

# Ślady aktywności inżynierskiej Mateusza Butrymowicza.

## Część 1 – Kanał Telechański na tle epoki rozbiorowej<sup>1</sup>

**ANDRZEJ KRYCH**

dr inż., Instytut Inżynierii Łądowej Politechniki Poznańskiej, pl. Marii Skłodowskiej Curie 5, 60-965 Poznań, e-mail: a.krych@bit-poznan.com.pl

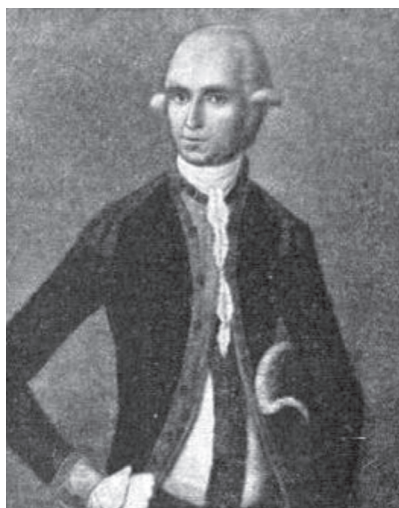
**Streszczenie:** Początek drugiej połowy XVIII wyznaczył stuletni okres dominacji budownictwa kanałowego w rozwoju transportu, znacznie przyczyniając się do przemysłowej rewolucji i współczesnego kształtu świata zachodniego. W kulturze materialnej wyznaczył też początek nowożytnej inżynierii cywilnej. Wielu budowniczych kanałów podjęło dalsze wyzwania inicjując w kolejnym stuleciu etap dominacji transportu kolejowego. W tych samych latach kiedy Francis Egerton, Trzeci Książę Bridgewater, z Jamesem Brindleyem zbudowali kanał do Manchester, rozpętając w Anglii manię kanałową (1761) i kiedy zegarmistrz Francois Zacharia samotnie uporał się z problemami koncesji, rozpoczynając pracę przy francuskim kanale „dwóch mórz” (1763), Wielki Książę Litewski, wojewoda wileński Michał Kazimierz Ogiński w 1765 roku podjął się patronatu nad budową 50-kilometrowego Kanału Telechańskiego (dzisiaj Ogińskiego, Agińskiego) na Polesiu. Roli Wielkiego Brindleya w tym przypadku podjął się oficjalista Księcia, Mateusz Butrymowicz. Do 1788 roku budował na poleskich bagnach groble i drogi, a na bagnistych terenach zalewowych stworzył folwark o oryginalnej strukturze agrarnej i logistycznej. Odznaczył się ożywioną aktywnością parlamentarną na rzecz reform gospodarczych, finansów oraz budowy infrastruktury transportowej. Okres kolejnych wojen i upadku Rzeczypospolitej Obojga Narodów na przełomie wieków doprowadziły do zniszczenia materialnych śladów jego działalności. W artykule przedstawia się rezultat studiów oraz hipotezy dotyczące ich kształtu, lokalizacji oraz metod i technologii budowy.

**Słowa kluczowe:** budownictwo wodne, kanały rzeczne, Butrymowicz.

### Mateusz Butrymowicz herbu Topór

Urodził się w 1745 roku. Między 1754 a 1762 rokiem uczęszczał do kolegium jezuickiego w Pińsku. W 1765 roku rozpoczął budowę Kanału Telechańskiego i kierował nią co najmniej do roku 1768. W 1767 roku został oficjalistą księcia Ogińskiego w jego dobrach słonimskich. Związek małżeński zawarł z Krystyną z Lachów Szymówną, pińszczanką, córką tutejszego podsędką w 1772 roku. Mieli dwóch synów, Krystiana i Ryszarda oraz córkę Józefę<sup>2</sup>. Jedyną jego spadkobierczynią pozostała córka – Józefa (1775–1859), matka Napoleona Ordy. W 1773 na dobrach własnych, bagnach łopatyńsko-chlabowskich, rozpoczął imponujące prace melioracyjne, zakładając wzorcowy folwark Krystynów.

W 1775 roku Butrymowicz otrzymał nominację na kajsiera wojsk Wielkiego Księstwa Litewskiego, w roku następnym został porucznikiem petyhorskim, a następnie awansował na kapitana. Jego awanse oficerskie związane były z przypisaniem do 2. Brygady Pińskiej Kawalerii Wielkiego Księstwa Litewskiego zwanej petyhorską, utworzoną w 1776 roku w ramach reformy wojsk po I rozbiorze Rzeczypospolitej. Wojskowym jednak był na tyle, na ile każdy szlachcic powoływany zgodnie z tradycją obyczajów pospolitego ruszenia<sup>3</sup>. Z uwagi na szlacheckie zasługi od 1778 roku pełnił honorowe funkcje publiczne, zwieńczając je tytułem sędziego grodzkiego pińskiego (1783) oraz pińskiego podstarosty (1785). W 1778 roku Butrymowicz rozpoczął budowę około 150 km dróg, efektem czego, z końcem lat osiemdziesiątych Pińsk znalazł się na szlaku między Litwą i Wołyniem. Pewnie budowałby dalej, ale w 1788 roku wybrany został posłem na Sejm Wielki, poświęcając się całkowicie działalności parlamentarnej, w której miał zasługi w zakresie reform finansów, gospodarki, transportu, wojskowości oraz rozwiązywania problemów mniejszości religijnych i narodowych [1,19,23].



Fot. 1. Mateusz Butrymowicz wg portretu z kolekcji Aleksandra Jelskiego  
Źródło [11]

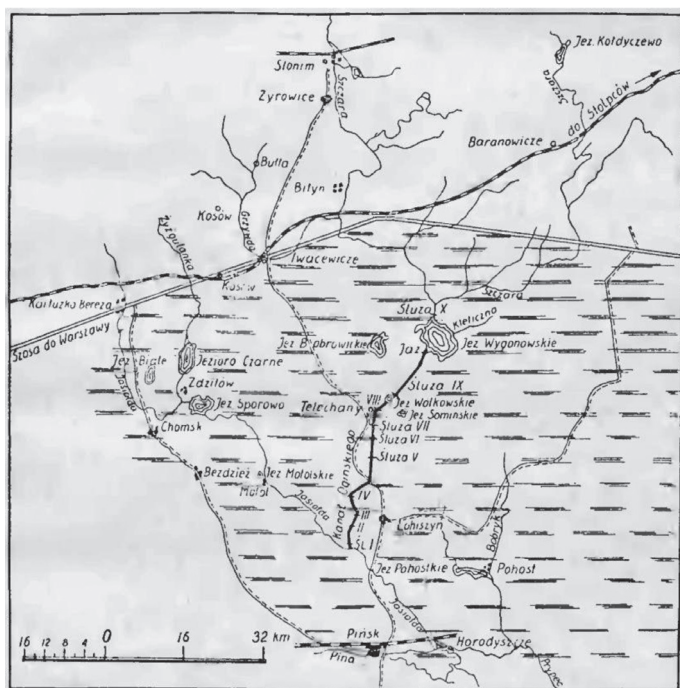
<sup>1</sup> ©Transport Miejski i Regionalny, 2017.

<sup>2</sup> Dane biograficzne małżonki oraz potomnych w pierwszej linii w genealogii postaci Sejmu Wielkiego (<http://www.sejm-wielki.pl/b/psb.20874.1>) obarczone są błędami datowania. Wg [13] w czasie wizyty Stanisława Augusta w Krystynowie (1784) przedstawieni mu zostali pięcioletni Ryszard i dziewięcioletnia Józefa.

<sup>3</sup> Brygada petyhorska utworzona została z chorągwi wywodzących się z lekkiej jazdy tatarskiej, a później lekko ciężkiej pancerniej, zwanej petyhorską. Na polu walki walczyła z niedobitkami po szarzy ciężkozbrojnej husarii. Tytuł szlachecki skutkował obowiązkiem mobilizacji wynikającym z tradycji pospolitego ruszenia. W czasie pokoju wiązało się to z udziałem w ćwiczeniach, szkoleniu i paradach, a na wypadek wojny z własnym ekwipażem, obejmującym odpowiednio wyhodowane i utrzymywane konie, uzbrojenie, sprzęt do biwakowania oraz służebnych z podwodami. Prawdopodobnie tym awansom niektóre źródła mylnie przypisują Butrymowiczowi dopisek topografa i inżyniera wojskowego.

Poza odnotowanymi w archiwach funkcjami publicznymi podstawowym źródłem historycznym o życiu i działalności Butrymowicza jest szczegółowo opisana wizyta króla Stanisława Augusta na ziemi pińskiej, spisana przez królewskiego sekretarza Adama Naruszewicza [3, 13, 14], oraz dokumenty Sejmu Czteroletniego [1, 10].

Po upadku reform i Konstytucji kariera polityczna Butrymowicza uległa załamaniu. Nie przystąpił do targowiczán, nie uczestniczył w grodzieńskim sejmie rozbiorowym, a w insurrekcji, podobnie jak zdecydowana większość tutejszej szlachty, nie zdążył wziąć udziału. Prawdopodobnie popadł w kłopoty finansowe. Krystian zmarł w Wilnie w 1810 roku. Los Ryszarda urodzonego w 1779 roku jest nieznanym. Pozostał po nim pałac Butrymowiczów w Pińsku zamieszkały przez jego praprawnuczkę Konstancję do lat trzydziestych XX wieku. Pozostały odcinki Kanału Telechańskiego zwanego dziś Kanałem Agińskim, wcześniej Kanałem Ogińskiego.



Rys. 1. Trasa Kanału Ogińskiego w planie artykułu Edmunda Wodzińskiego (1937)  
Źródło [25]).

Artykuł poświęcony jest poszukiwaniu śladów inżynierskiej aktywności Butrymowicza dających możliwość oceny jej znaczenia dla historii inżynierii oraz kultury materialnej u schyłku I Rzeczypospolitej i w początkach kształtowania się współczesnego świata zachodniego.

## Tło historyczne

Rzeczypospolita wkroczyła w XVIII wiek z gospodarką zrujnowaną wojnami i politycznie osłabioną. Początki reform epoki oświeceniowej wprowadziły nowy światopogląd i ukształtowały nowoczesne prądy intelektualne, tworząc elity polityczne i gospodarcze. Prądy te doprowadziły w drugiej połowie XVIII wieku do rozwoju nauki, przemysłu, oświaty, budownictwa i sztuk pięknych, a także spowodowały wprowadzenie reform społecznych i politycznych zwieńczonych Sejmem Czteroletnim (1788–1792) oraz

uchwaleniem Konstytucji 3 Maja. Proces ten w pewnym stopniu był inspirowany postępowaniem świata zachodniego, ale równocześnie – w znacznie większym stopniu, niż się wydaje – przebiegał do niego równoległe<sup>4</sup>. Coraz intensywniej rozwijały się, typowe dla wczesnokapitalistycznych aktywności, banki, manufaktury, poczta, instytucje i miasta. W samej stolicy liczba mieszkańców wzrosła w latach 1764 – 1792 z 30 do 120 tysięcy. Regulacje fiskalne i usprawnienie poboru podatków zapewniły bazę dla wzmocnienia funkcjonalności państwa w zakresie respektowania prawa, upowszechniania edukacji, powiększeniu i modernizacji armii wraz z jej przemysłowym zapleczem<sup>5</sup>.

Uprzemysłowienie i innowacje gospodarcze było również wprowadzane na Polesiu, w najbardziej niebezpiecznym obszarze Rzeczypospolitej na ziemiach Wielkiego Księstwa Litewskiego. Antoni Protazy Potocki stworzył w Rzeczypospolitej sieć banków, zbudował składy i kantory od Brodów po Kijów i Chersoń, utrzymując w Chersoniu i rozbudowującym się porcie w Odessie flotę 80 statków, które na Morzu Śródziemnym służyły do handlu pszenicą. Rozkwit przeżywały dobra królewskie ziemie grodzieńskiej, kilka tutejszych miast i ośrodków magnackich; pod zarządem Antoniego Tyzenhauza zbudowano kilkadziesiąt manufaktur. Uregulowano bieg Buga, a nieopodal Brześcia, w Terespolu, znakomicie rozwijał się ośrodek miejski Jana Jerzego Flemminga. W latach 1765–1784 zbudowano kanały Niemen–Dniepr (dalej „Telechański” lub Ogińskiego) oraz Bug–Prypeć (por. dalej „muchawiecki” lub Królewski) łączący Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym<sup>6</sup>.

W XVIII wieku rozpoczęły się intensywne wymiany towarów produkowanych w tutejszych manufakturach i specyficznych dla Polesia owoców lasów i rzek. Budowano dwory i szlacheckie folwarki, które zastępowały zamki, rozwijały się miasta, w których kwitły handel, życie społeczne i religijne. Okres rozwoju Polesia trwał krótko, w kolejnych dekadach zaczęło podupadać i na długo ogarnęła go stagnacja, pozostawiając miejscowy lud w biedzie i zacofaniu.

## Polesie

Kraina rozciąga się w trójkącie między Brześciem Litewskim w wierzchołku a linią Dniepru u podstawy. Jego obszar „wbija się” jak klin ku Polsce między Litwą, Ukrainą i Rosją. Osią tego trójkąta jest polodowcowa pradolina Prypeci z Piną dochodzącą do Dniepru i dopływającym do Bugu Muchawcem. Jeżeli spojrzeć na mapę rzek w zlewniach Morza Czarnego i Bałtyku, ich dominująca południkowa orientacja pomiędzy Łabą a Dnieprem zakłócona pozostaje w pradolinie warszawsko-berlińskiej<sup>7</sup>, a dalej na wschód

<sup>4</sup> Por. Jerzy Łojek [12], Jerzy Topolski [22], Andrzej Waśko [24], Adam Zamojski [26].

<sup>5</sup> Rozwijał się także przemysł obronny, stworzono koronny i litewski korpus inżynierski Alojzego Fryderyka Bruhla, rósł eksport sukieniczy Wielkopolski, stworzono górniczo-hutniczy ośrodek w centralnej Polsce. Wspomnieć wypada o Wależjuszu Łubieńskim, którego działalność doprowadziła do stworzenia założeń przyszłych, typowo kapitalistycznych fortun jego spadkobierców.

<sup>6</sup> W tych latach powstał także pierwszy projekt budowy kanału Wisła–Notec (Kanał Bydgoski) łączącego Wisłę z Odrą i tworzącego szlak wodny do Szczecina.

<sup>7</sup> W plejstocenie Wisła dopływała do Morza Północnego

w równoleżnikowym położeniu Muchowca, Piny i Prypeci między Bugiem i Dnieprem. Wytwarzały je wody obficie spływające po topnieniu łądolodów w kierunkach równoleżnikowych. Zanim wody przebiły się do Dniepru, powstał w tym miejscu wielki zbiornik wodny.

Pradoliny charakteryzują się niskim wyniesieniem płaskich wododziałów oraz szeroko rozlewającymi się w okresie przyboru wodami. Podłoże Polesia bywa piaszczyste z przewarstwieniem lekko zapiaszczonych glin, czasem przechodzących w żwir. Z rzadka i raczej lokalnie napotymano w nich ostańce o zróżnicowanej strukturze mineralogicznej – od piaszczystych zlepieńców po granit. Dominują jednak rozległe rozłożone warstwy glin zupełnie nieprzeziąkliwych (s. 641–643, tom VIII [20]). Warstwa nieprzepuszczalna trzymała wysokie poziomy wody gruntowej formującej od wiosny rozległe obszary rozlewisk i bagien o łącznej powierzchni 3 mln ha<sup>8</sup>. Na licznych terytoriach wystarczyło wbicie łopaty w grunt, by sięgnąć lustra wody [15]. Brak kamienia przy obfitości sosny na zaludnianych wyniesieniach przesądził o długowieczności budownictwa drewnianego zakorzenionego do dzisiaj w pejzażu miast i wsi. Obfitość dębu na granicach mokradeł umożliwiała dość powszechne drażnienie ich pni, które lokalna ludność wykorzystywała jako środek transportu wodnego. Stropy warstw piaszczystych są faliste. Ich spągi często wypiętrzają się ponad glinami, tworząc wydmy enklawy. Porastały je lasy i osiedlali się na nich mieszkańcy. Nazywali je horodyszczami.

Przez wieki mieszkańcy Polesia żyli na nich w warunkach gospodarki naturalnej. W przeciwieństwie do wąskiego rolnictwa wody, łąki i bory były podstawą pożywienia dla nielicznej ludności, gdyż obfitowały w ryby, zwierzynę łowną, grzyby i miód. Dary lasu zapewniały przyprawę, leki, barwniki, ozdoby, a nawet środki do zatrucia myśliwskich ostrzy. Pomyślność w życiu i po śmierci zapewniały czary, a gusła chroniły przed nieszczęściami. Unikalność owego magicznego trójkąta wyrażała się i w tym, że nigdzie indziej w Europie każda z czterech pór roku nie była tak różna i nie wyróżniała się w pogodzie, pejzażu oraz trybie życia lokalnych społeczności. Budowało to historyczną, etnograficzną, morfologiczną i krajobrazową specyfikę Polesia.

W miastach osiedlali się ludzie różnych nacji i wyznań, z dużą przewagą Żydów. Mająca litewskie, żmudzkie, polskie, tatarskie i ruskie korzenie szlachta z czasem ulegała polonizacji, ale stanowiła zaledwie kilka procent tutejszych mieszkańców<sup>9</sup>.

Jeszcze po II wojnie światowej związek tuziemców z dziką naturą bardziej przypominał życie „Indianów” niż Europejczyków tej epoki [16, 21]. Poczesne miejsce Polesie zajmuje w *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich* z końca XIX wieku [19]<sup>10</sup>.

## Pińskie morze

Wiosną 1784 roku na warszawskiej Pradze u prawego brzegu Wisły do nadbrzeża dobiło dziesięć czółen z ziemi pińskiej. W każdym z dębowych obiniaków po trzech flisaków odzianych z poleska przywiódł ładunek towarów z lasów, pól, łąk, wód i manufaktur pińskich, towarów nieznanych dotąd na warszawskich rynkach. Flotylla, towar i oblicze „Indianów Pińczuków”, jak ich określił Adam Naruszewicz [13], wzbudziły sporą sensację w Warszawie. Ruch gawiedzi wokół przystani zwróciły uwagę Jego Królewskiej Mości. Stanisław August Poniatowski zaprosił więc szypra i wypytał o szczegóły.

Flotyllę z towarem wysłał Mateusz Butrymowicz, piński sędzia grodzki, który jako pierwszy wykorzystał budowany właśnie Kanał Muchawiecki, aby zwrócić uwagę na niego i na bogactwa ziemi pińskiej. Flotylla przebyła drogę z Pińska od Piny przez Muchawiec, przedostając się przez wspomniany kanał do Bugu, stąd przez Narew w górę Wisły dopłynęła do Warszawy<sup>11</sup>. Ponieważ Pina uchodzi do Prypeci, a Prypec do Dniepru, blisko 40-kilometrowy wododziałowy przekop połączył Gdańsk z Morzem Czarnym. Jak podaje Naruszewicz wizyta „pińskich Indianów” była główną przyczyną królewskiej decyzji odwiedzenia Pińska jesienią 1784 roku w drodze na sejm Wielkiego Księstwa Litewskiego w Grodnie (s. 299 [13], także [3]).

Pińsk leży w obwodzie brzeskim republiki Białorusi, w geograficznym sercu Polesia, w miejscu gdzie Pina styka się z Prypecią<sup>12</sup>. Wraz z drewnianym zamkiem i otaczającymi go ziemiami stał się darem męzowskim dla Bony Sforza d’Aragona. „Z Bożej łaski Królowa Polski” pierwsza podjęła działania gospodarcze osuszając tutejsze okolice. Osadziła tu włoskich i holenderskich rzemieślników, którym późniejsze wieki zawdzięczają wielu zasiedlonych po nich potomnych. Dzięki Batoremu Pińsk już od XVI wieku stał się miastem opartym na prawie magdeburskim, w dodatku żywym miastem portowym. Położony na wyniesieniu ponad doliną Piny płynącej od zachodu, dotykem Prypeci od południa i nurtem Jesiołdy od północy nabrał renomy kupieckiej. Pińskie błota stanowiły centralny punkt na szla-

<sup>8</sup> Po II wojnie światowej połowa tych obszarów została osuszona dla potrzeb gospodarki kolchozowej. Mimo tego obecne krajobrazy bagienno-torfowe na Białorusi nadal należą do największych w Europie.

<sup>9</sup> W zachodnich guberniach imperium rosyjskiego obejmujących tereny porozbiorowe Rzeczypospolitej odnotowano, że liczebność stanu szlacheckiego obejmowała 4,5% ludności. Jeszcze w 1904 roku szlachta katolicka w guberni grodzieńskiej stanowiła 86,3% ziemiańskich właścicieli, posiadając jednak już tylko 62,6% ziemi (za: Anatol Żytko, *Polityka rosyjska wobec szlachty białoruskiej w latach 1861–1914*, w [7], s. 550–559). W obrębie Kresów Wschodnich w granicach Królestwa Polskiego Polacy stanowili 10% ludności (za: Piotr Eberhard, *Kresy Wschodnie – granice, terytorium, ludność Polska*, [7] s. 29–39).

<sup>10</sup> W opisach ziem mińskiej i mozyrskiej kilka tysięcy hasel do *Słownika geograficznego Królestwa Polskiego* opracował Aleksander Jelski, znakomity etnograf z XIX wieku. Jego tekst opisujący wszystko, co dotyczy natury i geografii biegu Prypeci (hasło por. t. VII, [20]), zawiera także przedruk „O Prypeci” w „Echach Polesia” z 25 lipca 2014 roku.

<sup>11</sup> Tadeusz Korzon pisze, że również do Gdańska [s. 71 [11]], acz wiele źródeł tego nie potwierdza.

<sup>12</sup> Kolano Prypeci do połowy XX wieku zwane Strumieniem po wchłonięciu znaczącej objętości wód Piny kontynuuje swój bieg ku wschodowi i nieco dalej za Pińskiem zbiera wody Jasiołdy, potem Styru i jeszcze dalej Horynia. Po 350 kilometrach, w okolicach Czarnobyła, dopada Dniepru. Resztki Piny giną w rozlewiskach otaczających pińskie wyniesienie od południa, wschodu i północy w widłach Prypeci i Jasiołdy.



kach wodnych a przez ludzi znających dobrze Europę Pińsk często określany bywał jako „polska Holandia”<sup>13</sup>.

Pińsk, jak każde miasto portowe, był ośrodkiem o ponadlokalnym znaczeniu, otwartym na różne nacje i idee, znaczącym i wielonarodowym ośrodkiem handlu, kultu różnych religii, edukacji, arystokratycznych i administracyjnych siedzib, ale także celem licznych napadów, masowych grabieży, zniszczeń i rzezi. Miasto utrzymywało się z handlu drewnem, co można domniemywać na podstawie jednej z kronik, opisującej pożar, który prócz wielu domostw i obiektów kultu, strawił tu także pięć tartaków. Miasto było mocno zintegrowane z rzeką, co ilustrują mapy i liczne ryciny z setkami pływających lub cumujących tu łodzi, barek, masztowych statków, a z czasem parostatków

Z trzech stron świata Prypeć z Piną i Jesiolda wraz z przyjściem wiosny zalewały dolinę, tworząc zbiornik wodny szeroki na 6 do 7 kilometrów, zwany „pińskim morzem”, co widoczne jest nawet na dzisiejszych mapach w równoleżnikowych pasmach miast, osad i przysiółków leżących nad zlewnią „morza” po lewej i prawej stronie biegu Piny i Prypeci. Pińsk nigdy swą zabudową nie przeniósł się na południowe brzegi „morza”, ale był widoczny na wzniesieniu, z kluczowym portem i wieżami 9 kościołów, jak drogowskaz dla zagubionych rozbitków. „Moje pierwsze spotkanie z Imperium odbywa się przy moście łączącym miasteczko Pińsk z Południem świata”. Tak zaczyna swój reportaż Ryszard Kapuściński. Most z drogą prowadzącą na Wołyń postawiła w Pińsku II Rzeczypospolita kilka lat przed II wojną światową. 150 lat wcześniej drogę przez pińskie morze, po grobli z 30 mostami na nabijanych kafarem palach, postawił Butrymowicz.

## Transport

Po odzyskaniu niepodległości, w 1918 roku, w Rzeczypospolitej na 100 km<sup>2</sup> terytorium przypadało 12 km dróg o nawierzchniach ulepszonych. O ile jednak po zaborze pruskim pozostawało 30 km, o tyle na ziemiach wschodnich Rzeczypospolitej było ich 0,7 km<sup>14</sup> (s. 378 [21]), z tego na Polesiu około połowy tego wskaźnika, co widoczne jest na mapach na Wołyniu i zachodniej Litwie<sup>15</sup>. Kolej zaczęła odgrywać ważną rolę z końcem XIX wieku, kiedy Pińsk uzyskał połączenie z Brześciem (1882). Linia ta została przedłużona do Łunińca (1884), spotykając się z linią budowaną z Mińska. Dwa lata później pierwszą przedłużono do

Mozyrza i dalej na wschód, drugą na południe do Równego. W 1871 roku uruchomiono linię z Brześcia w kierunku Moskwy, a najstarsze węzły kolejowe w Brześciu i Mińsku datować można na lata 1872–1873.

Brak dróg na Polesiu sprzyjał przez długi okres jego historii rozwojowi żeglugi i transportu wodnego. Głównym i naturalnym jego węzłem pozostawał Pińsk. Przez dwa stulecia dominowały na tutejszych wodach tratwy, które konwojowali tutejsi flisacy – jeleńcykowie. Zaparci o pnie odpychali się żerdziami, zwanymi jelinami lub szostami, płynąc pod prąd, natomiast po każdym puchu biegli w kierunku końca tratwy, by ponowić jej pęd w kierunku przeciwnym. Jeleńcykowie na Prypeci, Jesioldzie, Szczarze czy Pinie szybko jednak biegać nie musieli. Średni spadek Prypeci na długości 580 km wynosi tu 0,06 promila. Gdy lokalnie był większy, a zwłaszcza na ostrych zakolach, konwój pod prąd wymagał podzielenia tratw na segmenty, do czego zresztą były przygotowane. Na kanałach budowano śluzy długie na ponad 40 metrów tak, by przepchnąć pojedynczo łączone w co najmniej trzy, a często i więcej segmentów, zestawy. Gdy zdarzyło się spóźnić na okres przyboru wód, zatapiano pniaki w zakolach, by po następnym sezonie ponownie łączyć je w tratwy.

Barki ze znacznym ładunkiem pokonywały wody pod prąd na zawóz. Zrzucano lżejszą kotwicę, a ciężką lekkim szuhajem transportowano w górę rzeki i zatapiano wraz z liną ciągniętą od barki. Tą liną po wciągnięciu lżejszej kotwicy zaciągano barkę do miejsca zakotwienia ciężkiej. Budowano też kanały ze ścieżkami holowniczymi. Statki flisaków: wiślane dubasy i większe od nich berlinki dzięki swym żaglom potrafiły z 200 tonami ładunku pokonać prąd rzeki z prędkością kłusaka, choć trudno było manewrować żaglem w licznych zakolach rzek. Berlinki i mniejsze łodzie panowały na kanałach w kierunku Niemna i Litwy oraz Wisły i Warszawy. Do nadmorskiego Chersonia<sup>16</sup> i Krzemieńczuka na Dnieprze spławiano drewno okrętowe i drewnopochodne materiały szkodnicze, jak smołę i dziegieć, a także wódkę. Powracano ze zbożem i solą do Pińska jako głównego ośrodka dystrybucji ładunków na rynki lokalne. Na niź, jak nazywano naddnieprze, posyłano nawet 300-tonowe barki, które u celu rozbierano i sprzedawano jako drewno [21].

Duży wysiłek wkładany w transport drewna i jego koszty powodowały, że najchętniej spławiano je ku portom morskim o znacznej sile nabywczej budownictwa okrętowego. Z Polesia kierowano się ku długim dystansom na Bug, Wisłę, Niemen i Dniepr. Stąd stosunkowo wcześniej w Rzeczypospolitej zaczęto budować kanały wododziałowe „dwóch mórz” – Telechański i Muchawiecki, a planowano także Kanał Bydgoski – łączący dorzecze górnej Wisły z dorzeczem dolnej Odry, pierwotnie ukierunkowany na złamanie monopolu portu gdańskiego, a po pierwszym rozbiore

<sup>13</sup> Holenderskie dokonania w tym zakresie w Polsce znano od XVI wieku, kiedy Żuławy w delcie Wisły osuszili i zagospodarowali holenderscy osadnicy. Na Pomorzu, a także w Terespolu, po lewej stronie Bugu nieopodal Brześcia działalność gospodarczą prowadziła wywodząca się z tego czasu, szeroko rozgałęziona rodzina Flemmingów. Działania na Bugu i w Terespolu musiały być polskiej opinii publicznej znane. Młodzież magnacka odbywała też liczne podróże edukacyjne po zachodniej Europie. Liczne pejzaże malarstwa holenderskiego znajdowały się w prywatnych zbiorach.

<sup>14</sup> W tym czasie we Francji wskaźnik ten wynosił 105 km, Anglii 82, Belgii 78, a Niemiec 49.

<sup>15</sup> Mapa dróg w Polsce z 1939 roku z wyodrębnieniem dróg zbudowanych w latach 1918–1939 zawiera w tle drogi sprzed 1919 roku, praktycznie 1914 (por. Mapy Drogowe Polski XIX/XX wiek – reedycje, oprac. kartograficzne Piotr Kamiński, wyd. GODP, 1986)

<sup>16</sup> Chersoń założony został na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XVIII wieku dekretem Katarzyny II jako port floty czarnomorskiej z twierdzą i stocznia. Tu znajdowała się też siedziba wspomnianej wcześniej agencji żeglugawej Potockiego.

– uniknięciu pruskich barier celnych ustanowionych z wysokimi cenami na dolnym biegu Wisły (s. 34–35 [11], także [6,17]. Po 1863 roku na wodach pińskich pojawiły się parostatki. Pierwszy należał do właściciela tutejszych lasów Mojżesza Luri, potomka bogatej i znaczącej pińskiej rodziny żydowskiej. Głównym zadaniem tego statku było holowanie spławianego drewna. Mojżesz Luria stosunkowo szybko kupił kolejne parostatki i zaczęły regularnie kursować na lokalnych wodach Polesia, obsługując także linie pasażerskie [21].

Opisane wyżej swoiste warunki geotechniczne miały znaczenie dla prowadzenia prac osuszających, budowy grobli, traktów i kanałów, które mogły pomóc lokalnym gospodarzom poszerzać rynki zbytu dla produktów Polesia. Z czasem szlaki wodne łączyły Pińsk z Gdańskiem, Królewcem i Chersoniem. Uwarstwienie z piasku i gliny oraz dostatek drewna przy płytkim kopaniu rowu lub budowie grobli ułatwiało budowę traktów i kanałów przy zastosowaniu odpowiedniej technologii. Działania osuszające zainicjowała w przeszłości Bona Sforza d'Aragona, otrzymując w darze od królewskiego małżonka ziemie pińską i kobryńską. Kazała wykopać – z pomocą siły roboczej jeńców kozackich – „Kozaczy Rów”. Rów miał około 8 metrów szerokości i 35 km, biegł od południa z jeziora Lubań, dopływając do Muchowca w Kobryniu. Rozciąga się do dziś na niemal całej pierwotnej długości pod nazwą Kanału Królowej Bony<sup>17</sup>. Przez następne 250 lat działał się niewiele. W połowie XVIII wieku technologię trzeba było wypracować i unowocześnić w kierunku większej użyteczności transportowej.

Głównym celem budowy kanałów w Rzeczypospolitej był spław drewna i surowców drewnopochodnych – paku, potażu, dziegciu, terpentyny i smoły. Ponadto sprzedawano nadwyżki płodów rolnych. Problem gdański zaciążył na działaniach infrastrukturalnych okresu kolejnych rozbiorów – do czasu budowy Kanału Augustowskiego przez Królestwo Polskie, co przyczyniło się do zniesienia pruskich ceł jeszcze przed wybuchem powstania listopadowego. Na fali reform Rzeczypospolitej w drugiej połowie XVIII wieku rozpoczęto na Polesiu budowę kanałów: Telechańskiego, Ogińskiego (1765) i Muchawieckiego Królewskiego (1773) – obu inicjowanych głównie dla handlu drewnem, ale też ze zrozumieniem wpływu transportu na rozwój gospodarczy w ogóle.

Polska sosna była uznawana w całym Starym Świecie za najlepszy materiał na maszty. Kupowany u źródeł tanio, a sprzedawany drogo stwarzał jego wielką atrakcyjność handlową. O politycznym znaczeniu bałtyckiego drewna świadczyć mogą różne działania mocarstw od XVI wieku. Po holenderskiej „sośnie flandryjskiej” zaznaczyła się dominacja Anglii, która stopniowo przejęła jej wodzącą rolę w handlu także na Bałtyku. Anglicy uważali, że eksportem „sosny z Rygi” jest carska Rosja. Francuzi wiele lat zbierali szyszki w okolicach Rygi, próbując bezskutecznie

introdukcji „sosny ryskiej” [6]. Polska sosna odegrała znaczącą rolę w relacjach między europejskimi mocarstwami [9, 12]<sup>18</sup>, nie sposób więc nie docenić wpływu sosny na „telechański ślad”. Nazwa Pińsk wywodzi się od *pinus silvestri*.

### Kanał Telechański

W 1911 roku Stanisław Pawłowski, rektor Uniwersytetu Poznańskiego, prezydent Międzynarodowej Unii Geograficznej, znawca problemów wodnych, uczony o międzynarodowym autorytecie, w opisie kanałów osiemnastowiecznej Rzeczypospolitej stwierdził, że: „nawet pod względem technicznym kanały [te] nie wiele ustępowały budowanym podówczas w Europie. Najlepiej przemawia za tem właśnie ta okoliczność, że mimo przeszło stuletniego zaniedbania oddają jeszcze pewne małe usługi. W każdym razie Polska pierwsza połączyła Morze Czarne z Bałtykiem i pierwsza wytyczyła kierunek jedynie korzystnej dla niziny polskiej drogi wodnej, bo przecinającej ją przez środek (Prypec – Warszawa – Warta – Obrą). Na przedłużeniu tego kierunku budują obecnie Niemcy wielki kanał środkowy między Łabą a Renem” (s. 32 [17]).

Butrymowicz w latach 1765–1768 był „pierwszym wykonawcą Kanału Ogińskiego” (za [19]). Jak podają autorzy *Słownika Geograficznego*, „wspierał mądrą radą księcia Ogińskiego” (s. 404, tom VII [20]) i „udzielał mu cennych wskazówek dotyczących miejsca budowy śluz i wykorzystania naturalnych wodnych zasobów”, pisał współcześnie Anatolij Fiedoruk – profesor, wybitny znawca historii ziemi poleskiej [8]). Korzon, pisząc o Kanale Ogińskiego o Butrymowiczu nie wspomina wcale, choć poświęca mu wiele uwagi, pisząc o budowie dróg (s. 66-68 [11]). Nie jest to jedyny przypadek niejasności w zakresie podziału ról i zasług w budowaniu znaczących konstrukcji historycznych. Zastanawiając się nad rolą Butrymowicza, trzeba odpowiedzieć na pytanie, kiedy kanał uzyskał zdolność użytkową, a szczególnie, kiedy osiągnął poziom technologiczny tak wysoko ceniony przez potomnych [17, 25].

Wartą uwagi relację włożył w usta Butrymowicza Adam Naruszewicz (s. 306 [13]). Komornik nazwiskiem Walter, mierzący dobra książęce w Telechanach, zgłosił pomysł kanału komisarzowi wojewódzkiemu Tadeuszowi Narbutowski, który z Butrymowiczem „zrobili projekt kopania tej komunikacji” i odesłali go do księcia Ogińskiego w Warszawie. Prace nad nim rozpoczęto w 1765 roku. W relacji zdanej przez Naruszewicza z Telechanów Butrymowicz dodał: „Mogę, Najjaśniejszy Panie, śmiało o tym kanale rezonować, bo jestem świadkiem jego początku na papierze i egzekutorem

<sup>17</sup> Jego południowa część na Google Maps niknie na zachód od Dywina, podczas gdy notatki źródłowe (za [18]) wskazują na Jezioro Lubań na wschód od Dywina. Stąd szlak od jeziora jest widoczny na mapach, ale ginie koło Bielska. Tak więc niejasna jest pierwotna lokalizacja Kozaczego Rowu w biegu środkowym.

<sup>18</sup> Cechą *pinus silvestri* jest wąskosłisty pokrój obejmujący naprzemiennie jasne słoje vegetacji letniej i ciemne vegetacji zimowej. Drewno o takim pokroju jest sprężyste, wytrzymałe na zgnanie i ma stosunkowo niski ciężar właściwy. Bogate w żywicę cechuje się zdolnością długotrwałego zachowania swych przymiotów. W pewnych strefach o odpowiedniej klimatycznie sezonowości mroźnych zim i ciepłego lata cechy te są wybitne [9]. Piotr Daszkiewicz i Jacek Oleksyn cytują francuski raport z 1784 roku, wliczający, iż na wystawienie 600 wyborowych masztów konieczny był zakup 4 do 5 tysięcy pni, dla zgromadzenia niezbędnych zapasów dla floty wojennej w liczbie 1200 masztów konieczny zakup obejmować musiałby 120 tysięcy pni sosny (s. 9 [6]). W tym czasie odpowiedniej wysokości prosty pień sosny uzyskać można było tylko w kilkusetletnich drzewach o optymalnej gęstości borów.

pierwszym tegoż na ziemi”. Przyznał też, że kanał mógł mieć lepszy przebieg, ale ksiązę upatrzył sobie Telechany w tutejszych własnych dobrach, tak „ażeby statki z masztami pod pałac przechodzić mogły”.

Powyższe wiele wyjaśnia. Już wczesne kanały tego czasu wymagały umiejętności mierniczych w mapowaniu i tyczeniu linii niwelacyjnych – niezwykle ważnych dla zaplanowania śluz, zapewnienia właściwego bilansu wody i wypełnienia ich spławną wodą w możliwie najdłuższym okresie między mrozami. Podstawą inżynierii kanałów były przede wszystkim umiejętności miernicze i intuicja, a szczególnie nabycie pewnych doświadczeń geotechnicznych i hydromechanicznych – przynajmniej w drodze praktyki w nawadnianiu młynów w mniej lub bardziej szczelnych basenach. Wspólnym problemem tych basenów i kanałów było zapewnienie stabilnych poziomów wody niezależnie od zmiennych sezonowych poziomów wód naturalnych. Mierniczowie – jak budowniczowie kanału Erie–Wright, Roberts i Geddes, lub serwisanci młynów wodnych, jak Smeaton czy Wielki Brindley w Anglii stawali się pierwszymi inżynierami przekształcania wód i łądów, chociaż Zacharie (budowniczy Kanału Givors we Francji, który miał trudności) był zegarmistrzem, natomiast Riquet (Kanał Południowy – du Midi) – poborcą podatkowym, który otoczył się jednak konsultantami<sup>19</sup>.

W tych czasach również polskie określenie „inżynier” kojarzono jeszcze z architektami, rzadziej z muratorami, a niemal wyłącznie z wojskowością, stąd wielu przypisywało Butrymowiczowi bezpodstawnie tytuł inżyniera wojskowego (m.in. Wikipedia). Mapy, jakimi się posługiwał Butrymowicz, wykonywane były wprawdzie jego staraniem, ale przez Juliana Kraskowskiego, geometrę i komornika przysięgłego powiatu pińskiego (por. s. 300 [13]). Była to mapa Kanału Telechańskiego, były też mapy rozległego obszaru ziemi pińskiej oraz terenów osuszonych bagien łopatyńsko–chlabowskich, obejmująca zagospodarowywane włości Butrymowicza z folwarkiem Krystynów. Kiedy Stanisław August zobaczył te mapy, wiedza i umiejętności Kraskowskiego zaciekały króla (por. s. 311 [13]). Działania kartograficzne na terenie królestwa były przedmiotem wielkiej troski Bruhla, Czapskiego, samego króla i starań ich wszystkich<sup>20</sup>. Dowodem na to, że Butrymowicz rozwijał swe umiejętności „inżyniera”, są jego dalsze dokonania realizowane po 1770 roku.

Istotne jest, że Butrymowicz fachowo tłumaczył królowi działanie śluz ze znajomością rzeczy, z mapą w ręku, a dane recytował z pamięci. Uznał za błędną decyzję prowadzenia kanału przez jezioro – ze względu na dłuższy na nim niż kanale i rzekach okres, kiedy wody są zamrożone oraz na konieczność kotwicowania załadowanych barek u brzegu jeziora w przypadku sztormowej fali. Ponadto ciągnięcie szlaku przez jezioro wymuszało kopanie koryta w warstwach piaszczystych, zalegających na odcinkach między

Telechanami a jeziorem. Zauważył, że doprowadzenie podajnikiem w kierunku zachodnim wody z jeziora do budowanego kanału poprawiłoby jego funkcjonowanie. Przepuszczalność piaszczystych gruntów wymagała tak zwanego pudlingu – fachowego przekrycia koryta kolejno przesuszonymi warstwami gruntu ilastego, z powolnym przepuszczaniem lekkiego strumienia wody pod obserwacją. Do czasów Brindleya przysparzało to wiele problemów ze zbilansowaniem wody na przeciekach koryta kanału.

Kanał Telechański liczy 46 kilometrów w linii naziemnej i około pięciu kilometrów w przebiegu drogi wodnej na dwóch jeziorach (por. rys. 1). Jedno niewielkie, tuż za Telechanami, służyło jako miejsce zimowania i nawrotu barek. Znacznie większe jezioro Wygonowskie, położone na wododziale, pozwoliło uniknąć zwykłych w takich przypadkach problemów zasilania szczytowego. Jezioro zasilano w wodę bieg kanału na północ w kierunku Szczary z pośrednictwem półśluzu oraz z jazem na południe ku Jesiołdzie, regulując odpowiedni poziom wody na wypływach z jeziora. Spadek poziomu wody w okresie letnim między jeziorem na trzykilometrowym odcinku ujścia do Szczary wynosił metr, a na 43 kilometrach do Jesiołdy – 17 metrów. Z bliższych współcześnie informacji wiemy, że w przypadku suchego lata poziom wody na jeziorze bywał przewyższany przez poziom lustra na Szczarze. Pozwalało to w warunkach deficytu zmienić bieg wody na kanale przez odwrócenie wrót śluzy (s. 14–16, [25]).

Między Jesiołdą a jeziorem pobudowano dziewięć śluz komorowych, dziesiąta to wspomniana półśluz u ujścia kanału z jeziora ku Szczarze. Przy wszystkich śluzach mieściły się zabudowania dla ich obsługi, niekiedy mieszkalne w przypadku śluz trudno dostępnych. Kanał obwiedziony został obustronnymi ścieżkami holowniczymi. W biegu kanału wybudowano dwa zwodzone drewniane mosty [17]. Wypis z Muzeum Historii Polski miesza okoliczności budowy z wynikami przebudowy kanału w czasach II Rzeczypospolitej: „Sam kanał miał ... 12–18 metrów szerokości (z pasami bocznymi 80 metrów), jego głębokość wynosiła do 1,5 metra [co dotyczy kanału po odbudowie]. Na siedzibę zarządu Kanału wyznaczono miasteczko Telechany, stanowiące własność Ogińskiego (po matce Annie z Wiśniowieckich) [co przestało być rzeczywistością z początkiem XIX wieku]. Wybudowano tu port rzeczny oraz stocznię, co walenie przyczyniło się do rozwoju tej dotychczas bardzo podupadłej miejscowości (ponadto działała tu manufaktura fajansów oraz sukna) [to miało miejsce w procesie powolnej ewolucji w XIX wieku]”. Faktycznie kanał po budowie i śluzy miały 10 lub 11 m szerokości i to tylko przy normalnym wypełnieniu kanału wodą.

### Znaki zapytania

Dość złożonym problemem jest kontestacja daty zbudowania kanału<sup>21</sup>. W *Słowniku geograficznym Królestwa Polskiego* (s. 403–405 [20]) Jelski nadmienia, że budowa kanału miała

<sup>19</sup> Nie piszemy o Holendrach, bowiem oni robili to „od zawsze”, eksportując od XVI wieku po Europie zamiast wiedzy swych fachowców.

<sup>20</sup> Przykładem mogą być cieszące się uznaniem mapy hydrograficzne Polski i Litwy, których opracowanie zainicjował Tadeusz Czapski (więcej – por. [17]), bardzo wiele uwagi poświęca temu Korzon (s. 68–70 [11]).

<sup>21</sup> Pewna rozbieżność wystąpiła nawet we wstępach do dwu referatów I Narodowego Kongresu Żeglugi ([25], Wodzińskiego oraz Walerego Sobolewskiego, tamże s. 43). Wg [25] kanał został wykopany w latach 1765–1768.



się ku końcowi, kiedy w 1768 roku wręczono w nagrodę księciu Ogińskiemu buławę hetmana wojsk litewskich, uchwalono wystawienie pomnika na zamku wileńskim, nadano dwie wsie na północnym i południowym biegu kanału oraz koncesję na pobór 8 złotych „od wiosła i sprychy”<sup>22</sup>, Poczyniono jednak zastrzeżenie, że wsie zostaną mu odebrane, jeżeli kanał nie będzie do końca właściwie utrzymany i zdalny do żeglugi. Podkreśliśmy, że takie warunki miały charakter powszechnych w stosowanych w tych czasach w Europie systemach powierniczych. Jednocześnie, kierując się znaczeniem kanału, już w 1769 roku zatrudniono profesora matematyki z Uniwersytetu Wileńskiego, Franciszka Najworsza, do kierowania pracami uzdatniającymi Niemen do żeglugi. Trwające trzy lata prace oczyszczające jego nurt podniosły funkcjonalność kanału. W 1775 roku zarządzono usprawnienie wód żeglugowych na Pinie i Muchawcu (s. 404 t.7 [19]), inaugurując jednocześnie kopanie kanału muchawieckiego, zwanego Królewskim, czasami Rzeczypospolitej, gdyż jego budowa finansowana była przez skarb Wielkiego Księstwa Litewskiego.

Dość często otwarcie obu kanałów źródła przypisują dacie wjazdu królewskiego orszaku na ziemię Pińską w 1784 roku. Podczas tej wizyty Butrymowicz wskazał królowi na przyczyny trudności budowy Kanału Muchawieckiego, którym pół roku wcześniej skierował swą flotyllę do Warszawy. Nadzór komisji skarbowej z jej dwuletnią kadencją skutkowało, jego zdaniem, zbyt częstymi zmianami personelu nadzoru budowlanego. Brak stabilności i urzędniczy nepotyzm nie pozwalały dotrzymać staranności koniecznej do wykonania tego zadania. Później jako poseł Sejmu Wielkiego podkreślił, że zbudowano go zbyt płytko i niedbale, co wymaga dalszych środków na jego uzdatnienie. W wyniku sejmowej interpelacji Butrymowicza w 1791 roku przebudowy Kanału Muchawieckiego dokonał, z żołnierzami inżynierskiego korpusu litewskiego, jego komendant, absolwent Szkoły Rycerskiej, pułkownik Jakub Jasiński<sup>23</sup>.

Większość opisów źródłowych określa rok zbudowania Kanału Telechańskiego na 1783 lub nawet 1784 rok, niektóre jednak wskazują na nadania królewskie dla księcia Ogińskiego w 1768 roku. Czy kanał funkcjonował należycie dopiero w 1784 roku? Naruszewicz wspomina, że król do Telechanów miał dopłynąć, lecz barka się nie pojawiła. Kolejna królewska przejażdżka w Telechanach ku Szczarze z całą królewską świtą i z udziałem pińskich notabli wymagała wytężonej siły krzepkich burłaków, gdyż ze względu na niski poziom wody trzeba było wlec łodzie po dnie. Szerokość dna kanału miała w tym miejscu około 6 metrów, chociaż na długości sięgała często 11 metrów. Jednakowoż źródła odnotowały, że tegoż roku drogę od Chersonia do

Królewca przebył statek z ładunkiem 35 łasztów, to jest około 80 ton (za Pawłowskim, s. 68 [11], także [16]). Można się domysleć, że barka nie przybiła poniżej Telechanów, ponieważ musiały wystąpić poważne problemy z wypełnieniem śluz<sup>24</sup>. Podobnie suche lata wystąpiły jeszcze w latach 1788–1791 (s. 72 [11])

Bilans nawodnienia przeprowadzony przez Wędzińskiego w międzywojniu wykazał deficyt wody w kanale w skali roku, przypadający głównie na okres późnego lata, zwłaszcza gdy wypadły skromne w nim opady. Takie właśnie warunki musiały mieć miejsce w sierpniowej królewskiej lustracji kanału. Zgodnie z bilansem Wędzińskiego roczne straty wody z powodu parowania wynosiły 23,7 mln m<sup>3</sup>, na śluzowaniu – 2,8 mln oraz z powodu nieszczelności wrót i upustów – 0,5 mln<sup>3</sup>. Przesiąkanie w gruncie pominięto, ale zdaniem sprawozdawcy poziom wód gruntowych nawet w partiach szczytowych był wyższy od lustra wody w kanale. Zlewnia jeziora Wygonowskiego zapewniała w średnich warunkach pozyskiwanie rocznie 20 mln m<sup>3</sup>, to jest 75% wyliczonego zapotrzebowania. Bilans ten był bardziej zrównoważony, gdy w normalne lato lustro Szczary przewyższało poziom jeziora. Wówczas w śluzie u ujścia otwierano wrota, odwrotnie zasilając rezerwuar jeziora wodą ze Szczary (s. 14–16, 1932 [25]). Zatem statek z Chersonia musiał trafić tego samego roku na znacznie lepsze warunki wodne.

Wędziński zwraca uwagę, że w początkowym okresie funkcjonowania spław ograniczał się prawie wyłącznie do okresów wiosny i jesieni oraz dotyczył głównie drewna. 43-metrowej długości śluzy oraz „12 metrowej” (?) szerokości kanał był do tej roli wystarczająco przygotowany. Jak na śluzy budowane w kanałach świata zachodniego tego czasu były one spore, przy skromniejszej nieco głębokości. Widocznie tak je ukształtowano właśnie dla dogodniejszego prowadzenia spławu tratw. Generalnie wycinkę drzewa łatwiej było prowadzić i transportować po lądzie zimą, a spławiać wiosną po odpowiednim przyborze wód na rzekach żeglownych. Wyrąb zimowy był dogodniejszy zarówno dla utrzymania drewna w zdrowiu, jak i zatrudnienia pańszczyźnianych włościan w czasie wolnym od robót polnych. Były to zasady stosowane powszechnie w dorzeczach wód bałtyckich [9]. Tak więc budowniczowie kanału prócz zapewnienia obustronnych ścieżek holowniczych pozostawili szeroki pas terenu, który poza gołbami i ścieżkami wystarczał także na odpowiednie składowanie drewna oraz spuszczenie tratw przed latem w okresie najbardziej dogodnym dla spławu rzekami. Jak wiemy, tratwy były tak budowane, by na śluzach można było oddzielać ich segmenty<sup>25</sup>.

<sup>22</sup> Drogę zwany też szostą lub pychem. Używany przez flisaków do napędzania tratwy, łodzi lub barki przez parcie drągiem o dno, nadane zaś wsie otaczały ziemie przynależne do włości księżyczych uprzednio w środkowym biegu kanału (wokół Telechanów).

<sup>23</sup> Kanał Królewski znany jako Kanał Bug-Narew wydłużony został w czasach republiki sowieckiej dwukrotnie lateralnym biegiem Muchawca i Piny, co poprawiło zdecydowanie warunki jego nawodnienia i pozwoliło osiągnąć Prypeć w lepszych warunkach żeglugi rzecznej.

<sup>24</sup> Między drugim mostem na kanale, dokąd monarcha ze świtą dojechali drogą a Telechanami, były cztery śluzy (IV do VII), podczas gdy między Telechanami a jeziorem Wygonowskim była tylko jedna i to na wlocie kanału do jeziora Wolkowskiego (por. rys.1).

<sup>25</sup> Zasoby poleskiego drewna pozostawały jeszcze w niezłej dyspozycji przed wybuchem II wojny światowej. W 1929 roku przetransportowano kanałem blisko 25 tys. m<sup>3</sup> drewna stanowiącego niemal 90% przepływającego wodą tonażu. Potencjał lasów w zasięgu kanału oceniano wówczas na 100 tysięcy kubików rocznie ([25] s. 29–34).

Co się działo między latami 1768–1784? W 1784 roku, towarzysząc królowi w podróży, Butrymowicz opisuje problem usprawnienia kanału związany z sekwestrem nałożonym przez Rosjan po 1772 roku na ziemię nadane księciu Ogińskiemu przed pierwszym rozbiorem Rzeczypospolitej (s. 316 [13]). Wykluczał on możliwość rozwinięcia splawności kanału, zważywszy, że budowę prowadzono z udziałem setki chłopów pańszczyźnianych z przyległych do kanału wsi. Podkreślił, że sezonowo, wymiennie z pracami rolnymi, praca ta była niezbędna do utrzymania kanału, nie tylko jego budowy. Możliwe, że pobierane opłaty w jakimś stopniu pokrywały bieżącą obsługę kanału, szczególnie dozór bram słuzowych, raczej nie wystarczały na jego bieżącą konserwację, a z pewnością nie wystarczały na jego rozwinięcie do oczekiwanej użyteczności. Zarząd kanału mieścił się w Telechanach, w książęcych dobrach. Zatem administrowali kanałem i środkami oficjaliści, w tym prawdopodobnie i sam Butrymowicz. Paraliż funkcjonowania kanału wynikał więc najprawdopodobniej z braku rąk do prac pańszczyźnianych z zasekwestrowanych wsi. Pisz się, że książę do tego czasu przeznaczył na budowę 12 mln złotych polskich własnych środków (za [16], s. 14), ale możliwości finansowania kanału przez księcia się wyczerpały<sup>26</sup>.

Wydarzenia polityczne w latach 1768–1772 musiały mieć ogromne znaczenie dla dalszych prac. W 1768 roku zawiązana została konfederacja w Barze – zbrojne wypowiedzenie królowi posłuszeństwa i sprzeciw wobec powierniczego dyktatu Rosji nad krajem. W 1771 roku do konfederacji przystąpił także książę Ogiński i brygadier podhorskiej kawalerii, starosta piński Ksawery Chomiński. Po upadku powstania pokonanego przez wojska rosyjskie i pruskie nastąpił pierwszy rozbiór Rzeczypospolitej, a książę Ogiński popadł w kłopoty. Zmuszony do emigracji, po odcięciu od swych dóbr, utracił wpływ na bazę swego materialnego bytu, wiemy bowiem, że w tym czasie żona Aleksandra, z domu Czartoryska, własnym majątkiem wspierała jego dalsze aktywności. Ale pańszczyźnianym chłopstwem wyrównać ubytku sił roboczych już się nie dało.

Prawdopodobnie sekwestr nałożony przez Rosjan na ziemię w dolnym i górnym biegu kanału wiązał się z uzyskaniem przez zadłużonego Stanisława Augusta finansowego wsparcia carycy Katarzyny II, tytułem wyrzeczenia się królewskiego prawa dystrybucji starostw ziemskich i grodzkich (okres konfederacji, Askenazy, s. 17 [2]). Michał Ogiński jako hetman litewski koronny wraz z Karolem Radziwiłłem po aneksji Rzeczypospolitej przez sąsiednie mocarstwa ogłosili w Bawarii manifest przeciw aneksji ziem polskich. Ogiński mógł wywołać swą postawą szczególną chęć rewanzu imperatorowej oraz jej dworu, który

oczekiwał na bogate nadania ziemskie w Rzeczypospolitej<sup>27</sup>. Pretekstem do nałożenia sekwestru mogło być przypuszczenie niedopełnienia, związanych z koncesją kanałową obligacji formalnych przy konstytucyjnym nadaniu księciu dwóch wsi w północnym i południowym biegu kanału. Sekwestr związany z roszczeniami nie pozwalał na ich dopełnienie, a ich niedopełnienie umacniało roszczenie.

Butrymowicz był świadom owego impasu, bowiem jako poseł powiatu pińskiego z końcem lat osiemdziesiątych zgłosił stosowną interpelację sejmową sugestią przejęcia kanału przez skarb państwa lub prywatnych koncesjonariuszy [1]. Takie działanie zdjęłoby prawne obciążenie sekwestru i uwolniło kanał od znamion politycznej zemsty.

W 1795 roku zarządzanie kanałem przejęły władze rosyjskie, które w latach 1797–1804 po wojennych zaniedbaniach przeprowadziły prace oczyszczające [19]. Potem Rosjanie wydatkowali około 1,5 mln rubli na zwiększenie splawności dróg wodnych związanych z kanałem. Konieczne według ekspertów były nakłady 2,5 razy większe [16, 24]. Nie udało się tego zrobić jeszcze do I wojny światowej, kiedy to Niemcy całkiem go zdewastowali, budując linie obrony i zasieki wzdłuż kanału. W latach 1923–1927 odbudowę kanału przeprowadził rząd Polski, planując pogłębienie nurtu do 1 m [17, 24].

## Podsumowanie

Wszystkie przytoczone okoliczności zdają się potwierdzać tezę, że kanał dość wcześnie służył celom handlowego splawu drewna, choć nie spełniał oczekiwanych przez miejscowych ziemian i producentów uniwersalnych funkcji zarówno w całym siedmiomiesięcznym okresie roku, jak i w latach suchych [25]. Oczekiwania na jego pełne dostosowanie wiązały się z nadzieją na silną ekspansję lokalnych produktów, nie tylko drewna. Analiza wielu danych wskazuje, że splawność Kanału Telechańskiego nie była gorsza niż na rzekach, m.in. na Szczarze i Niemnie. Butrymowicz w swojej działalności poselskiej wskazywał na potrzebę poprawy tego stanu rzeczy [1]. Proces modernizacji dróg wodnych musiały zatem obejmować całą sieć żeglugi śródlądowej, co wiązało się z potrzebą unowocześnienia całej gospodarki, czemu zresztą ta sieć powinna służyć. To zaś wymagało rynku kapitałowego i stabilności politycznej.

Perturbacje z funkcjonowaniem kanału w latach 1765–1784 związane były z zewnętrznymi okolicznościami. Przy braku danych archiwalnych o zewnętrznych działaniach i kumulacji prac prawdopodobnie stan osiągnięty w 1784 roku w znacznym stopniu zawdzięczać należy w miarę przyzwyczajonemu zbilansowaniu przychodów z wydatkami. Cytowane

<sup>26</sup> Kwota 12 mln zł dotyczy złotych polskich. U schyłku I Rzeczypospolitej stanowiła równowartość około 800 tys. dukatów lub 2 mln dolarów hiszpańskich. Byłoby to nieprawdopodobnie drogo. Dla porównania – koszty Kanału Muchawieckiego wyniosły około 1 mln zł. Korzon zsumował je starannie, albowiem archiwa wydatków skarbu są stosunkowo bogate, podczas gdy prywatne puste. Biorąc pod uwagę podaną taryfę od wiosła, musiałby kanałem przepływać olbrzymimi strumieniami towarów przez 30 lat. Warto dodać, że na budowę jednej z dróg książę przekazał 20 tys. złp [13].

<sup>27</sup> Katarzyna II, zwana Wielką, potrafiła być szczególnie mściwa wobec oponentów, np. wobec Karola Prozora, który, aktywnie inspirując insurekcję Kościuski na Litwie, jej osobistym ukazem był ścigany przez sześć miesięcy 1794 roku na niewyobrażalną skalę. Wzdłuż wszystkich przepraw na Prypeci ustawiono patrole, a przez lasy u zbiegu Prypeci i Dniepru, w których się Prozor sprytnie ukrywał, przetaczały się kolejne oblawy (Józef Rolle s. 29–36 [19]). Ta interwencja na Litwie w połączeniu z przywództwem Prozora praktycznie uniemożliwiła wsparcie insurekcji przez Litwę. Natomiast ks. Ogiński po 1771 r. podejmował u Fryderyka II starania o wstawiennictwo u imperatorowej, by część przychodów z zajętych sekwestrem wsi przeznaczyć na kanał (s. 67–68 [11]).



przepłynięcie statku z Chersonia do Królewca nie byłoby możliwe w innych warunkach. Należy mieć na uwadze, że większość kanałów budowanych na przełomie wieków miała liczne wady, wiele nigdy nie przyniosło spodziewanych korzyści. Funkcjonowanie wszystkich związane było z ustawiczną pracą nad poprawianiem i odnawianiem pierwotnej budowy, a dopóki ich nie zabrakło źródłem ich funkcjonowania były środki wypracowane na opłatach.

Odbudowa kanału kilka lat po powstaniu II Rzeczypospolitej obejmowała naprawę umocowań ziemnych, oczyszczenie i pogłębienie koryta, odbudowę obiektów hydrotechnicznych i mostów, co Wodziński ilustruje szczegółowym opisem i rysunkami [25]. W opisie nie wspomina się o pochodzeniu wyrafinowanych przepływów bilansujących stany wody między śluzami, zmianach w drewnianej konstrukcji śluz itp. Wiedzę o postępie technologicznym w okresie budowy i funkcjonowania kanału można pogłębić jedynie w oparciu o badania archeologii przemysłowej.

Butrymowicz był głównym budowniczym, który wspomagał się wiedzą i doświadczeniem pomocników, głównie mierniczych, i zapewne nielicznych konsultantów. Nie wiemy gdzie i co praktykował przed 1765 rokiem. Być może na połoczyźnie, gdzie zachował się zapis jego głosu za elekcją króla Stanisława Augusta Potockiego. Z praktyki musiał posiadać niezłe rekomendacje, aby uzyskać dość wysokie stanowisko i zaufanie księcia Ogińskiego<sup>28</sup>. Dziesięć lat później konstruował kafary, nabijał pale pod drogi i groble, prowadził prace regulacyjne, zbudował wielofunkcyjny pływający młyn i przystanie na Styrze. Emil Bratro w czasach II Rzeczypospolitej nadał mu tytuł „pierwszego inżyniera drogowego na ziemiach polskich” [4,5]. Wiele wskazuje, że był pierwszym inżynierem cywilnym w anglosaskim rozumieniu tego powołania. Warto przypomnieć, że pierwszym polskim inżynierem wojskowym w oczach świata pozostał jego rówieśnik, również wywodzący się z Polesia, Tadeusz Kościuszko.

## Literatura

1. Adamski U.J., *O poście Mateusza Butrymowicza, który w obronie Konstytucji 3 maja występował, ustroj i drogi I Rzeczypospolitej naprawiał*, W obronie Konstytucji 3 maja, Strona miesięcznika Katolickiego Stowarzyszenia Ars Christiana, dostęp 9.12.2016: <http://e-civitas.pl/w-obronie-konstytucji-3-maja/>
2. Askenazy Sz., *Korespondent Stanisława Augusta*, w: *Wczasy historyczne*, Warszawa 1902.
3. Bober-Jankowska M., „*Adventus*” Stanisława Augusta. *Blaski i cienie wojaży monarchy*, w: *Kronika Zamkowa* 1–2 (61–62), Warszawa 2011, dostęp 08.12.2016: <https://www.zamek-krolewski.pl/publikacje-zamkowe/kronika-zamkowa>
4. Bratro E., *Pierwszy inżynier drogowy na ziemiach polskich*, *Czasopismo Techniczne*, Lwów, 10.04.1936, nr 7, t. 54, dostęp 08.12.2017: <http://www.dbc.wroc.pl/dlibra/plain-content?id=13047>

<sup>28</sup> Do kolegium jezuickiego przyjmowano chłopców w wieku od 9 do 10 lat. Nauka trwała 5 lat plus 2 lata w trybie uzupełniającym albo na kierunku teologicznym, albo cywilno-filozoficznym z wykładami matematyki, fizyki, geometrii i geografii. Umiejętności praktyczne zatem musiał nabyć w ciągu trzech do pięciu lat. Występowały pewne więzi rodowe Ogińskich z arystokracją województwa poleskiego.

5. Bratro E., *Z historii dróg w Polsce*, *Czasopismo Techniczne*, Lwów, 10.11.1935, nr 21, t. 53.
6. Daszkiewicz P., Oleksyn J., *Introdukcja „Sosny Ryskiej” w osiemnasto i dziewiętnastowiecznej Francji*, w: *Rocznik Dendrologiczny*, Vol. 53 – 2005. Dostęp 30.10.2016, dostęp 10.09.2017: <http://pbsociety.org.pl/ind/rd/artysty/vol53/daszkiewicz.pdf>
7. *Europa nie prowincjonalna* (red. Krzysztof Jaszewicz), Instytut Studiów Politycznych i Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa 1999.
8. Fiedoruk A., *O ludziach ziemi, która wydała Napoleona Ordę*, w: „*Echa Polesia*”, 08.10.2007.
9. Gerlach K., *Drewno szkatnicze*, *Warszawska Firma Wydawnicza*, Warszawa 2011.
10. Internetowy Polski słownik biograficzny; Mateusz Butrymowicz, Karol Prozor, <http://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia>
11. Korzon, T., *Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta, 1764–1794, Badania historyczne ze stanowiska ekonomicznego i administracyjnego*, t. II, wyd. II, Kraków–Warszawa 1897
12. Łojek J., *Ku naprawie Rzeczypospolitej. Konstytucja 3 Maja*, Interpress, Warszawa, 1988.
13. Naruszewicz A., *Dariusz bytności najjaśniejszego króla JMCI Stanisława Augusta w Pińsku i w Krystynowie w miesiącu sierpniu 1794 roku* (spisane 16.07.1786), w: *Biblioteka Warszawska*, tom III (nowej serii XI), Warszawa 1860.
14. Naruszewicz A.S., *Dyjaryusz podróży Jego Królewskiej Mości Na Sejm Grodzieński*, Biblioteka Pisarzy Polskiego Oświecenia, T. VIII, red. Jerzy Snopek z zesp., Instytut Badań Literackich PAN, Warszawa 2008, dostęp 21.01.2017: <http://ibl.waw.pl/8bppocor.pdf>
15. Nasiadka M., Wład P., *Pojezdźce Łęczyńsko-Włodawskie. Przewodnik dla zaawansowanych*, Wydawnictwo Turystyczne, Paweł Wład, Rzeszów 2012, dostęp 30.12.2016: <http://www.wlad.com.pl/Polesie.htm>
16. Ossendowski A. F., *Polesie*, Zysk i S-ka, Poznań 2010 (reprint Wydawnictwa Polskiego z 1934 roku).
17. Pawłowski S., *Niektóre kanały splayne na ziemiach polskich*, Związkowa Drukarnia we Lwowie, Lwów 1911.
18. *Prace melioracyjne na Polesiu. „Kresy Ilustrowane”*, dwutygodnik, Rok II nr 13 z 15.12.1925 r. dostęp 11.01.2016: [http://bczasopisma.pttk.pl/KRESY\\_1925\\_13.pdf?i2s10](http://bczasopisma.pttk.pl/KRESY_1925_13.pdf?i2s10)
19. Rolle A.J., *Opowiadania historyczne*, Seria III, tom 1, nakładem Gebethner i Wolf, Warszawa 1882.
20. *Słownik geograficzny Królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich*, pod red. Bronisława Chmielewskiego i Władysława Walewskiego, nakładem Władysław Walewski, Warszawa 1883–1886.
21. Szejnert M., *Usypać góry – historie z Polesia*, Znak, Kraków 2015.
22. Topolski J., *Historia Polski*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 2015.
23. Waniczkówna H., Butrymowicz M., *Polski słownik biograficzny*, 1937 na podstawie: Polski internetowy słownik biograficzny, dostęp 9.12.2016: [www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/mateusz-butrymowicz-h-topor?print](http://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/mateusz-butrymowicz-h-topor?print)
24. Waśko A., *O modernizacji Polski w epoce kryzysu suwerenności państwa (1698–1795)*, *Ośrodek Myśli Politycznej*, 4.07.2011
25. Wodziński E.W., *Droga wodna Niemen Prypeć. Kanał ogińskiego i rz. Jesiolka*, w: *Kanał Ogińskiego. Referaty na I Narodowy Kongres Żegluga, Księgarnia techniczna Przeglądu Technicznego*, Warszawa 1932, dostęp 02.09.2016. <http://www.bibliotekacyfrowa.eu/dlibra/docmetadate?id=51867&from=publication>
26. Zamojski A., *Polska. Opowieść o dziejach niezwykłego narodu (przekład Ronikier, M.)*, Wydawnictwo Literackie, Kraków, 2011.