł tego rodzaju w Europie, a pod względem hydrograficznym — do najszczęśliwiej pomyślanych i lepiej uposażonych przez naturę kanałów⁹⁴.

O inspiratorze i o wykonawcy projektu tego dzieła — ówczesnym ministrze skarbu K. Lubeckim i generale I. Prądyńskim — dowiadujemy się z akt dotyczących kanału a sporządzonych w Augustowie i z *Pamiętników Prądyńskiego*⁹⁵. W pierwszych natomiast artykułach, pisanych niebawem po wybudowaniu kanału⁹⁶, nazwiska Lubecki i Prądyński w ogóle nie były wymieniane, a budowę kanału wiązano głównie z gen. Malletskim, pod którego kierunkiem odbywała się budowa.

W 1840 r. krótki opis kanału wydrukował „Przyjaciel Ludu”⁹⁷. Przedstawiono w nim cel, jaki spełnić miał kanał, i zanalizowano korzyści faktycznie uzyskane w ciągu kilku lat po jego ukończeniu. Kanał był dziełem bardzo kosztownym. Do kosztów samej budowy dochodziło bowiem oczyszczenie i prostowanie rzek Biebrzy, Netty i Stańczy, które częściowo włączono do systemu kanału. Wobec tego autor zapytywał, czy koszt nie przewyższał wartości cel w Gdańsku lub Królewcu. Pytanie to zostało postawione oczywiście w obliczu niezbyt wielkich korzyści osiągniętych z kanału. Jak oceniał bowiem autor, kanał do 1840 r. nie przynosił obiecanych korzyści, gdyż nie została ukończona budowa Kanału Windawskiego, a kanał dostosowano do statków używanych na Wiśle i Narwi (berlinki, galary), które nie mogły służyć do żeglugi na Niemnie, gdzie pływały statki szerokie i o mniejszym zanurzeniu (wiciny). Drugi zaś przeladunek czekał znów towary u wejścia do Kanału Windawskiego. Kanał Augustowski zatem służył wówczas jedynie do komunikacji wewnętrznej.

Obszerniejsze opracowanie, stanowiące cenny dokument z okresu budowy kanału, a zarazem główną pracę o kanale dotyczącą początkowego

⁹² Budowę Kanału Windawskiego rozpoczęto w 1825 r.; por.: I. Buszyński, *Dubissa główna rzeka w dawnym księstwie Zmujdzkim*. Wilno 1871, ss. 13—16.

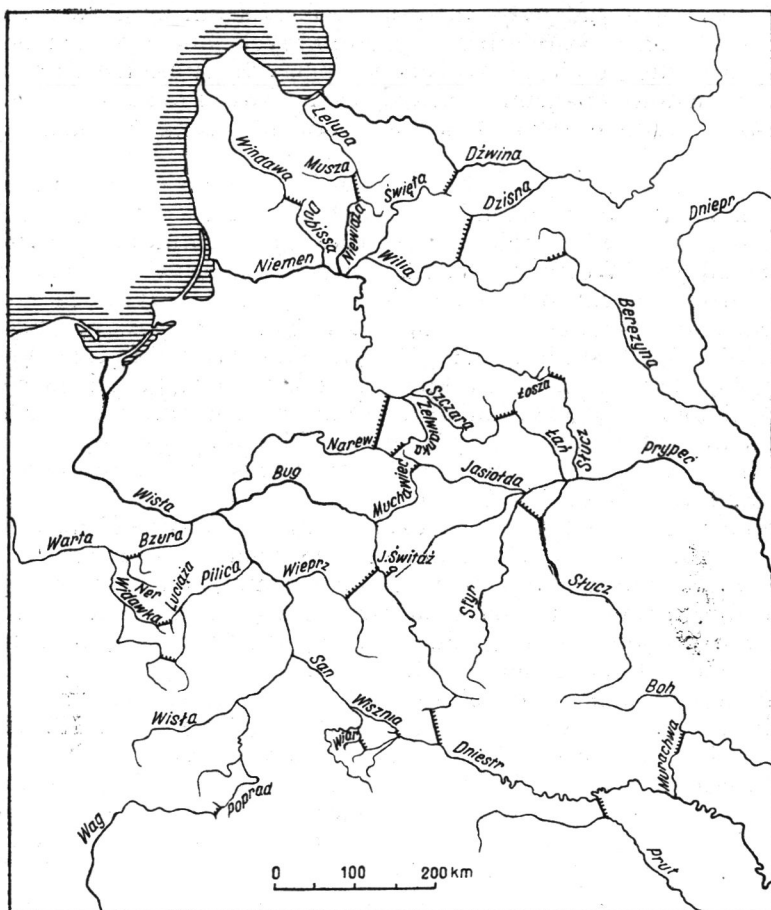
⁹³ Por. L. Wolski, *Rys hydrografii* [...], ss. 49—89.

⁹⁴ Por. np.: J. Sporny, *Kanały* [...], s. 505; W. Syrokomla, *Monografia* [...].

⁹⁵ Sobolewski, *Gólny pogląd na Kanał Augustowski, jego użyteczność i potrzeby*, 30 IX 1862. Rkps nr 6925 w AGAD w tece zatytułowanej *Akta dotyczące Kanału Augustowskiego*, k. 5; I. Prądyński, *Pamiętniki*. T. 1. Kraków 1909. Prądyński podaje, że myśl zbudowania kanału wysunął Lubecki. Budowę miał się zająć Korpus Inżynierów Królestwa Polskiego, a do sporządzenia projektu wyznaczony został gen. Prądyński. W latach 1823—1824 wykonał on projekt kanału. Ogólne kierownictwo budowy oddano gen. Malletskiemu jako naczelnikowi inżynierii. Prądyński skarży się (s. 102), że po osadzeniu go w więzieniu na początku 1826 r. projekt jego przywłaszczył sobie Malletski. Akta dotyczące kanału wykorzystali W. Bolesta i C. Bloch w artykułach zacytowanych w przypisie 5.

⁹⁶ Por. np.: L. Wolski, *Rys hydrografii* [...], ss. 49—89.

⁹⁷ A. K., *Kanał Augustowski. „Przyjaciel Ludu”*, 1840, ss. 95—96.



Ryc. 5. Nie zrealizowane polskie projekty łączenia rzek kanałami sprzed 1850 r.

Рис. 5. Не осуществленные польские проекты соединения рек с помощью каналов (составлены до 1850 г.)

Fig. 5. Polish projects of connecting rivers by canals originating from before 1850. They were never realized

okresu jego istnienia, napisał w 1849 r. L. Wolski⁹⁸. Ten obszerny (40 stron) opis obejmuje historię budowy, szczegółową charakterystykę kanału i jego użyteczność. Długość całej linii śpławnej od Wisły do Niemna wynosiła 438 $\frac{1}{3}$ wiorst (wiorsta = 1,06 km), w tym długość kanału 96 $\frac{1}{3}$, uspławniona Biebrza 68 $\frac{1}{2}$ i Naręwa 273 $\frac{1}{2}$. Koszt budowy i utrzymania kanału do 1844 r., tj. do końca okresu sprawowania nad kanałem opieki Banku Polskiego, według szczegółowej specyfikacji Wolskiego wynosił ok. 1,7 mln rubli. Podejmując budowę kanału liczone — oprócz ulg celnych — na dochody z poboru myta śpławnego i na oszczędności na różnicy kosztów transportu wodnego w stosunku do lądowego dla przewożo-

⁹⁸ L. Wolski, *Rys hydrografii* [...], ss. 49—89.

nych towarów, którymi były: drewno i sól. Zasadniczym zwrotem kosztów budowy — choć pośrednim — w pierwszych latach po uruchomieniu kanału było według obliczeń Wolskiego opartych na aktach Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu — myto tranzytowe uzyskane z obniżki cła przez Prusy w latach 1825—1838. Oszczędność zaś ta wyniosła 1,2 mln rubli.

Z innych projektów początku XIX w. nie doszło do skutku połączenie Bugu z Wieprzem na odcinku Włodawa—Łęczna, powzięte w 1829 r. Nie zostało ono odzwierciedlone w ówczesnej literaturze; omówił je natomiast później L. Wolski⁹⁹. Według niego połączenie to miało na celu skrócenie drogi z górnego Bugu do Warszawy, a przy tym osuszenie błot tego obszaru. Po dokonaniu niwelacji okazało się, że poziom wód jeziora Siemień, leżącego pośrodku niziny między Włodawą i Łęczną, jest najwyższy i stąd spadek w kierunku obu rzek wynosi ponad 45 stóp (ok. 13 m), czyli mógł je łączyć kanał z punktem podziału, zaopatrzonym w 7 śluz, o całkowitej długości 62,3 wiorst (66 km). Wolski podał też dołącznie zasoby wody i projektowane rezerwuary kanału, nie pisze jednak dlaczego budowa nie doszła do skutku.

W. Pol pisał w 1842 r. o projekcie kanału Dniestr—Prut w okolicy Lipczan nad Prutem (ryc. 5)¹⁰⁰. Celem było połączenie obszarów leśnych nad górnym Prutem ze stepami nad Dniestrem, co miało mieć ogromne znaczenie dla zakładania osiedli na niżu czarnomorskim. Realizacji tego projektu nie podjęto ze względu na dużą wysokość międzyrzecza. Pol nie podaje, kiedy to połączenie projektowano.

Oceniając piśmiennictwo polskie na temat połączeń rzecznych, można stwierdzić, że przedsięwzięcia z końca XVI w. i początku XVII w. nie znalazły odbicia w ówczesnej literaturze, a wiadomości o nich — już tylko w charakterze wzmianek — pochodzą z okresu późniejszego. Z drugiego okresu wzmózonych prac nad połączeniem rzek — z drugiej połowy XVIII i początku XIX w. — dokumentacja zawarta w piśmiennictwie jest różna, ale przede wszystkim odnosi się do dzieł dokonanych. Nie istnieje np. piśmiennictwo odnoszące się do okresu sprzed budowy lub z czasu budowy Kanału Ogińskiego i Bydgoskiego, a nawet i Augustowskiego.

СТРОИТЕЛЬСТВО КАНАЛОВ НА ТЕРРИТОРИИ РЕЧИ ПОСПОЛИТОЙ В СВЕТЕ ПИСЬМЕННЫХ ИСТОЧНИКОВ ДО СЕРЕДИНЫ XIX В.

На основе исследований имеющейся литературы, картографических разработок и доступных архивных материалов в статье освещается история проектов, строительства и эксплуатации транспортных каналов на территории Польши в минувших веках.

Больше всего капиталовложений, предназначенных на создание системы соединения рек на территории Польши, приходится на вторую половину XVIII — начало XIX в. К более раннему периоду — XV в. — относится только один водный путь, созданный на Поморье: Ногат — Эльблонг.

Польша, расположенная между водоразделами двух морей — Балтики и Черного моря, стремилась создать водные пути с целью соединения всех районов страны с Балтийским и Черным морями. Первые более значимые проекты предусматривали создание прорывов балтийско-черноморского водораздела. Еще в XVI в. был разработан проект соединения Днепра с Немаком. В XVII в. среди многочисленных проектов главное место занимал проект

⁹⁹ Tamże.

¹⁰⁰ W. Pol, *Rzut oka* [...], ss. 53—57.

соединения Вислы с Днепром. В XVIII в. существовало много проектов, касавшихся улучшения системы транспортных путей между центральными и западными районами Польши при помощи каналов, соединяющих бассейны рек Вислы и Варты. Другие проекты предусматривали создание прорыва водораздела рек: 1) Нарев — Неман, 2) Сан — Днестр, 3) Днестр — Западный Буг, 4) Днестр — Прут, 5) Южный Буг — Случь, 6) Неман — Двина. Оригинальный проект, относящийся к XVIII в., предусматривал соединение Вислы с Дунаем через Попрад и Ваг. Предполагалось, что главным источником питания этого канала будут служить горные реки, а для обеспечения должного уровня воды в канале намечалось сооружение 18—20 шлюзов.

Не прекращавшиеся войны в XVII в. помешали осуществлению проектов. Они были реализованы лишь во второй половине XVIII в. На уменьшившейся тогда территории Польши построено в XVIII в. три канала: 1) Днепр — Неман через Ясельду, Припять и Щару, 2) Висла — Днепр через Буг, Мухавец, Пину и Припять, 3) Висла — Варта через Брду и Нотець. Польские земли, на которых строился канал Висла — Варта, были захвачены Пруссией и строительством этого объекта руководила прусская администрация.

Многочисленные другие проекты не были осуществлены вследствие новых разделов Польши в конце XVIII в. В XIX в. возникла необходимость создать на небольшой территории Королевства Польского водный путь между Варшавой и Литвой. В 1824—1839 гг. был построен с этой целью Августовский канал, связавший бассейн Вислы с Неманом. Проект соединения Березины с Двиной был осуществлен царским правительством.

BUILDING CANALS ON THE TERRITORY OF FORMER POLAND IN THE LIGHT OF LITERATURE UP TO THE MIDDLE OF THE 19TH CENTURY

The history of designing, building and exploiting communication canals on the territory of former Poland has been reconstructed on the basis of surviving literature, cartographic editions and accessible archival materials.

In the second half of the 18th and in the beginning of the 19th century investments were increased in order to connect various Polish rivers. Earlier, that is in the 15th century, there was only a water connection in Pomerania between the Nogat river and Elbląg.

Poland which was situated between the Baltic and the Black Sea wanted to create water routes which would connect all the districts of the country with both seas. Thus the first more serious projects concerned digging between the Baltic and the Black Sea. As early as the 16th century work was undertaken to connect the Dnieper and the Neman rivers. The plan to connect the Vistula and Dnieper rivers was the most important such project in the 17th century. In the 18th century there were many projects to improve the communication routes between middle and western Poland by canals that would connect the basins of the Vistula and Warta rivers. Other designs concerned building canals between the following rivers: 1) Narew and Neman, 2) San and Dniester, 3) Dniester and Bug, 4) Dniester and Prut, 5) Boh (Ukraine) and Stucz, 6) Neman and Dwina. In the 18th century there was also an extremely original project concerning a water connection between the Vistula and the Danube through the Poprad and the Vah. Water for this canal was supposed to be supplied by mountain streams and it was to be kept at an appropriate level by 18—20 sluices.

These projects could not be carried out because of the constant wars of the 17th century. In the 18th century three canals were built on Polish territory which by then was much smaller: 1) Dnieper — Neman, through Jasiołda, Prypeć and Szcz-

ra, 2) Vistula—Dnieper, through Bug, Muchawiec, Pina and Prypeć, 3) Vistula—Warta, through Brda and Noteć. The area on which this latter canal was built came under the Prussian partitioning power and foreign administration managed the building of the canal.

Many other projects were never carried out after Poland lost her independence at the end of the 18th century. In the 19th century there aroused the necessity to gain a water route from Warsaw to Lithuania within the small territory of the Polish Kingdom. This was achieved by building the Augustów Canal in the years 1824—1839. It connected the basins of the Vistula and the Neman. The project to connect the Berezina with the Dwina was carried out by the Russian government.