

из стальных труб диаметром 200 мм, а затем в отводящий канал Я-15. На входном оголовке водовыпуска предусмотрены решетка и крепление оголовка щебнем, на выходном оголовке – рассеивающий порог. Крепление выходного оголовка – каменная наброска по подготовке из щебня, выполняющего роль обратного фильтра. Пруд устроен в полунасыпи-полувыемке. В связи с использованием пруда для водного благоустройства, а также из условия неподтопления прилегающей к нему территории отметка НПУ принята 166,5 м. В летне-осенний период обеспечивается трехкратный водообмен воды. Объем пруда при  $\nabla$ НПУ составляет 7,650 тыс. м<sup>3</sup>, а площадь водного зеркала – 0,47 га. Максимальная глубина пруда – 3,0 м, максимальная ширина – 2,5 км.

Дамба пруда относится к IV классу капитальности. Ширина гребня дамбы – 4,5 м. Гребень – с поперечным уклоном 3,0 % для стока атмосферных вод. Заложение верхового откоса принято  $m = 3$ , низового откоса –  $m = 2,5$ . Откосы дамбы крепятся посевом трав по слою растительного грунта толщиной 20 см. Вдоль дамбы со стороны низового откоса для перехвата поверхностных вод запроектирован кювет глубиной 0,5 м с выпуском в сбросной канал.

### 5.8. Каналы

**Огинский канал.** Левый приток реки Ясельды – Огинский канал (Агінскі канал, Kanał Ogińskiego, Огінський канал, Aginski Canal) – является частью бывшего Днепроовско-Неманского водного пути [106]. Находится он на территории Пинского и Ивацевичского р-нов Брестской обл., а участок канала, соединяющий оз. Выгонощанское и р. Щара является границей между Ляховичским и Ивацевичским р-нами. Через реки Щару и Ясельду канал соединяет бассейны рек Немана и Припяти и, соответственно, Балтийского и Черного морей (Балтийское море–Куршский залив–р. Неман–р. Щара–Огинский канал–р. Ясельда–р. Припять–р. Днепр–Черное море). Состоит из двух частей, начинающихся из оз. Выгонощанского, которое находится на Черноморско-Балтийском водоразделе. Первая из них расположена в бассейне Щары, имеет длину всего 2,5 км и соединяет оз. Выгонощанское со Щарой, где находится десятый шлюз с падением уровня воды 1,2 м. Падение на Днепроовском склоне (бассейн Ясельды) составляет 17 м и регулировалось ранее 9 шлюзами. Этот участок канала длиной 47 км через оз. Вульковское впадает в Ясельду около д. Мерчицы Пинского р-на. Общая длина Огинского канала (вместе с озерами Выгонощанским и Вульковским) составляет около 54 км. Основные его притоки – мелиоративные каналы: Краглевичский (справа), Телеханский и Хворощанский (слева). Ранее на канале функционировало две пристани: Телеханы и Порт Огинский (Огинская). Современное название «Огинский» канал получил только в начале XIX в., после смерти его создателя – М. К. Огинского. До этого канал назывался Великим Пинским, Телеханским, Порт Огинского.

История Огинского канала началась во второй половине XVIII в. В конце 1760-х годов молодой коморник Вальтер, измеряя новые владения Огинских – имение Телеханы и прилегающие деревни, пришел к выводу, что между Щарой и Ясельдой через обширные болота может быть проложен водный путь. С этой идеей он обратился к тогдашнему управляющему пинскими землями варшавскому комиссару Тадеушу Нарбуту, подстолию Лидского повета. Для составления проекта в качестве чертежника был привлечен будущий подстароста пинский Матей Бутримович. Вскоре проект канала был отправлен воеводе виленскому Михалу Казимиру Огинскому, позднее (в 1768 г.) ставшему гетманом Великого Княжества Литовского. М. К. Огинский, который до этого много путешествовал по Европе, увлекался различными видами искусств, имел хороший вкус и трезвые взгляды на жизнь, заинтересовался идеей прокладки канала через свои владения и всячески содействовал началу строительных работ. Уже в 1768 г. сейм Речи Посполитой утвердил проект будущего канала, а Михалу Огинскому постановил подарить местечко Логишин и село Мышковцы в качестве компенсации будущих расходов. В 1870-е годы начались активные строительные работы, которыми руководили Матей Бутримович, а также младшая сестра М. К. Огинского, бывшая доминиканская монахиня Гонората Огинская. Для нее в местечке Телеханы была построена резиденция Огинских с небольшим дворцом, парком и балетной школой – филиалом Слонимского оперного театра, принадлежавшего Огинским [205]. Строительство канала требовало огромных финансовых и организационных вложений. Кроме прокладки самого канала необходимо было выполнить прочистку русла рек Ясельды и Щары, строить прилегающие дороги, различные гидротехнические сооружения – шлюзы, плотины, мосты. Строительство канала велось вручную, преимущественно крестьянами из ближайших деревень. Все работы обошлись в астрономическую по тем временам сумму – 12 миллионов злотых, большую часть которых выделил М. К. Огинский из своей казны [231].

В 1783 г. канал был практически полностью достроен, начались лесосплав и судоходство. Торжественное открытие Огинского канала состоялось осенью 1784 г.; на нем присутствовал и последний король Речи Посполитой – Станислав Август Понятовский [205, 231]. На сейме 1786 г. М. К. Огинский заявил, что дарит Родине новый судоходный канал. Создание Огинского канала вызвало настоящую сенсацию в доживавшей последние годы Речи Посполитой. Его называли технологическим чудом, вершиной инженерной мысли и даже произведением искусства. Создателю канала – Михалу Казимиру Огинскому – писали торжественные стихи и оды, а также еще при жизни было решено поставить памятник в Виленском замке. Однако последняя задумка так и не была воплощена в жизнь.

Длина нового канала составила около 54,0 км, ширина – не более 10,0 м, глубина – всего 1,0–1,5 м. Все гидротехнические конструкции (шлюзы, плотины) были сделаны из дерева, уровень воды в канале удерживался с помощью

10 шлюзов. Канал, хотя и был построен, но для успешного его использования требовалось проводить дальнейшие работы: углубление и расширение русла, обеспечение полноводности на протяжении навигационного сезона.

Суда по каналу двигались в основном на шестах и веслах. По обеим его сторонам практически на всем протяжении были сооружены упорядоченные береговые полосы (бичевники) для буксировки судов и плотов. Пользование каналом было платным: сейм Речи Посполитой утвердил соответствующую пошлину. У девятого шлюза, расположенного при впадении канала в оз. Вульковское (около д. Вулька-Телеханская) работала таможня, где взимали пошлину в размере 8 злотых с каждого весла или спицы.

Вскоре земли Великого Княжества Литовского и Речи Посполитой были присоединены к Российской Империи. Российские власти, понимая важность канала для экономики края, сразу принялись доводить его до совершенства. В соответствии с указом Павла I от 23 февраля 1795 г. было решено «приступить до ремонта канала с целью принести больше выгоды российским подданным», на что отпускалось 60 тыс. руб. Ремонт канала осуществляли с 1799 по 1804 г. За этот период были выполнены работы по углублению и расширению русла, что способствовало судоходству и лесосплаву.

Судоходство вновь было открыто в 1804 г. По Ясельде и Огинскому каналу до оз. Выгонощанское его осуществляли преимущественно конной и людской тягой, а по рекам Щаре и Неману – сплавом. В основном канал использовали для сплава леса. Это занятие стало одним из основных источников дохода для местного населения (рис. 5.11).

Именно в первой половине XIX в. Огинский канал имел наибольшее экономическое значение. Его строительство значительно улучшило транспортные условия, способствовало развитию промышленности, лесных промыслов и сельского хозяйства. Например, в Телеханах были созданы фаянсовая и суконная мануфактуры, в ряде имений работали смолокурни. Улучшились условия для ведения сельского хозяйства, поскольку канал кроме транспортной выполнял и мелиоративную функцию. В ведомостях Гродненского статистического комитета, составленных 10 сентября 1837 г., указывались количество и стоимость товаров, которые были перевезены по Огинскому каналу в 1836 г.: соль, пшеница, уксус, семя льняное, овес, сало, горох, рожь, глиняная и фаянсовая посуда, стекло, кирпич, табак и другие товары; всего – на 1,5 млн руб. Из-за рубежа привозили изделия из железа, промышленные товары, с юга – шелк и вино. Сплав по каналу осуществляли преимущественно весной. Так, только в 1894 г. было отправлено 2720 тыс. пудов товаров, из них леса 2586 тыс. пудов и дров 101 тыс. пудов; прибыло по каналу 14 тыс. пудов товаров. С конца XIX в. по каналу начали курсировать пароходы, в том числе и пассажирские: Пинск–Телеханы, Пинск–Слоним. Однако в это же время в связи со строительством железных дорог значение Огинского канала стало постепенно снижаться.



Рис. 5.11. План и продольный профиль Огинского канала. Конец XIX в.



Рис. 5.12. Разводной мост. Огинский канал. Местечко Телеханы. Начало 1930-х годов

С началом Первой мировой войны, осенью 1915 г., канал стал разделительной линией фронта между русскими и немецкими войсками. Практически по всей протяженности Огинского канала до весны 1918 г. установилась линия фронта. За это время гидротехнические сооружения были серьезно повреждены и разрушены.

В 1921 г. западная часть Беларуси, согласно Рижскому мирному договору, вошла в состав Польши. В 1926 г. польские власти активно взялись за обновление водной артерии, и уже в 1928 г. канал был полностью восстановлен. На нем были построены новые шлюзы и разводной металлический мост в Телеханах (рис. 5.12). Десятый шлюз при впадении канала в Щару был выполнен из железобетона и сохранился до настоящего времени. Для обустройства канала начали применять агрегаты с паровыми двигателями: экскаваторы и дноуглубительные машины. В основном канал использовали для лесосплава, но ходили здесь в обе стороны и пассажирские пароходы. Например, из местечка Телеханы через Слоним в Гродно ходил пароход «Ягайло». Уже тогда канал использовали и как туристический объект, включенный в ряд туристических маршрутов как на байдарках, так и на пароходах [231].

С началом Второй мировой войны, осенью 1939 г. территория западной Беларуси вошла в состав Советского Союза. Вскоре все инженеры польского происхождения, которые обслуживали канал, были репрессированы, что привело к упадку гидротехнических сооружений. До 1941 г. канал использовали в основном для лесосплава и эпизодически – для судоходства.

В годы Великой Отечественной войны Огинский канал оказался вне зоны активных боевых действий, что могло бы поспособствовать его сохранению и использованию в мирное время, однако советскими партизанами в целях недопущения использования канала немецкими оккупантами были повреждены (сожжены или взорваны) многие деревянные шлюзы.

После окончания войны Огинский канал не восстанавливался, поскольку экономическая жизнь местности связывалась с узкоколейками. В 1960-х годах планировалось восстановление водной системы со статусом «Союзного значения», поскольку это был бы кратчайший путь из Каспийского и Черного морей в Балтийское. Однако проект так и не был реализован. Канал стал зарастать, мелеть и постепенно полностью утратил свое первоначальное значение, став приемником вод из мелиоративных систем. В 1960-е годы на канале были взорваны все шлюзы, кроме последнего – десятого, расположенного при впадении канала в Щару.

Перестав быть судоходным, Огинский канал наравне с Августовским является наиболее ярким памятником гидротехники XVIII–XIX вв. и может стать интереснейшим туристическим объектом в Беларуси. Проекты по его восстановлению предлагались неоднократно. Новый этап по реконструкции канала начался в 2005 г. В настоящее время восстановлен участок от оз. Выгонощанское до д. Выгонощи – т. е. практически всего около 5 км канала. Участок от оз. Выгонощанское до Щары фактически всегда оставался судоходным. Здесь были осуществлены работы по реконструкции десятого шлюза, построенного в конце 1930-х годов и выполнявшего свою функцию без ремонта более 80 лет. В 2009 г. были созданы благоустроенные зоны отдыха на озерах Выгонощанское (пляж, лодочная станция, пристань) и Вульковское (кемпинг, пляж, фестивальная площадка). Дальнейшие работы по восстановлению канала по состоянию на конец 2017 г. пока не проводились.

В будущем реконструкция канала будет способствовать развитию организованного экологического туризма. В зоне Огинского канала есть все предпосылки для развития различных видов туризма: примечательные природные объекты (деревья-великаны, участки естественных болот, места обитания редчайших видов растений и животных), памятники истории (оборонительные сооружения времен Первой мировой войны, памятники археологии, старинные усадьбы и парки) и культуры (многочисленные храмы).

Реконструкция Огинского канала позволит возродить в будущем древний водный путь «из варяг в греки», который вел из Балтийского в Черное море. Он может стать также частью водного маршрута «Голубое водное кольцо»: р. Западная Двина–р. Днепр–р. Припять–р. Щара–кан. Огинского–р. Неман–р. Западная Двина.

**Канал Винец.** Магистральный мелиоративный канал Винец (Вінец) является крупнейшим правым притоком Ясельды. Он берет свое начало в 1,5 км юго-западнее д. Россохи Пружанского р-на, протекает по западной части При-

пятского Полесья, впадает в Ясельду около д. Пересудовичи Березовского р-на. Длина канала – 50 км, площадь водосбора – 420 км<sup>2</sup>, среднегодовой многолетний расход воды в устье – 1,8 м<sup>3</sup>/с, средний уклон водной поверхности – 0,22 ‰. Основные его притоки – мелиоративные каналы: Ястребельский (справа), Давыдовичский, Черничный, Залужьевский, Мошковичский (слева), а также канализированная р. Чернявка (слева). В пойме канала имеются наливные пруды около деревень Малеч (площадью 2,9 га), Лукомер (площадью 0,5 га) и Павловичи (площадью 6,3 га) Березовского р-на.

Современный кан. Винец был создан путем преобразования р. Винец. Его строительство было начато еще в 1905 г. и растянулось на несколько десятилетий. В 1936 г. распоряжением Полесского воеводства были образованы общественные мелиоративные предприятия, в том числе по р. Винец. В 1936–1937 гг. для общественных мелиораций были выполнены детальные исследования на местности и начата разработка проекта регулирования р. Винец и кан. Междулесского. На основании генерального проекта, утвержденного Министерством земледелия и сельскохозяйственных реформ, при помощи кредитов, средств фонда занятости и государственного мелиоративного фонда велись работы по частичному регулированию р. Винец. Согласно воспоминаниям Почетного гражданина г. Березы и Почетного железнодорожника СССР И. Д. Козловича, осуществляли их довольно примитивным способом. Главной рабочей силой являлись безработные, малоземельные крестьяне и местное население, отбывавшее натуральную повинность – шарварок. Некоторую часть работ по строительству кан. Винец в 1938–1939 гг. выполняли также и заключенные. Дневной заработок тружеников составлял 1,81 злотых, а дневная производительность труда – от 5,5 до 7,3 м<sup>3</sup> вынутого грунта [94]. Общее руководство сооружением кан. Винец осуществлял инженер с фамилией Барилко. Канал Винец достраивали на протяжении почти всех 1930-х годов.

В послевоенное время в связи с большим объемом мелиоративных работ значение канала как осушительной артерии значительно возросло. В канал и далее в реку Ясельду сбрасывали свои воды левые притоки – мелиоративные каналы Давыдовичский, Черничный, Залужьевский, Мошковичский, Шижковичский и р. Чернявка, с правой стороны в кан. Винец вливались каналы Задворянский и Ястребельский. Нормальное функционирование кан. Винец обеспечивает целая система шлюзов и несколько насосных станций. С 1961 г. на кан. Винец ведутся наблюдения на гидрологическом водомерном посту «Рыгали». Летом 2012 г. русло кан. Винец было почищено и углублено.

### 5.9. Рыбное хозяйство

Главным производителем товарной рыбы в бассейне Ясельды по праву считается открытое акционерное общество «Опытный рыбхоз “Селец”», которое является крупнейшим хозяйством в Республике Беларусь как по занимаемым площадям для выращивания рыбы, так и по объемам продукции, предлагаемой