



You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice

Title: Walory turystyczne szlaku Kanału Ogińskiego na Polesiu Białoruskim

Author: Iwan I. Pirożnik, Walerian A. Snytko, Tadeusz Szczypek

Citation style: Pirożnik Iwan I., Snytko Walerian A., Szczypek Tadeusz. (2009). Walory turystyczne szlaku Kanału Ogińskiego na Polesiu Białoruskim. "Acta Geographica Silesiana" ([T.] 5 (2009), s. 51-56).



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Iwan I. Pirożnik¹, Walerian A. Snytko², Tadeusz Szczypek³

¹Białoruski Uniwersytet Państwowy, Wydział Geograficzny, ul. Leningradzka 16, 220030 Mińsk, Białoruś

²Instytut Geografii im. W. B. Soczawy, Syberyjski Oddział RAN, ul. Ulanbatorska 1, 664033 Irkuck, Rosja

³Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, ul. Będzińska 60, 41-200 Sosnowiec

WALORY TURYSTYCZNE SZLAKU KANAŁU OGIŃSKIEGO NA POLESIU BIAŁORUSKIM

Пиро́жнiк И. И., Сны́тко В. А., Щипе́к Т. **Туристский потенциал трассы Огинского канала в Белорусском Полесье.** Огинский канал, длиной 54 км, построен во второй половине XVIII в. в Полесье, соединяя реки Припять и Неман через их притоки Ясельда и Щара (рис. 1). Первоначально носил название Великий Пинский канал. Имел большое хозяйственное значение: использовался для лесосплава и перевозок сельскохозяйственных продуктов в балтийские порты, активизировал экономическое развитие и мелиорацию земель в зоне своего влияния. Максимальный объем перевозок отмечался в середине XIX в. (1847–1848). Во второй половине XIX в., с развитием сети железных дорог и истощением лесных ресурсов, постепенно утратил свое значение. Оживление транспортных функций канала отмечалось в межвоенный период 1920–1930-х годов. В настоящее время началась реконструкция сохранившихся гидротехнических сооружений канала и его освоение для туристских целей. Трасса Огинского канала и прилегающие территории представляют уникальный историко-культурный и природный комплекс, где сохранились атрактивные объекты разных исторических эпох и народной культуры Полесья. Они выступают важным фактором туристского освоения и, одновременно, ставят задачи охраны богатого природного и культурного наследия региона.

Pirozhnik I. I., Snytko V. A., Szczypek T. **Touristic values of waterway of the Oginsky Canal on the Belarusian Polesse.** The Oginsky Canal of length of 54 km has originated in the latter part of the 18th century on Polesse, connecting the Pripyat with the Neman through the Yaselda and the Shchara rivers (fig. 1). At first it was called The Large Pinsk Canal. It was of large economical importance: it was used to transport timber and agricultural products to the Baltic seaports, it also activated the economical development and melioration of lands in the zone of its influence. Its maximum use happened in the years 1847–1848. After this period it started to lose its significance gradually, mainly owing to the appearance of competitive railway lines. It still played its role in the period between the First and the Second World Wars. Presently the reconstruction of this hydrotechnical object was started, most of all in respect of touristic reasons. The zone of Oginsky Canal makes the unique historical-cultural and natural complex, in which interesting objects from different epochs and unique culture of Polesse occur. Presently they are important factors of touristic management of the area, which simultaneously make tasks to protect and keep the rich cultural and natural heritage of this region.

Streszczenie

Kanał Ogińskiego o długości 54 km powstał w II połowie XVIII wieku na Polesiu, łącząc Prypeć z Niemnem przez Jasiołdę i Szczarę (rys. 1). Początkowo nazywał się Wielkim Kanałem Pińskim. Miał wielkie znaczenie gospodarcze: służył do transportu drewna i produktów rolnych do portów bałtyckich, aktywizował też rozwój gospodarczy i meliorację ziem w strefie swego wpływu. Maksimum jego wykorzystania przypada na lata 1847–1848. Po tym okresie zaczął stopniowo tracić na znaczeniu, głównie z powodu pojawienia się konkurencyjnych linii kolejowych. Pełnił swoją rolę jeszcze w okresie między I i II wojną światową. Obecnie rozpoczęła się rekonstrukcja tego obiektu hydrotechnicznego, przede wszystkim ze względów turystycznych.

Strefa Kanału Ogińskiego stanowi unikatowy zespół historyczno-kulturowy i przyrodniczy (rys. 2), w którym występują ciekawe obiekty z różnych epok oraz unikatowa kultura Polesia. Są to obecnie ważne

czynniki jego zagospodarowania turystycznego, które jednocześnie stawiają zadanie ochrony i zachowania bogatej spuścizny kulturowej i przyrodniczej tego regionu.

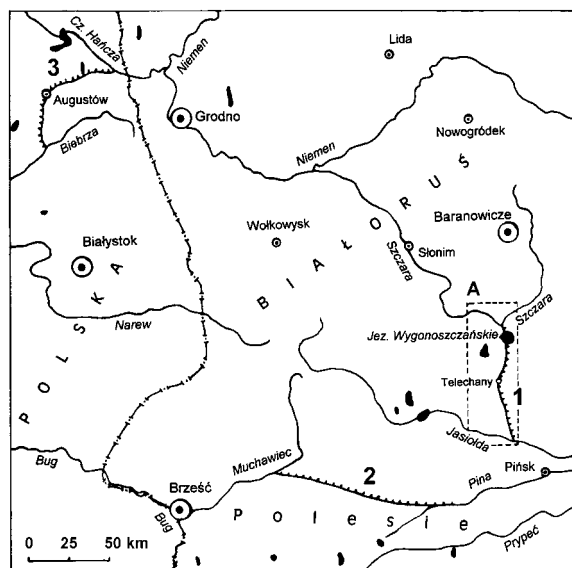
WSTĘP

Zachodnia część obecnego Polesia Białoruskiego, podobnie jak Kresy w ogóle, jest – bo tak chciała Historia – unikatowym obszarem wielokulturowym (w poprzednich wiekach wchodziła ona m. in. w skład rozległej Rzeczypospolitej, a w latach 1921–1939 – należała do Polski), jest też unikatowym obszarem przyrodniczym. Tu znajduje się wiele częściowo zapomnianych obiektów, które warto wskazać w świadomości i propagować jako ważne pomniki historii, a także jako pomniki przyrody. Jednym z takich obiektów, kiedyś mających wielkie – choć nie do końca wykorzystane – znaczenie gos-

podarcze, jest Kanał Ogińskiego (na początku zwany Wielkim Kanałem Pińskim) wraz ze swą strefą oddziaływania. W niniejszym krótkim artykule chcemy przypomnieć jego dzieje i rolę, jaką odgrywał, traktując go – wraz z przyległymi terenami – jako obiekt zainteresowania turystów.

POŁOŻENIE I HISTORIA KANAŁU OGIŃSKIEGO

Kanał Ogińskiego stanowi fragment byłego szlaku wodnego Dniepr – Niemen, który przez Szczarę i Jasiółkę łączy dorzecza Niemna i Prypeci (rys. 1). Myśl budowy tego kanału rzucił piński ziemianin Mateusz Butrymowicz, natomiast zrealizował ją – finansując w latach 1765–1783 – magnat i ziemianin, wojewoda wileński, hetman wielki litewski i jednocześnie poeta i kompozytor – Michał Kazimierz Ogiński (1728–1800). Było to dla sponsora zadanie dość proste, bo kanał przebiegał przez jego poleśkie dobra.



Rys. 1. Lokalizacja obszaru badań (A):
1 – Kanał Ogińskiego, 2 – Kanał Dniepr-Bug, 3 – Kanał Augustowski
Fig. 1. Location of investigated area (A):
1 – Ogiński Canal, 2 – Dnieper-Bug Canal, 3 – Augustów Canal

Droga wodna z dorzecza Prypeci do Niemna otwierała szerokie możliwości transportu drewna i produktów rolnych do portów bałtyckich, aktywizowała rozwój gospodarczy i meliorację ziem w strefie wpływu kanału. Budowa tego obiektu została zatwierdzona w roku 1768 przez Sejm Warszawski, który postanowił podarować Michałowi K. Ogińskiemu miasteczko Łogiszyn (obecnie rejon piński) oraz wioskę Myszkowce z przyległymi ziemiami. Od momentu spławu towarów kanałem jego właścicielowi przyznano prawo poboru opłat („po 8 zło-

tych od wiosła, albo od szprychy”). Po udziale w konfederacji barskiej (1771 r.) M. K. Ogiński został zmuszony do emigracji (w roku 1775, po objęciu go amnestią, wrócił do Słonima, gdzie zbudował kilka manufaktur i stworzył operę), a prace z przerwami były prowadzone na koszt skarbu państwa (czyszczenie rzek, budowa dróg). W 1775 r. Sejm zdecydował o rozpoczęciu spławu nową drogą wodną, jednak kanał nie był gotów na całym odcinku. Po przyłączeniu tego obszaru do Imperium Rosyjskiego, służby Sztabu Generalnego wykonały zdjęcie topograficzne, zmierzyły głębokość kanału i określiły jego zdolność transportową. W latach 1799–1804 kanał został całkowicie ukończony i stał się żeglowny. Początkowo istniały nad nim 2 mosty zwodzone: na trakcie z Pińska do Słonima oraz w okolicach Telechan.

Budowa kanałów w tamtych czasach, choć ułatwiała transport towarów, była jednak bardzo kosztowna. Robotnicy pracowali łopatami i kilofami, ręcznie wbijano pale oraz budowano specjalne boczne odgałęzienia i przegrody. Drewniane śluzy o długości 40 m i szerokości 5,25 m były otwierane i zamykane za pomocą ręcznych kołowrotów lub konnych napędów. Wzdłuż kanałów układano pomosty z drewnianych kłoców, po których chodziły zaprzęgi konne, ciągnące na linach załadowane barki albo tratwy. Po Kanale Ogińskiego spław odbywał się za pomocą tyczek lub wiosł, chociaż po obu jego stronach istniały wspomniane drewniane drogi (*bieczewniki*). Kanały znacznie ułatwiły transport towarów, uaktywniły międzyregionalną współpracę gospodarczą i geograficzny podział pracy. Odmianą rolę kanałów podkreślał A. N. Radiszczew. W swoim dziele „Podróż z Petersburga do Moskwy” napisał (wolny przekład): „Człowiek, któremu przyszło na myśl upodobnić się do przyrody w jej dobrodziejstwach i uczynić rzekę przydatną do pracy, aby wszystkie krańce regionu połączyć, godzien jest pomnika dla potomności” (1975, s. 164).

Kanał Ogińskiego miał 1 służę na odcinku między rzeką Szczarą i jez. Wygonoszczańskim (zachowała się) i 9 – od jeziora do rzeki Jasiółki, dopływu Piny. Jezioro Wygonoszczańskie (zwane też Wygonowskim), położone na bałtycko-czarnomorskim dziale wodnym, jest jednym z większych naturalnych zbiorników Polesia (objętość – 32,1 mln m³, powierzchnia zlewni – 87,1 km²) i leży najwyżej na trasie kanału (151,8 m n.p.m.), utrzymując odpowiedni w nim poziom wody. Kanał miał szerokość 12–18 m i głębokość do 1–1,5 m. Do niego należał też obustronny pas ziemi o szerokości do 25 m, na której położono – jak wspomniano wcześniej – drogę „holowniczą” (*bieczewnik*) i zbudowano tamy w tych miejscach, gdzie poziom wody w kanale był wyższy, niż na przyległych obszarach. Ogólna szerokość kanału i stref pomocniczych wynosi-

ła więc około 80 m i do dnia dzisiejszego jest dobrze widoczna na całym przebiegu (por. np. fot. 6). W pierwszej połowie XIX wieku, kanałem spławiano przede wszystkim drewno z poleskich puszczy, przewożono zboże i inne produkty rolnicze, surowiec dla manufaktur włókienniczych. W niektórych latach wielkość przewozu towarów była porównywalna z przewozami na Kanale Królewskim (dzisiaj: Dniepr-Bug – por. rys. 1), łączącym dorzecze Prypeci i Bugu. Maksymalny przewóz ładunków po Kanale Ogińskiego przypadł na lata 1847–1848. Po rzece Szczarze pływały *witiny*, *berlinki*, *russkije łodki*. Ruch jednostek pływających w górę Niemna i Szczary był w połowie XIX wieku nieznaczny zarówno z powodu już przestarzałych *bieczewników* jak i braku towarów (zdecydowaną większość towarów spławiano w dół tych rzek).

Po wybudowaniu w II połowie XIX wieku linii kolejowych (Brześć – Baranowicze – Mińsk – Moskwa; Brześć – Pińsk – Homel – Briańsk; Wilno – Lida – Baranowicze – Łuniniec – Sarny), znaczenie transportu kanału spadło. Należy tu wspomnieć, że upadek transportu rzeczno na tych ziemiach, w tym także w systemie Kanału Ogińskiego, pojawił się już wcześniej: od lat 50. XIX wieku. Częściowo jest to tłumaczone wycięciem lasów na brzegach rzek, co zmniejszyło możliwości spławu drewna. Znaczenie rzek obniżało się także w związku z ogólnym zastojem gospodarczym zachodnich guberni, ich granicznym i peryferyjnym położeniem w stosunku do głównych okręgów gospodarczych Imperium Rosyjskiego.

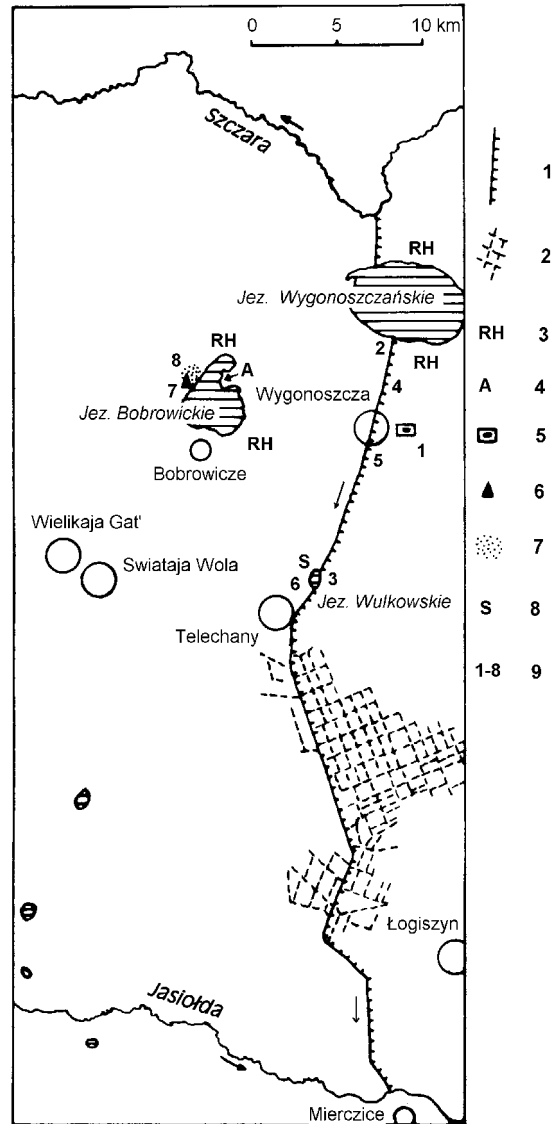


Fot. 1. Niemieckie bunkry z czasów I wojny światowej w sąsiedztwie Kanału Ogińskiego – wieś Wygonoszcza (fot. I. I. Pirozhnik)

Photo 1. German bunkers from the times of the First World War in the neighbourhood of Ogiński Canal – Wygonoszcza village (phot. by I. I. Pirozhnik)

W czasie I wojny światowej (1914–1918) i później – wojny radziecko-polskiej (1919–1920), kanał Ogińskiego znalazł się w strefie głównych walk, co spowodowało zniszczenie urządzeń hydrotech-

nicznych. Do dnia dzisiejszego wzdłuż trasy kanału na odcinku od Telechan do wsi Wygonoszcze zachowało się 10 niemieckich umocnień betonowych (bunkrów – fot. 1) z lat 1915–1916 (rosyjskich umocnień ziemnych już nie ma). W okre-



Rys. 2. Walory turystyczno-rekreacyjne strefy Kanału Ogińskiego:

1 – Kanał Ogińskiego, 2 – główna sieć rowów melioracyjnych, 3 – rezerwat hydrologiczny, 4 – stanowisko archeologiczne, 5 – bunkry poniemieckie, 6 – pamiątkowy obelisk, 7 – antropogeniczna „pustynia” piaszczysta, 8 – sanatorium „Polesie”, 9 – lokalizacja sfotografowanych obiektów

Fig. 2. Touristic-recreational values of the zone of the Ogiński Canal:

1 – Ogiński Canal, 2 – main net of drainage ditches, 3 – hydrological reserve, 4 – archaeological site, 5 – post-German bunkers, 6 – commemorative obelisk, 7 – anthropogenic sandy “desert”, 8 – sanatorium “Polesye”, 9 – location of taken photos of objects

się międzywojennym, po gruntownej odbudowie w latach 1925–1926, nawigacja po kanale została wznowiona, szczególnie od roku 1928, kiedy kanał znów stał się całkowicie splawny. Kanał był czynny do roku 1941 i wykorzystywany głównie do transportu drewna, okresowo – na odcinku Telechany–Pińsk – kursowały po nim małe statki; pływały po nim też jednostki wycieczkowe.

PODZIAŁ KANAŁU I WALORY TURYSTYCZNE W STREFIE JEGO ODDZIAŁYWANIA

Biorąc pod uwagę współczesny stan i cechy hydrotechniczne, Kanał Ogińskiego można podzielić na trzy odcinki. Na odcinku pierwszym (północnym) między rzeką Szczarą i jeziorem Wygonoszczańskim (długość około 3,5 km, różnica poziomów wody między Szczarą i jeziorem – 1 m), zachowała się 1 ze zbudowanych na tym odcinku drewnianych śluz. Odcinek drugi – od jeziora Wygonoszczańskie (poziom wody na południowym brzegu – 151,8 m n.p.m.; fot. 2, rys. 2) do miejscowości Telechany przebiega przez niewielkie Jez. Wulkowskie (powierzchnia 0,51 km², długość 1 km, maksymalna szerokość 0,7 km; fot. 3). Od jez. Wygonoszczańskie (powierzchnia 26,0 km², długość 7 km, maksymalna szerokość 4,8 km, długość linii brzegowej 21 km, maksymalna głębokość 2,3 m) do wioski Wygonoszcza (5 km) w kanale jest wystarczająco dużo wody, ale intensywnie zarasta on roślinnością wodną (fot. 4 i 5). Od wsi Wygonoszcze do wspomnianego Jez. Wulkowskiego (9 km) kanał biegnie wśród borów sosnowych z domieszką brzozy, jest wyraźnie wypłycony (fot. 6), a na niektórych odcinkach w okresie letnim wysycha. Poniżej Telechan, na trzecim – najdłuższym odcinku – do Kanału Ogińskiego wpada wiele rowów melioracyjnych (np. kanał Telechański, Chworoszczański), biegnie on przez obszary osuszonych bagien i na znacznej długości (około 30 km) funkcjonuje jako element składowy systemu melioracyjnego (rys. 2). W końcu Kanał Ogińskiego łączy się z Jasiołdą (1 km na północ-zachód od wioski Mierczice w rejonie pińskim) na poziomie jej wód 136,0 m n.p.m. Oznacza to, że różnica poziomów między jez. Wygonoszczańskim i Jasiołdą wynosi 15,8 m, a ogólna długość omawianej drogi wodnej (łącznie z jez. Wygonoszczańskim) sięga 54 km.

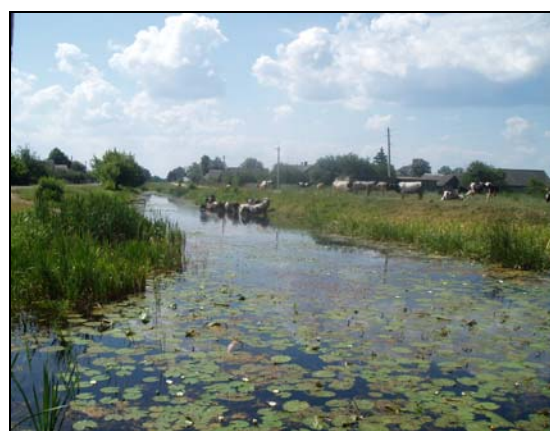
W okresie II wojny światowej (1941–1945) w strefie Kanału Ogińskiego w dniu 13 września 1942 roku miała miejsce wielka, zwycięska „bitwa ogińska” partyzanckiego oddziału im. Szczorsa z dwoma pułkami dywizji SS, które brały udział w ekspedycji karnej „Bagienne Dreszcze-Południo-Zachód” na międzyrzeczu Szczary i Griwdy



Fot. 2. Wylot Kanału Ogińskiego z jez. Wygonoszczańskie (fot. I. I. Pirożnik)
Phot. 2. Outlet of Ogiński Canal from Wygonoshcha Lake (photo by. I. I. Pirozhnik)



Fot. 3. Jez. Wulkowskie na szlaku Kanału Ogińskiego koło Telechan (fot. W. A. Snytko)
Phot. 3. Wulka Lake on the course of Ogiński Canal near Telechany village (phot. by V. A. Snytko)



Fot. 4. Kanał Ogińskiego między jez. Wygonoszczańskim a Wygonoszczą (fot. I. I. Pirożnik)
Phot. 4. Ogiński Canal between Wygonoshcha Lake and Wygonoshcha village (phot. by I. I. Pirozhnik)



Fot. 5. Pełnowodny i zarastający kanał w Wygonoszczy (fot. I. I. Pirożnik)
 Phot. 5. Oginsky Canal in the Vygonoshcha village filled with water and covering with vegetation (phot. by I. I. Pirozhnik)



Fot. 6. Wypłycony kanał na północ od Telechan (fot. I. I. Pirożnik)
 Phot. 6. Shallowed canal in the north of Telekhany village (phot. by I. I. Pirozhnik)

w sąsiedztwie jezior Wygonoszczańskie i Bobrowickie. Dzień wcześniej SS-mani spalili – wraz z mieszkańcami (łącznie 1126 osób) – 4 wioski: Krasnica, Wiado, Tupiczyce i Bobrowicze. Pierwsze trzy po wojnie już się nie odrodziły. Ku czci wszystkich ofiar postawiono pamiątkowe obeliski (fot. 7, rys. 2). Na miejscu sąsiadujących ze sobą wsi Wiado i Tupiczyce, znanych od XVI wieku, rozwinęła się niewielka antropogeniczna „pustynia” (fot. 8, rys. 2): ruchome, pełne uroku, pozbawione roślinności piaski opuszczonych pól w zupełnej ciszy otaczają dzisiaj jeden z obelisków na miejscu byłej wsi... Piaski te, oprócz waloru kulturowego, mają też istotne znaczenie fizycznogeograficzne. Obecnie zainteresowaniem turystów w strefie Kanału Ogińskiego, oprócz wspomnianego wyżej miejsca bitwy partyzanckiej oraz ponemieckich bunkrów, cieszą się także obiekty historii i kultury w Telechanach (Kurhan Pamięci, drewniana cerkiew Troicka z 1934 roku, dom działaczki podziemia), a także stanowisko archeologiczne na pół-



Fot. 7. Pamiątkowy obelisk ku czci pomordowanych ze spalonych wsi Wiado i Tupiczyce nad jez. Bobrowickim (fot. I. I. Pirożnik)
 Photo 7. Commemorative obelisk in honour of victims from burnt villages Viado and Tupichitsy on Bobrovichi Lake (phot. by I. I. Pirozhnik)



Fot. 8. Antropogeniczna „pustynia” na miejscu pól spalonych wsi Wiado i Tupiczyce (fot. T. Szczypek)
 Photo 8. Anthropogenic „desert” at the place of fields of burnt villages Viado and Tupichitsy (phot. by T. Szczypek)

nocno-wschodnim brzegu jeziora Bobrowickiego. Tutaj, na wyniesieniu morenowym o długości 300 m, pośród przewianych piasków odkryto pozostałości 6 obozowisk, ponad 100 narzędzi krzemienianych kultury świderskiej i inne eksponaty). Stanowisko to jest datowane na 10–6 tysiąclecie p.n.e. i stanowi unikatowy obiekt wycieczkowy.

Usługi uzdrowiskowe oferuje sanatorium „Polesie” zlokalizowane na zachodnim brzegu jez. Wulkowskiego (rys. 2), gdzie stworzono także strefę wypoczynku plażowego.

Wokół jezior Wygonoszczańskie i Bobrowickiego utworzono w roku 1968 rezerwat hydrologiczny o znaczeniu ogólnokrajowym, zajmujący powierzchnię 430 km². Jego zadaniem jest ochrona unikatowych zespołów bagiennych położonych na dziale wodnym (miąższość warstwy torfu dochodzi do 4,7 m, a średnia liczy 2,1 m), a także regulowanie zasilania w wodę rzek: Szczary, Griwdy, Cny i innych. W składzie flory rezerwatu stwierdzono

około 250 gatunków, a wśród nich 12 rzadkich w skali regionalnej: m. in. brzoza niska *Betula humilis*, jeziora mniejsza *Najas minor*, wątrobowiec *Cephaloziella rubella*, wyblin *Malaxis* sp. Na niskich i wysokich torfowiskach egzystuje wiele gatunków zwierząt błotnych i wodnych (zwłaszcza ptaków), co ma duże znaczenie dla rozwoju turystyki ekologicznej.

Zatem, strefa Kanału Ogińskiego stanowi unikatowy zespół historyczno-kulturowy i przyrodniczy, w którym występują ciekawe obiekty z różnych epok oraz unikatowa kultura Polesia. Są to obecnie ważne czynniki jego zagospodarowania turystycznego, które jednocześnie stawiają zadanie ochrony i zachowania bogatej spuścizny kulturowej i przyrodniczej tego regionu.

ZAKOŃCZENIE

Z białoruskich informacji internetowych wynika, że w roku 2006 rozpoczęła się rekonstrukcja Kanału Ogińskiego (ogólne koszty oszacowano na 20 mln USD), nie tylko dla lokalnych celów turystycznych (w okresie międzywojennym był on wykorzystywany jako szlak kajakowy z możliwością biwakowania na jego brzegach), ale też z uwagi na możliwość jego połączenia z odnowionym systemem wodnym Kanału Augustowskiego. Oba stanowią cenne zabytki hydrotechniczne z XVIII i XIX wieku i dokumentują wielkie inwestycje gospodarcze tego okresu.

WYKORZYSTANA LITERATURA

- Aginski kanał. Encykłapedyja gistoryi Biełarusi, t. 1. Minsk, 1993: s. 32–33.
- Górska A., 2005(?): Kresy. Przewodnik. Wyd. Kluszczyński, Kraków: 272 s.
- Heinrich A., 1935: Szlaki wodne Polski. Oficjalny przewodnik Polskiego Związku Kajakowego. Wyd. II uzupełnione. Główna Księgarnia Wojskowa, Warszawa: 450 s.
- Jasiuk J., 2002: Kanał Ogińskiego. Przegląd Techniczny, 10: s. 21.
- Kolbuszewski J., 2002: Kresy. Wyd. Dolnośląskie, Wrocław: 257 s.
- Pamiat’: Gistoryko-dakumentalnaja chronika Iwacewiczskaga rajona. Minsk, 1997: s. 243–245.
- Rąkowski G., 2001: Czar Polesia. Oficyna Wydawnicza „Rewasz”, Pruszków: 600 s.
- Wika S., Własow B. P., Pirożnik I. I., Snytko W. A., Szczypek T., 2008: Eołowyje landszafty wodorazdzielnych miestnostiej Polesja. Minsk-Irkutsk: 58 s.
- Żuczkiewicz W. A., 1977: Dorogi i wodnyje puti Biełarusi (istoriko-geograficzeskij oczerk). Minsk: s. 40–45.