

«Августовский канал был



**Августовскому
каналу
в этом году
исполняется
200 лет**

ФОТО АИРСА

35 лет назад ныне известный гродненский тележурналист Александр Лосминский побывал в Польской Народной Республике на Августовском канале и впервые узнал, что он впадает в Неман в закрытой пограничной зоне под Гродно. Его первые сюжеты на областном ТВ открыли для всех это уникальное и тогда еще малоизвестное у нас заброшенное гидросооружение. В преддверии значимой даты – 200-летия Августовского канала – Александр Иосифович поделился своими воспоминаниями с «Гродзенская праўда».

ВПЕЧАТЛЕНИЕ НА ВСЮ ЖИЗНЬ

– В 1989 году меня, журналиста ТВ и представителя фотоклуба «Гродно», наши польские коллеги-фотографы пригласили участвовать в международном фотопленэре. Накануне, в Белостоке, с успехом прошла первая гродненская фотовыставка, где мы познакомились и подружился. А через год по их приглашению я приехал на фотопленэр, проходивший в Виграх, в старинном монастыре на озере, в то время Доме отдыха Министерства культуры ПНР. Пленэр принес много открытий и был посвящен пейзажной фотографии и развитию туристической инфраструктуры в тогда еще дружественной нам стране социализма – Польской Народной Республике.

Ну а теперь о главном впечатлении 35-летней давности. Один день пленэра был посвящен путешествию на теплоходе через шлюзы по польской части Августовского канала, о котором я ничего не знал. В порту города Августова, в честь которого и назван канал, мы погрузились на комфортабельный теплоход и отправились в многочасовое плавание. Красоты были неописуемые. На открытой палубе теплохода бесконечно щелкали затворы десятков камер – пленэр собрал фотографов из разных стран. Нами, наверное, было отснято сотни метров пленок. На разных языках переводчики озвучивали участникам пленэра удивительную историю создания Августовского канала, которую нам рассказывал директор его музея. Я же чередовал съемку с записью в своем журналистском блокноте...

ГЕНИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ

200 лет назад, в 1824 году царь Александр I, император Российской империи (туда входило тогда Царство Польское), своим указом на просьбу поляков разрешил проектировать и строить Августовский канал – обходной путь из Вислы на Неман, чтобы обеспечить водным путем вывоз товаров (зерно, соль) на баржах на Балтику и избежать поднятых Пруссией в отношении поляков в 20 раз грабительских таможенных пошлин на выходе Вислы в Балтийское море в Данциге. Через год, ознакомившись с готовым проектом, Александр I выделил из казны на эти цели более 7 миллионов польских злотых. (Итоговая стоимость составила 14 миллионов польских злотых, что в пересчете составляло полтора миллиона российских рублей серебром). Строительство было поручено польскому военному ведомству под контролем Российской империи. Так еще в те времена Россия заботилась о сохранении польской экономики, о чем современные русофобы в нынешнем руководстве соседнего с нами государства хотели бы забыть навсегда.

За год до этого события, в 1823-м, когда уже имелись планы по созданию обходного водного пути, на основе тендера (уже тогда он был – прим. автора) проводились геологические исследования и выбор трассы. Суть его была в том, чтобы выбрать менее затратный

вариант. Российская группа военных геодезистов рассматривала прокладку канала под Гродно с питающей его рекой Лососянкой. В этом случае канал выходил бы в Неман уже почти в черте современного города Гродно, но извилистая река Лососянка потребовала сооружения множества искусственных русел, что значительно удорожало бы все строительство. Поэтому был взят за основу второй проект польского подполковника инженерных войск Игнатия Прандзинского, ставшего за время строительства канала генералом и пережившего немало драматических страниц в своей судьбе.

Ранее занимавшийся только фортификацией, он по приказу своего командования выписал всю имевшуюся в Европе литературу по гидроузлам, досконально изучил, лично выезжал с группой офицеров для топографических съемок на местность и впервые в Европе создал, по мнению экспертов, гениальный проект трассы, умело используя существовавшие водные артерии в районе Августовской пущи. По его замыслу судно с баржей из реки Вислы попадало в ее приток – реку Нетту, далее в реку Бебжу, затем от

29 ПЛОТИН, 18 ШЛЮЗОВ, 14 МОСТОВ

Нынешняя длина Августовского канала составляет 103 километра. Все было просчитано удивительно точно: 22 километра – путь по озерам, 33 километра – по регулируемым речным руслам, 45 километров было прорыто вручную. Было построено 29 водопропускных плотин, 18 судоходных шлюзов, 14 подъемных мостов, более 20 объектов технического обслуживания. Общий перепад высот воды на канале был рассчитан с математической точностью и составил 54 метра. Сооружение было завершено в 1839 году. Хотя сам факт начала создания обхода послужил заложником между Россией и Пруссией соглашения о прекращении «таможенной войны», и канал можно было не строить. Но Российская империя считала его стратегическим объектом.

Сегодня трудно представить, каких людских затрат стоило это неслыханное по тем временам строительство, когда основным транспортом для подвозки всех грузов был пужевый на повозках с лошадьми. Свыше 7000 тысяч человек были задействованы на всех участках.

“ В апреле 1824 года огромный объем – более 500 карт, планов и технических чертежей – был одобрен в главном управлении путей сообщения в Санкт-Петербурге и доложен российскому императору Александру I, после чего был издан его знаменитый указ, начавший отсчет истории Августовского канала.

Августова через систему шлюзов, естественную водную гладь четырех больших озер – Нецке, Бяло, Студенице и Сервы, что значительно удешевляло проект и не требовало сооружения искусственных русел, выходило к реке Черная Ганча и, наконец, попадало в Неман, а там напрямик в Балтику.

В апреле 1824 года огромный объем – более 500 карт, планов и технических чертежей – был одобрен в главном управлении путей сообщения в Санкт-Петербурге и доложен российскому императору Александру I, после чего был издан его знаменитый указ, начавший отсчет теперь уже 200-летней истории Августовского канала, нацеленный при строительстве на минимальное количество земляных работ и максимальное использование существующих водных ресурсов.

Удивительный факт: тогдашние военные чиновники были дотошными буквоедами. Каждый создаваемый проект обязан был быть в двух идентичных экземплярах. Один находился по месту нахождения объекта, второй отправлялся в архив в Санкт-Петербург. Сегодня в военно-историческом архиве северной столицы хранится до сотни томов с подробными планами, чертежами, ведомостями, отчетами о том, сколько и каких материалов вплоть до гвоздей потрачено в конкретную дату на такой-то объект и даже доносами на офицеров-строителей. Все это – архив Августовского канала – уникальный клад, который еще ждет своих исследователей.

Большинство местных крестьян разных национальностей трудилось на тяжелых земляных работах под обещание освобождения от крепостного права. Потом в честь этого был назван один из судоходных шлюзов «Свобода». Материалы доставлялись из ближайших районов на расстоянии от 50 до 100 километров, для этого создавались десятки специализированных цехов и даже металлургический завод для литья изделий из металла, сооружались дороги для перевозки осынових свай и деталей для дубовых запорных ворот.

Но самым интересным, восхищающим современных строителей и сегодня был впервые примененный «французский» рецепт гидравлической известки, становившейся со временем монолитом для скрепления каменных блоков и кирпичей в шлюзовых камерах – 80 процентов гашеной известки смешивалось с 20 процентами специальной глины – цемента тогда еще не было.

Уделялось большое внимание и вписыванию сооружений канала в окружающую нетронутую природу. А это и букировочные дороги вдоль шлюзов, краснокирпичные домики шлюзовых смотрителей, сохранившиеся до сих пор в первоначальном виде, оплетка берегов водных путей. Сохранились десятки таблиц с именами талантливых инженеров, создателей рукотворных шлюзовых камер.

Длинная, наполненная порой драматическими событиями, выдавшая судьбу у Августовского канала, достойная большой книги или телесериала. Не-

для меня terra inkognita»

сколько лет по нему ходили небольшие суда с товарами. Но строительство сети железных дорог отдало каналу только возможность сплавлять лес, приводило его в запустение.

Многие объекты пострадали в годы Первой мировой войны. И лишь с 1920 года здесь зарождается байдарочный туризм, популярный до сих пор, создаются яхт-клубы, организуются пароходные путешествия. Вот такая краткая история, услышанная мной во время моего первого путешествия по польской стороне Августовского канала, сегодня состоящего из 15 шлюзов, протяженностью 80 километров. А остальное, как сказал мне гид на теплоходе, «за государственной границей СССР и ПНР, за железным занавесом на территории советской Беларуси. Но там канал не работает, он, к сожалению, заброшен». Мне подарили карту всего Августовского канала с заштрихованным отрезком в 23 километра и тремя шлюзами от границы до Немана. Тогда шел 1989 год...

ГЕРОИЧЕСКИЕ СТРАНИЦЫ

Эти немного обидные слова заставили по возвращении домой в Гродно дожидаться повода, чтобы уже через пару месяцев мне, тогда еще молодому редактору Гродненского телевидения, вместе с кинооператором Борисом Мещеряковым (о видео тогда даже не мечтали) выехать в пограничную зону на легендарную погранзаставу имени Героя Советского Союза лейтенанта Виктора Усова для подготовки очередной телепередачи «Часовые переднего края», ежемесячно выходившей в эфир Белорусского телевидения, о буднях воинов-пограничников.

Первый погранпост остановил нас на въезде в Солощину, куда в то время без пропуска въехать было невозможно. Мы предъявили свои разрешения и командировки на погранзаставу и быстро добрались. Там уже знали о приезде, и почти день мы были заняты плановой работой для телепередачи, снимали то, что было запланировано и что можно,

брали интервью. А потом попросили начальника заставы прогуляться по следам войны – разрушенным гидросооружениям. Я неоднократно и ранее видел их, бывая на образцовой именной погранзаставе для съемок, но ни один ее начальник (а они менялись часто, росли по службе) не мог мне или не хотел толком объяснить. Я уверен, что линия канала у них была обозначена на картах. Говорили, что это какое-то заброшенное гидросооружение, оставшееся после войны. А это и был Августовский канал, вернее, часть его, находившаяся в зоне ответственности заставы, недалеко от нее, где 22 июня 1941 года с 6 часов утра пограничники приняли неравный бой во главе с лейтенантом Виктором Усовым, сражались весь день и героически погибли.

Часть Августовского канала впервые стала советской, когда в сентябре 1939 года, после воссоединения Западной Беларуси с БССР, его разделила государственная граница между фашистской Германией и СССР после оккупации немцами Польши. Причем с края границы и у впадения в Неман это был наш участок канала, а вот середина – германская. Многие этого и сегодня не знают, удивляясь, почему сразу за популярным шлюзом Домбровка, прямо на берегу по течению к Неману, есть причал, и туристы могут увидеть два дота – большой и малый, построенные в 1940 году на берегу канала шириной в 18-20 метров на глазах у фашистов, когда государственная граница проходила по водному фарватеру.

22 июня 1941 года немцы со своего берега срудили обстреливали в упор эти доты, в которых защитники стояли насмерть. А по дороге вдоль канала через Солощину уже шли колоннами гитлеровцы на Гродно, встречая ожесточенное сопротивление придорожных дотов 68 особого укрепрайона Красной армии. Так что и здесь зима обильно полила кровью советских воинов.

В 1945 году была восстановлена Государственная граница между ПНР

и СССР. В этом виде она существует сегодня уже в независимой Республике Беларусь вместе с частью канала в 23 километра, которая оказалась на нашей территории. Отступая, гитлеровцы разрушили многие шлюзы и сооружения, в том числе и те, что сейчас у нас по дороге к Неману.

А тогда пограничники разрешили нам снимать разрушенные шлюзы недалеко от погранзаставы.

ОШЕЛОМИТЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ

Готовясь к первому телеэфиру, я встречался со многими историками, краеведами, но эта тема как-то проходила мимо них. И только известный историк архитектуры Игорь Трусов, работавший в «Белреставрации» и собравший

фотоальбомов, которыми я горжусь.

Нас приглашали туристы-водники на свои соревнования по водному туризму «Неманская весна» на байдарках по каналу во главе с энтузиастами Александром Петровым и Сергеем Тихоновичем, организовавшими в мае 1999 года первый международный слет на байдарках из Польши по Августовскому каналу и Неману в литовский Друскининкай.

Тогда байдарки переносили на плечах в обход неработающих шлюзов, и это тоже был незабываемый экстрим. Такие сплавы были ежегодными. А житель деревни Немново, рано ушедший из жизни, Ян Зажецкий, принимавший участие по своей инициативе вместе с сельчанами в восстановлении шлюза-регулятора Куркуль, который поддерживал общий уровень воды во всей

В полной мере проявили здесь свой талант проектировщики института «Белгипроводхоз», рабочие-строители «Гродномелиоводхоза» и десятки других организаций, мастерами вдохнувшие новую жизнь в умирающий канал и восстановившие за несколько лет не только этот гидрозел, но и почти все 23 километра знаменитой трассы Августовского канала на территории Польши. В нее входит 3 судоходных шлюза – Волкушек, Домбровка и уникальный, ранее трехкамерный, а сегодня четырехкамерный шлюз Немново. 5 шлюзов-регуляторов. В 2005 году тогда еще дружественное к нам правительство Республики Польша подписало соглашение с правительством Беларуси о восстановлении своими силами на пограничном участке границы судоходного шлюза Кукинец и регулятора Волкушек и вовремя справилось с этой задачей.

Есть еще одна изюминка – у нас на шлюзах восстановлены аутентичные разводные мосты для транспортных средств. В Польше мосты прямые. Это итог успешной командировки в Санкт-Петербург уже упомянутой мной краеведа Игоря Трусова, ставшего на время реставрации главным историком проекта. В военно-историческом архиве ему удалось получить копии подлинных чертежей разводных мостов и привезти их в Гродно. По ним инженеры и строители восстановили уникальные механизмы вручную разводных мостов, восхищаясь всех посетителей белорусской части канала.

НАШЕ КУЛЬТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ

Еще к моменту окончания ремонтных работ на белорусской части канала группой ученых-историков двух государств было подготовлено совместное научное досье по Августовскому каналу как заявке для включения этого объекта в Список памятников мирового наследия ЮНЕСКО. История вопроса насчитывает десятилетия. Думаю, что это не осуществится из-за агрессивной политики к нам руководства сегодняшних соседей и всего Запада. И тем интереснее нам недавняя инициатива и предложение Государственного секретаря Союзного государства Дмитрия Мезенцева о создании своего Списка культурного наследия Союзного государства Беларуси и России. Уверен: Августовский канал в Беларуси будет там в числе первых.

Трудно перечислить все, что сегодня на белорусской стороне канала, который полюбили, ежегодно туда устремляются тысячи гродненцев, туристы со всей республики и иностранцы, для которых даже в режиме западных санкций к Беларуси действует безвизовый режим. Это всевозможные фестивали и спортивные мероприятия разных видов, велодорожки, скандинавская ходьба, прогулки на двух теплоходах и неповторимое шлюзование, музеев, настоящие ярмарки ремесел и гастрофесты. Побывать здесь, подышать чистейшим свежим воздухом, зарядиться каждому перед рабочей неделей стоит того. К слову, уже на несколько месяцев вперед расписана очередь на теплоход, что говорит – наш канал стал туристическим хитом Беларуси.

9 июня, в третий день XIV Республиканского фестиваля национальных культур, праздник из Гродно переместится на Августовский канал, где будет торжественно отмечено 200-летие его создания. Уже готовимся!

АЛЕКСАНДР ПОСМИНСКИЙ

2004 год канал встретил полной реконструкцией всех сооружений на белорусской части. По масштабу работ это была поистине общереспубликанская стройка, бывалые строители называли ее аналогом БАМа на нашей земле.

целую энциклопедию о каждом доме в историческом центре Гродно, был погружен и в историю Августовского канала и его белорусской части, знал даже названия шлюзов, историю их возведения.

В 1950 годы канал, как ненужный объект, был снят с государственного баланса речного ведомства БССР и оказался на долгие годы ничейным, обреченным разрушаться и тихо умирать в забвении.

Я впервые показал в «Новостях» на областном ТВ сюжет про заброшенный и бесхозный памятник гидротехнического зодчества на нашей земле и удивился тому всплеску интереса, который проявили к его судьбе и восстановлению гродненцы. Меня не только благодарили за открытие темы, но и говорили об иницировании международных конференций по Августовскому каналу архитекторы во главе с Анатолием Пархутой (он станет научным руководителем проекта восстановления белорусской части канала), просили сделать фотоматериал. Так родилось несколько фотовыставок, подготовленных фотоклубом «Гродно» на разных этапах жизни канала, в том числе и обновленного, показанных в различных местах и даже в Москве, серия моих видеосюжетов о канале для телевидения, международный фототеленур с участием поляков и шесть печатных изданий

системе, показал мне даже созданный им небольшой, но впечатливший не только меня, частный музей канала.

БЕЛОРУССКИЙ БАМ

О канале и его восстановлении стали задумываться и власти. И только благодаря поддержке Президента Республики Беларусь Александра Григорьевича Лукашенко, увидевшему в Августовском канале важнейший объект развития международного туризма, следовательно, еще один источник создания новых рабочих мест и пополнения казны государства, дело сдвинулось. 8 января 2004 года президентом был издан указ «Об организации работ по реконструкции части Августовского канала». В тот год канал встретил полной реконструкцией всех сооружений на белорусской части. По масштабу работ это была поистине общереспубликанская стройка, бывалые строители называли ее аналогом БАМа на нашей земле. Более 400 юношей и девушек – студентов-строителей из разных уголков страны, членов БРСМ – активно трудились здесь и полюбили этот красивейший уголок белорусской земли. Всего за неполных два года в восстановлении канала участвовало около 3000 тысяч человек, было задействовано более 800 единиц техники и освоено 34,5 миллиарда рублей бюджетных средств.

