

Pierwsze zamiary połączenia wodnego Wisły z Niemnem pojawiły się już prawdopodobnie u schyłku XVI w. Do planów powrócono w latach 1822 - 1823, kiedy to na skutek wojny celnej pomiędzy Królestwem Polskim i Rosją a Prusami, Królestwo miało utrudniony dostęp do Bałtyku i tym samym został ograniczony import i eksport towarów. W 1822 roku Książę Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki, ówczesny minister skarbu przekonał cara do budowy szlaku wodnego łączącego Wisłę z istniejącym już portem w Windawie (obecnie Ventspils na Łotwie). Powstała w ten sposób droga wodna umożliwiałaby połączenie z Bałtykiem, omijając terytorium Prus. Całe przedsięwzięcie wymagało budowy dwóch sztucznych systemów wodnych Kanału Augustowskiego - od Biebrzy do Niemna i Windawskiego - łączącego Dubisę z Wentą. Wiosną 1823 roku Wielki Książę Konstanty - brat cara - zarządził opracowanie projektu technicznego oraz przygotowanie prac w terenie. W następstwie tej decyzji na wododział Wisły i Niemna skierowane zostały dwie ekipy badawcze, których zadaniem było dokonanie pomiarów i ewentualne przygotowanie projektów. Polską grupą kierował Podpułkownik Kwatermistrzostwa Generalnego Ignacy Prądyński. Mając mgliste pojęcie o hydrotechnice Prądyński, jak sam przyznaje w swoich pamiętnikach, zabrał ze sobą podręczniki niemieckie i francuskie, z których dopiero po drodze uczył się sztuki zakładania kanałów. Obydwie ekipy brały pod uwagę trzy możliwości połączeń: Narwi poprzez rzekę Świsłocz do Niemna, górnej Biebrzy poprzez rzeki Tatarkę i Łosośną wpadającą do Niemna, oraz trzeci wariant, który zakładał połączenie Biebrzy przez rzekę Nettę, jeziora augustowskie do Czarnej Hańczy. W maju 1824 roku car Aleksander I podjął decyzję o budowie kanału według trzeciego wariantu.

Dyrekcję i ogólny nadzór nad budową Kanału Augustowskiego powierzono Francuzowi gen. Malletskiemu, a kierownictwo budowy Prądyńskiemu.

Prace rozpoczęto w lipcu 1824 roku od regulacji koryt Biebrzy i Netty, usypania wałów i utworzenia dróg holowniczych. Aby nie tracić czasu i równocześnie pieniędzy na transport, wzdłuż trasy kanału przygotowano dwie cegielnie (jedną w Augustowie, drugą - na Hańczy). Żelaza kutego i lanego dostarczały huta i odlewnia żeliwa w dobrach hrabiego Karola Brzostowskiego (najpierw Janówek potem Huta Sztabin). W miejscu poszczególnych budów powstały warsztaty kowalskie, ślusarskie, stolarskie, co przyczyniło się do znacznego ożywienia gospodarczego regionu. Opracowano technologię i rozpoczęto produkcję sztucznego wapna wodoodpornego (tzw. hydraulicznego), które zapewniło niezwykłą twardość i wytrzymałość elementów murowanych.

