

УДК 94(746) «1921/1939»

Алена Мікалаеўна Абухава¹, Ганна Станіславаўна Касяноўская²

¹канд. гіст. навук, дац.,

дац. каф. гісторыі Беларусі, археалогіі і спецыяльных гістарычных дысцыплін
Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы

²канд. гіст. навук, дац. каф. сацыялогіі і спецыяльных сацыялагічных дысцыплін
Гродзенскага дзяржаўнага ўніверсітэта імя Янкі Купалы

Elena Abukhava¹, Hanna Kasyanouskya²

¹PhD in History, Associate Professor,

Associate Professor of the Department of History of Belarus, Archeology and Special Historical Sciences
of the Yanka Kupala State University of Grodno

²PhD in History, Associate Professor of the Department of Sociology and Special Sociological Sciences
of the Yanka Kupala State University of Grodno

e-mail: ¹obuhova_en@grsu.by; ²Vojtexhik_AS@grsu.by

ГАСПАДАРЧАЕ І РЭКРЭАЦЫЙНАЕ ВЫКАРЫСТАННЕ КАНАЛА АГІНСКАГА Ў 1921–1939 гг.

Канал Агінскага быў адноўлены польскімі ўладамі ў 1923–1927 гг. пасля амаль поўнага разбурэння ў выніку баявых дзеянняў Першай сусветнай вайны. Асноўнымі мэтамі аднаўлення гэтага воднага шляху Заходняй Беларусі было яго выкарыстанне для сплаву лесу з ваколіц канала ў Піну і Шчару і далей на заходнія рынкі. Таксама канал Агінскага ў міжваенны час выкарыстоўваўся для перавозкі грузаў і пасажыраў у паўночныя рэгіёны Палескага ваяводства. У другой палове 1930-х гг. канал Агінскага стаў часткай водных турыстычных маршрутаў, злучаючы басейны Піны і Нёмана. Перамяшчэнне турыстаў у зоне канала Агінскага было досыць няпростым з-за ўплыву фізіка-геаграфічных умоў і праблем з абслугоўваннем канала пасля Целяхан.

Ключавыя словы: Заходняя Беларусь, водныя шляхі зносін, водны транспарт, каналы, водны турызм.

Economical and Recreational Using of the Oginski Canal in 1921–1939

The Oginski Canal was rebuilt by the Polish authorities in 1923–1927 after almost complete destruction during the First World War. The main purpose of the restoration of this waterway in Western Belarus was to use it for wood rafting to Pina and Shchara and further to the western markets. The Oginski Canal was also used in the interwar period to transport goods and passengers to the northern regions of Polesie Voivodeship. In the second half of the 1930s the Oginski Canal became part of the water tourist routes connecting the Pina and Neman basins, the movement of tourists in the Oginski Canal area was quite difficult due to the influence of physical and geographical conditions and problems with the maintenance of the canal after Teliakhany.

Key words: Western Belarus, waterways, water transport, canals, water tourism.

Уводзіны

Адной з малавывучаных тэм міжваеннай гісторыі Заходняй Беларусі з'яўляецца развіццё транспартнай сістэмы рэгіёна. Месца воднага транспарту ў пасажырскіх і грузавых перавозках Заходняй Беларусі 1930-х гг. было разгледжана ў публікацыях А. К. Гецэвіча [1; 2]. Сярод водных шляхоў Заходняй Беларусі ў міжваенны час важнае месца займалі такія каналы, як Аўгустоўскі, Каралеўскі (Днепра-Бугскі) і Агінскага. Найперш яны звязвалі рэкі рэгіёна з басейнам Віслы, даючы магчымасць перавозіць грузы ў межах Польшчы і на знешнія рынкі.

У артыкуле разгледжаны аднаўленне і функцыянаванне канала Агінскага ў 1921–

1939 гг., асаблівасці яго выкарыстання ў гаспадарчых і рэкрэацыйных мэтах, дадзена ацэнка месца канала Агінскага ў гаспадарчым жыцці ўсходніх ваяводстваў Польшчы.

Асноўная частка

Канал Агінскага, пабудаваны яшчэ ў 1765–1768 гг. па ініцыятыве віленскага ваяводы Міхаіла Казіміра Агінскага, злучыў прытокі Нёмана і Прыпяці – Шчару і Ясельду адпаведна – і такім чынам зрабіў мажлівым сплаў дрэва як у порты Чорнага мора, так і Балтыйскага мора [3, s. 3]. Ён быў адным з пяці судаходных каналаў, што месціліся на тэрыторыі Рэчы Паспалітай, з якіх чатыры былі (цалкам ці часткова) на тэры-

торыі сучаснай Беларусі [4, s. 425]. Перад Першай сусветнай вайной рух тавараў праз канал Агінскага (з Клайпеды на Прыпяць) быў досыць ажыўлены ў двух кірунках і дасягаў 50 000 т (найперш, гаворка ідзе пра сплаў лесу) [4, s. 429].

Канал Агінскага моцна пацярпеў у гады Першай сусветнай вайны [5, s. 640]. Службовыя і гаспадарчыя будынкі пры шлюзах і мастах, а таксама будынак кіраўніцтва канала ў Целяханах былі спалены. Самі шлюзы, а таксама дапаможныя гідратэхнічныя аб'екты канала былі ці спалены, ці ўзарваны. Правы бераг канала стаў ліній абароны нямецкай арміі, там былі пабудаваны жалезабетонныя доты, акопы для стральбы. Вада з канала была спушчана на прылеглыя тэрыторыі, агароджа на левым беразе разбурана, каб не замінаць стральбе з дотаў на правым беразе. У самім канале пасля знікнення з яго вады нямецкімі ваеннымі былі зроблены перашкоды з калючага дроту. Дадатковы канал на правым беразе, дзе былі нямецкія пазіцыі, быў засыпаны. Як вынік, у 1918 г. канал выглядаў не як судходны водны шлях, а як роў, зарослы хмызняком і заплечены калючым дротам [3, s. 4].

Польскі ўрад ад пачатку ўсталявання ўласнай дзяржавы шмат высілкаў аддаваў на прывядзенне водных дарог ва ўсходніх ваяводствах краіны ў прыдатны для карыстання стан. Створанае ў 1919 г. Міністэрства грамадскіх работ імкнулася аднавіць водныя шляхі і іх інфраструктуру да перадваеннага стану [4, s. 429]. У 1921 г. была скончана адбудова двойчы знішчанага падчас Першай сусветнай вайны канала Каралеўскага (Днепра-Бугскага). У 1922 г. былі скончаны работы на Аўгустоўскім канале, рух па якім не спыняўся ў гады Першай сусветнай вайны, і пачалася рэканструкцыя цалкам разбуранага Агінскага канала, якая цягнулася 4 гады: з 1923 па 1927 [3, s. 4]. Было пабудавана 10 шлюзаў, канал быў ачышчаны ад завалаў і баявых умацаванняў, адноўлены адсутныя водаадводныя каналы. Усе працы былі завершаны на працягу чатырох гадоў, нягледзячы на вельмі складаныя (як тэхнічныя, так і фінансавыя) умовы і пытанні бяспекі. Таксама была ўмацавана прыстань і месца зімоўкі транспарту ў Пінску, пабудаваны месцы зімоўкі баркаў у Гродне і Пултуску [5, s. 642]. Аднаўленчыя працы праводзіліся таксама ў найбольш

значных партах на Агінскім канале і рацэ Шчары – Целеханах і Слоніме, дзе былі ўзведзены металічныя масты: у першым выпадку – развадны для пропуску параходаў, у другім – чыгуначны [6]. Праз канал былі перакінутыя і драўляныя развадныя масты: каля вёсак Выганошчы, Вулька і мястэчка Целяханы. Неразвадным быў толькі чыгуначны мост для вузкакалейнай дарогі ў Целяханах [3, s. 16–17]. Нарэшце, цэлая серыя рачных участкаў Шчары, Ясельды, Прыпяці, Стыры, Гарыні, Піны, Нёмана і Віліі была ачышчана ад перашкод для судходства ў выглядзе рэшткаў ваенных мастоў, меляў, зараснікаў і г. д. Такім чынам, сетка водных шляхоў у Заходняй Беларусі стала цалкам прыдатнай для выкарыстання ў гаспадарчых мэтах [5, s. 642].

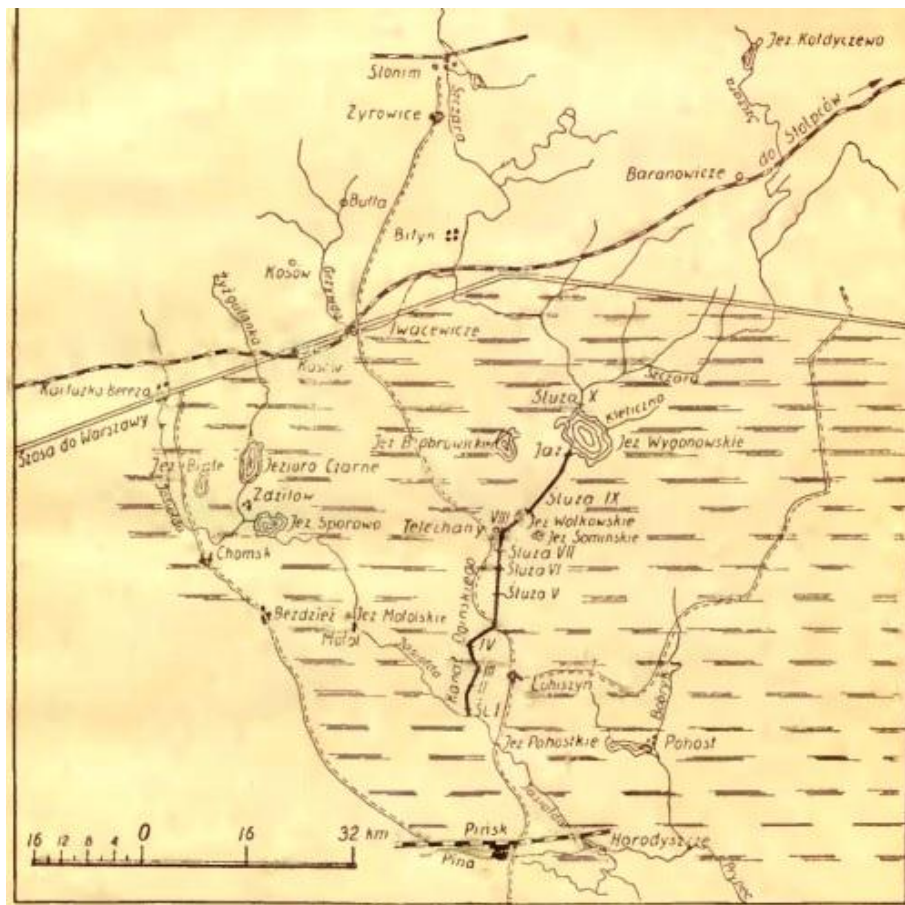
Урачыстае адкрыццё каналу Агінскага для судходства адбылося 9 ліпеня 1927 г. у прысутнасці вялікай колькасці людзей і міністра грамадскіх работ Е. Марацэўскага [3, s. 4]. Пасля афіцыйнага адкрыцця навігацыі па канале развіццё інфраструктуры канала не спынілася: у 1928 г. былі пабудаваны гаспадарчыя будынкі каля шлюзаў, таксама вяліся работы па паглыбленні русла, у выніку якіх глыбіня канала дасягнула аднаго метра.

Даўжыня канала Агінскага ад Ясельды да Шчары складала 53,95 км (з улікам азёр Ваўкавыскага і Выганашчанскага, праз якія праходзіў шлях). Вада ў канал паступала з возера Выганашчанскага, якое размяшчалася на вадападзеле паміж басейнамі Чорнага і Балтыйскага мора. Дзевяць шлюзаў месціліся на адрэзку ад Ясельды да Выганашчанскага возера, у выніку караблі і плыты падымаліся на 17 метраў над узроўнем Ясельды і пры дапамозе аднаго шлюза пасля дадзенага возера спускаліся на адзін метр да ўзроўню ракі Шчара. Шлюзы на канале былі адна-камерныя, драўляныя, мелі даўжыню 53 м і глыбіню 4 м. Вароты ў шлюзах таксама былі драўлянымі [3, s. 4–5].

Шырыня канала складала каля 18 м, а на адрэзку ад шлюза нумар 9 да возера Выганоўскага – каля 12 м. Для рэгуляцыі ўзроўню вады ў канале былі пабудаваны абвадныя дапаможныя каналы, куды можна было спускаць ваду з асноўнага русла. Правы дапаможны канал цягнуўся ад Целяхан да Ясельды і меў даўжыню 29,8 км, левы пачынаўся паміж шлюзамі 6 і 7 і таксама

даходзіў да Ясельды [3, с. 7]. З кожнага боку канала цягнулася паласа каля 25 м шырынёй, прызначаная для людзей ці коней, што буксіравалі баржы. Таксама зімой там рабілі склады драўніны, якую збіраліся сплаўляць па канале летам. На канале было два прыстанкі: Целяханы і Агінскіх [2, с. 140].

Па інфармацыі Е. Вяндзіньскага, судоходства па канале пачалося ўжо восенню 1927 г. [3, с. 4]. На малюнку паказана траса канала Агінскага, дзе даецца прыкладнае размяшчэнне ўсіх шлюзаў і плацін канала, рачная сетка гэтай часткі Заходняй Беларусі, а таксама размяшчэнне канала адносна чыгуначных і шасейных дарог [3, с. 5].



Малюнок. – План каналу Агінського (аґтар – Е. В'яндзіньскі)

Заканадаўства, што рэгулявала судаводства па рэках і азёрах Польшчы, уключала ў сябе наступныя прававыя акты: Водны кодэкс ад 19.09.1922 г., распадаржэнне Прэзідэнта Польшчы аб судаводстве і сплаве ад 06.03.1928 г., распадаржэнне міністра камунікацый ад 23.03.1934 г. аб рэгуляванні судаводства і сплаву па водных шляхах [4, s. 440].

Канал Агінскага ўваходзіў разам з Каралеўскім каналам, Прыпяцю і прытокамі ў Пінскі водны вузел, працягласць суднаходных водных шляхоў якога складала 790 км. Усяго ў міжваеннай Польшчы па стане на 1939 г. суднаходнымі былі 6 267 км водных шляхоў [4, s. 433].

Па меркаванні М. Рыбчынскага, суднаходнасць Прыпяці можна было ацаніць у 200 т, не нашмат менш яна была і ў нізоўях Стыры і Гарыні, дзе пасажырскі і грузавы рух быў даволі ажыўлены [5, с. 641]. Прыпяць разглядалася як добры суднаходны шлях, але Буг, з якім яна была звязана Каралеўскім каналам, быў нават па стане на 1939 г. непрыдатны для суднаходства, таму тавары і пасажыры з Палесся не маглі водным шляхам трапіць да Віслы – асноўнай суднаходнай артэрыі міжваеннай Польшчы [4, с. 435].

У 1921–1930 гг. на Пінськім воднім вузле перавозілі 33 000 чалавек штогод, у

1932 г. паток пасажыраў знізіўся да 21 000, аднак у 1936 г. ён дасягнуў 106 300 чалавек.

Трэба адзначыць, што 70 % ад агульнай колькасці грузаў і пасажыраў, якія перавозіліся ў міжваеннай Польшчы водным транспартам, перамяшчаліся па Вісле, а доля Нёмана і іншых водных шляхоў усходніх ваяводстваў не перавышала 1 % ад агульнага аб'ёму водных перавозак [4, s. 438].

Рэкі і каналы Заходняй Беларусі актыўна выкарыстоўваліся ў міжваенны перыяд для транзіту лесу. Аб'ёмы сплаву моцна залежалі ад кан'юнктуры рынку. Так, па Прыпяці з прытокамі сплаўлялі ад 150 т бяровенняў у год у 1934 г. да 88 т у 1936 г. Для сплаву лесу выкарыстоўвалі ўсе тры

каналы (Каралеўскі, Аўгустоўскі і Агінскага) [2, с. 138, 140]. Яшчэ ў 1924 г. польскі ўрад перадаў англійскаму акцыянернаму таварыству права вырубкі лесу ў Белавежскай пушчы, на Гродзеншчыне і Слонімшчыне тэрмінам на 10 гадоў, а таксама здаў у арэнду лесапільныя заводы, за што атрымаў 2,5–3 млн фунтаў стэрлінгаў штогод. Пры гэтым англічане мелі права рубяць да 720 тыс. м³ лесу ў год [6]. Вырублены лес было зручна перавозіць праз канал Агінскага, які пачаў выкарыстоўвацца для гэтых мэтай яшчэ да пачатку завяршэння аднаўленчых работ – у 1923–1926 гг. З 1927 г. па ім таксама пачалі перавозіць дровы, грузы і пасажыраў (табліца) [3, s. 29].

Табліца. – Гаспадарчае выкарыстанне канала Агінскага ў 1923–1929 гг.

Год	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Сплаў лесу, м ³	5 700	5 000	5 800	9 000	6 000	17 400	24 800
Перавозка дроў, т	–	–	–	–	96	385	2731
Перавозка пасажыраў, чалавек	–	–	–	–	100	600	788

Сярод грузаў, што перавозілі па канале, вызначаўся калючы дрот – яго ў 1929 г. перавезлі 645 т, гэта ў шмат разоў перавышала колькасць іншых тавараў: жалеза, цукру, збожжа, нафты, паперы і інш.

Ужо летам 1927 г., калі па канале Агінскага пачалася навігацыя, па ім перавозілі дровы на двух драўляных барках (з Целяхан да Ясельды) [3, s. 27]. Акрамя таго, па канале ў жніўні і верасні 1927 г. (2 разы ў месяц) і адзін раз у кастрычніку курсіравала барка, у якой перавозілі грузы ад Пінска да Целяхан і назад. Яе буксіравалі людзі, што ішлі па беразе, не толькі падчас праходжання па канале, але па рэчцы Ясельда [3, s. 30]. Пасажыры мелі мажлівасць даплыць да Целяхан з Пінска на невялікім (асадка да 50 см) параходзе «Секунда», які зрабіў у жніўні 1927 г. сем рэйсаў. У 1928 г. да «Секунды» дабавіліся параходы «Ладны» і «Арол». Навігацыя параходаў па канале была найбольш актыўнай з мая па жнівень. Ужо ў верасні параходы не маглі прайсці праз першы шлюз з-за зніжэння ўзроўню вады ў Ясельдзе. У 1929 г. акрамя драўляных барак па канале Агінскага курсіравалі параходы «Секунда», «Ладны» і «Вільня». Дзве вялікія баркі перавозілі дрэва, трэцяя барка і параходы – пасажыраў і тавары з Пінска да Целяхан. Згодна з прыведзенай Е. Вандзінскай інфармацыяй, «Ладны» і «Вільня»

летам 1928 г. зрабілі адпаведна 1 і 5 рэйсаў да Целяхан з Пінска і назад, «Секунда» ж – 44 рэйсы [3, s. 28]. Усе пералічаныя вышэй караблі былі прыватнымі. Аднак па канале Агінскага зрэдку хадзілі і дзяржаўныя маторкі «Кошарэк» «Галаруў» і інш.

Зімой навігацыі па канале Агінскага не было. Параходы і баркі, што курсіравалі з Пінска да Целяхан, становіліся на зімоўку ў Пінску, а тыя баркі, што выкарыстоўваліся пераважна на канале, зімавалі на ім жа каля шлюзаў.

Плыты з бяровенняў плылі па канале доўга. Па словах плытагонаў, якія перадаў падарожнік А. Шмук, ад Целяхан да Пінска яны праходзілі аж за 8 дзён. Прычынамі былі стаячая вада канала, слабае цячэнне Ясельды і далейшы сплаў супраць цячэння Піны. Шмат часу забірала шлюзаванне доўгіх звязак дрэва, якія перад шлюзамі дзялілі на больш кароткія кавалкі, а потым зноў збіралі ў доўгія плыты [6, s. 34].

З плытагонаў бралі грошы за сплаў па канале: за кожныя 10 м плыта, што праплыў 10 км, кіраўніцтва водных шляхоў у Целяханах брала 3 грошы і па 1 злотаму за шлюзаванне такой колькасці бяровення, што змяшчалася ў шлюз. Як вынік, 1 плыт дрэва пры сплаве па ўсіх 10 шлюзах каштаваў прыкладна 41 злоты [6]. Ваенныя караблі ад платы за шлюзаванне вызваліліся. Усяго

даходы дзяржавы ад аплаты сплаву, шлюзавання, дазваляў на рыбалоўства на канале складалі ў 1927 г. 5 240 злотых, у 1928 г. – 26 650 злотых, у 1929 г. – 24 740 злотых адпаведна [3, с. 36].

Такім чынам, канал прыносіў польскаму ўраду значныя даходы, якія ішлі з аплаты плытоў. Гэтая карціна азмрочылася ў час эканамічнага крызісу 1929 г., вынікам якога стала амаль поўнае спыненне сплаву лесу па канале, паступова адноўленага ў 1930-х гг. [6].

Пасажырскі маршрут Пінск – Целяханы – Пінск, які праходзіў праз рэкі Піна, Ясельда і канал Агінскага, працягваў дзейнічаць, хаця падарожнікі былі ў дарозе ад 9 да 11 гадзін па розных звестках [7, с. XLII; 8, с. 55]. Падарожнікі плылі 15 км па Піне, 39 па Ясельдзе і 29 км па канале Агінскага, усяго 83 км. Е. Вьндзіньскі слушна адзначаў, што для пасажыраў лепш было абіраць аўтобусны маршрут Пінск – Целяханы, рух па якім займаў усяго тры гадзіны, а адлегласць складала 55 км [3, с. 29]. Такі марудны рух па водным шляху да Целяхан быў абумоўлены тым, што параходам нельга было развіваць на канале хуткасць больш за 7 км у гадзіну, каб не падымаць хвалі, якія размывалі берагі канала [3, с. 30]. Таксама час займала шлюзаванне і чаканне сваёй чаргі да шлюза.

У Заходняй Беларусі міжваеннага часу адным з самых масавых відаў турызму быў водны (асабліва сплавы на байдарках), сапраўдны росквіт якога прыйшоўся на другую палову 1930-х гг. [8, с. 54]. Маршруты байдарачнікаў пралягалі і праз канал Агінскага. У 1933 г. у канцы чэрвеня з нагоды 150-годдзя функцыянавання канала Агінскага, 300-годдзя смерці гетмана Льва Сапегі, 400-годдзя атрымання Слонімам магдэбургскага права прадстаўнікі Польскага краязнаўчага таварыства і мясцовых клубаў аматараў грэблі вырашылі арганізаваць сплаў «Шляхам Сапегі і Агінскага». Маршрут павінен быў пачацца ў Пінску і скончыцца ў Аўгустове, прайсці па каналах Агінскага і Аўгустоўскім. Удзельнікі сплаву збіраліся трапіць на ўрачыстасці ў Слоніме (у гонар Сапегі) і ў Гродне (у гонар Стэфана Баторыя). Для арганізацыі сплаву быў створаны Міжклубны арганізацыйны камітэт, які абавязваўся падрыхтаваць на трасе каля 20 месцаў для начлегу ўдзельні-

каў. У час знаходжання ў Слоніме мясцовым аддзелам Польскага краязнаўчага таварыства планаваліся кароткія паездкі ўдзельнікаў сплаву ў яго ваколіцах: у Жыровічах, Быцені, Ружанах, Сынкавічах, Зельве, Дзярэчыне і інш. [9]. Аднак бліжэй да лета пачатак сплаву перанеслі на ліпень. Удзел у сплаве быў платным: за ўвесь шлях – 12 злотых, за ўчастак ад Пінска да Слоніма ці ад Слоніма да Аўгустова – 8 злотых. Па канале Агінскага ўдзельнікі сплаву мусілі прайсці 3 і 4 ліпеня, заначаваўшы ў Целяханах [10].

Апісанне сплаву па канале Агінскага ў 1936 г. пакінуў А. Шмук у кнізе «З Пінска да Аўгустова на байдарцы» [11]. Разам з сябрамі ён пачаў водны паход у першай палове жніўня з Пінска на байдарцы «Воўк». Па Піне падарожнікі даплылі да Гарадзішча, а потым павярнулі на р. Ясельду. Адтуль яны трапілі ў канал Агінскага. Падарожнікаў уразіла прамая лінія канала, абাপал якога праглядаліся рэшткі нямецкіх бетонных умацаванняў часоў Першай сусветнай вайны, пазначаныя знакамі Міністэрства вайсковых спраў (MSW) Рэчы Паспалітай і нумарам [6]. Іх напалохала першае шлюзаванне, калі байдарка з пасажырамі гоідзлася на дне чатырохметровай шлюзавай камеры, а зверху ліліся плыні вады, падымаючы невялікі караблік [11, с. 32]. Роўная паласа канала трымалася з двух бакоў землянымі валамі і драўлянымі сценкамі, што падпіралі валы. Дрэвы, пасаджаныя абাপал уздоўж канала, упрыгожвалі краявід [11, с. 33]. Паколькі вада ў канале была нерухомая, то А. Шмуку з сябрамі даводзілася ўвесь час веславаць, каб рухацца наперад. На шчасце, іх узяў на буксір уладальнік маторнай лодкі і хутка дацягнуў да прыстанку ў Целяханах [11, с. 33, 36].

З запісаў работніка шлюза ў Целяханах А. Шмук даведаўся, з якіх мясцін былі спартсмены-весляры, што праязджалі каналам раней: з Познані, Сілезіі, Львова, Варшавы. Службовец паведаміў падарожным пра вельмі актыўны рух на канале ў ліпені, калі праязджала многа спартсменаў на байдарках, сплаўляліся плыты, ездзілі баржы з таварамі [11, с. 36]. У першай палове жніўня колькасць аматараў вандровак зніжалася. За Целяханами канал зарос у 1936 г. водарасцямі, якія моцна перашкаджалі руху

байдаркі, але падарожныя даплылі да возера Выганашчанскага [11, s. 38].

Летам 1938 г. група навучэнцаў Львоўскага дзяржаўнага ліцэя на чале са студэнтам Станіславам Цвёрдахлебам вырашыла праплыць ад Луцка да Гродна. На маторнай лодцы «Крыся» яныплылі спачатку па Стыры, Струмені і Піне, спыніліся ў Пінску на два дні і пасля паплылі па Ясельдзе. Як і А. Шмук, яны апісвалі цалкам забалочаную мясцовасць у нізоўях Ясельды, дзе за дзень шляху можна было не ўбачыць ні кавалка сухой зямлі, не гаворачы пра жыллё. За шлюзаванне на канале Агінскага падарожнікі заплацілі 41 злоты і прайшлі 10 шлюзаў. Пасля возера Выганашчанскага падарожнікі з Львова трапілі ў Шчару, дзе ім сустрэліся доўгія ланцужкі плытоў з бярвенняў. У Слоніме яны наведлі мясцовы музей, а Нёман уразіў высокімі берагамі і параходамі. З Гродна ў Львоў падарожнікі вярнуліся на цягніку [12, с. 63–66].

Заклучэнне

Такім чынам, канал Агінскага, адноўлены польскім урадам у 1923–1926 гг., выконваў у 1927–1939 гг. шэраг лагістычных функцый: сплаў лесу, перавозка грузаў, перавозка пасажыраў з Пінска ў Целяханы, выкарыстанне ў турыстычных мэтах. Асноўнымі былі лесасплаў і часткова груза-

перавозка, бо ў Палескім ваяводстве міжваеннага часу было няшмат магчымасцяў для перамяшчэння цяжкіх і буйнагабарытных грузаў. Як адзначаў у 1932 г. інжынер Валеры Сабалеўскі, значэнне канала Агінскага як артэрыі для сплаву лесу ў міжваенны час знізілася. Гэтаму было шмат тлумачэнняў. Па-першае, перасталі ісці плыты з Палесся да Нёмана з-за цяжкасцяў у адносінах Польшчы з Літвой і СССР. Лес цяпер вывозіўся з ваколіц канала да Пінска, і хуткасць вырубкі вяла да таго, што аб'ёмы лесу памяншаліся і сплаў таксама знізіўся.

Праблемай для плытагонаў было возера Выганашчанскае, вялікае воднае люстра якога, моцныя вятры і ілістае дно стваралі кепскія ўмовы для судаходства. Расійскі ўрад да рэвалюцыі нават меў праект працягу канала збоку ад небяспечнай воднай перашкоды [3, s. 44].

Перавозка пасажыраў ажыццяўлялася на параходах з Пінска да Целяхан і мела лакальнае значэнне.

У другой палове 1930-х гг. актывізавалася турыстычна-рэкрэацыйнае выкарыстанне канала, праз які праходзілі маршруты байдарачнікаў. Перамяшчэнне турыстаў у зоне канала Агінскага было досыць няпростым з-за ўплыву фізіка-геаграфічных умоў і праблем з абслугоўваннем канала пасля Целяхан.

СПІС ВЫКАРЫСТАНАЙ ЛІТАРАТУРЫ

1. Гецэвіч, А. К. Транспарт і шляхі зносін у Заходняй Беларусі (1921–1939 гг.) / А. К. Гецэвіч // Весн. ГрДУ імя Янкі Купалы. Сер. 1, Гісторыя і археалогія. – 2015. – № 3 (203). – С. 6–12.
2. Гецэвіч, А. Транспартна-лагістычны і турыстычна-рэкрэацыйны патэнцыял воднага басейна Заходняй Беларусі ў міжваенны перыяд / А. Гецэвіч, В. Тарасаў // Шлях да ўзаемнасці = Droga ku wzajemności : матэрыялы XXIV Міжнар. навук. канф., Гродна, 26 кастр. 2018 г. / Гродзен. дзярж. ун-т ; рэдкал.: Я. Панькоў [і інш.]. – Гродна, 2019. – С. 138–143.
3. Kanał Ogińskiego: Referaty na I Narodowy Kongres Żeglugi. – Warszawa, 1932. – 56 s.
4. 20-lecie komunikacji w Odrodzonej Polsce (1918–1939) / red. S. Faecher, dr. S. Peters. – Kraków, 1939. – 543 s.
5. Rybczyński, M. Drogi wodne w Polsce / M. Rybczyński // Przegląd techniczny. – 1927. – № 27–28. – S. 639–643.
6. Герасімчык, В. Агінскі канал у часы II Рэчы Паспалітай [Электронны рэсурс] / В. Герасімчык. – Рэжым доступу: <https://harodnia.com/be/sionnia/prabliemy-spadczyny/579-vasil-gerasimchyk-chastka-iii-aginski-kanal-u-chasy-ii-rechy-paspalitaj>. – Дата доступу: 21.03.2022.
7. Przewodnik po Polsce : w 4 t. – Warszawa : Związek Polskich Towarzystw Turystycznych, 1935. – Т. 1. – 362 s.
8. Ганский, В. А. Основные направления развития туризма в Западной Беларуси (1921–1939 гг.) / В. А. Ганский // Наук. вісн. МНУ ім. В. О. Сухомлінскаго. Істор. науки. – 2017. – № 2 (44). – С. 53–59.
9. Szlakiem Sapiehy i Ogińskiego // Dziennik Białostocki. – 1933. – № 105. – S. 3.

10. Wielki spływ kajakowców, wioślarzy i żeglarzy «Szlakiem Sapiehy i Ogińskiego» na trasie Pińsk – Słonim – Grodno – Augustów // 7 groszy. – 1933. – № 155. – S. 6.
11. Schmuck A. Z Pinska do Augustowa kajakiem / A. Schmuck. – Lwów, 1937. – 87 s.
12. Павач, А. Гродзенскія гісторыі ад Андрэя Павача / А. Павач. – Гродна : ЮрсаПрынт, 2019. – 172 с.

REFERENCES

1. Hiecevich, A. K. Transport i shliakhi znosin u Zakhodniaj Bielarusi (1921–1939 hh.) / A. K. Hiecevich // Viesn. GrDU imia Janki Kupaly. Sier. 1, Historyja i arkhiealohija. – 2015. – № 3 (203). – S. 6–12.
2. Hiecevich, A. Transportna-lahistychny i turystychna-rekreacyjny patencyjal vodnaha basiejna Zakhodniaj Bielarusi w mizhvajenny pierjad / A. Hiecevich // Shliakh da uzajemnasci = Droga ku wzajemności : materyjaly XXIV Mizhnar. navuk. kanf., Grodna, 26 kastr. 2018 g. / Hrodzien. dziazrh. un-t ; redkal.: Ya. Pan'kou [i insh.]. – Hrodna, 2019. – S. 138–143.
3. Kanał Ogińskiego: Referaty na I Narodowy Kongres Żeglugi. – Warszawa, 1932. – 56 s.
4. 20-lecie komunikacji w Odrodzonej Polsce (1918–1939) / red. S. Faecher, dr. S. Peters. – Kraków, 1939. – 543 s.
5. Rybczyński, M. Drogi wodne w Polsce / M. Rybczyński // Przegląd techniczny. – 1927. – № 27–28. – S. 639–643.
6. Hierasimchyk, V. Ahinski kanal u chasy II Rechy Paspalitaj [Eliektronny resurs] / V. Hierasimchyk. – Rezhym dostupu: <https://harodnia.com/be/sionnia/prabliemy-spadczyny/579-vasil-gerasimchyk-chastka-iii-aginski-kanal-u-chasy-ii-rechy-paspalitaj>. – Data dostupu: 21.03.2022.
7. Przewodnik po Polsce : w 4 t. – Warszawa : Związek Polskich Towarzystw Turystycznych, 1935. – T. 1. – 362 s.
8. Ganskij, V. A. Osnovnyje napravlenija razvitija turizma v Zapadnoj Bielarusi (1921–1939 gg.) / V. A. Ganskij // Nauk. visn. MNU im. V. O. Sukhomlins'kogo. Istor. nauky. – 2017. – № 2 (44). – S. 53–59.
9. Szlakiem Sapiehy i Ogińskiego // Dziennik Białostocki. – 1933. – № 105. – S. 3.
10. Wielki spływ kajakowców, wioślarzy i żeglarzy «Szlakiem Sapiehy i Ogińskiego» na trasie Pińsk – Słonim – Grodno – Augustów // 7 groszy. – 1933. – № 155. – S. 6.
11. Schmuck A. Z Pinska do Augustowa kajakiem / A. Schmuck. – Lwów, 1937. – 87 s.
12. Pavach, A. Hrodzienskija historyi ad Andreja Pavacha / A. Pavach. – Hrodna : JursaPrynt, 2019. – 172 s.

Рукапіс паступіў у рэдакцыю 11.05.2022