

К 1440125

✓ ос

ЗОЛОТОВА О. А., СКУПИНОВА Е. А.

**ПО МАРИИНКЕ И ВОЛГО-БАЛТУ:
ПУТЕШЕСТВИЕ
В ПРОСТРАНСТВЕ И ВО ВРЕМЕНИ**



Золотова О. А., Скупинова Е. А.

ПО МАРИИНКЕ И ВОЛГО-БАЛТУ:
ПУТЕШЕСТВИЕ
В ПРОСТРАНСТВЕ И ВО ВРЕМЕНИ

ВОЛОГДА
2011

3-81
ББК–26.890 (2Рос)
УДК –910

Рекомендовано к печати
Ученым советом
Вологодского областного отделения
Русского географического общества

Золотова О. А., Скупинова Е. А. По Мариинке
и Волго-Балту: путешествие в пространстве и во
времени. – Вологда: ВГПУ, 2011. – 212 с.

ISBN 978-5-87822-449-9

ББК–26.890 (2Рос)

Путеводитель посвящен 200-летию открытия сквозного движения судов с Волги на Балтику. В нем содержится информация об основных этапах строительства и эксплуатации Волго-Балтийского (Мариинского) водного пути, оставивших материальные или ментальные свидетельства одной из героических страниц истории освоения Европейского Севера России.

Иллюстративный ряд выполнен специально для настоящего издания, фотосъемка проведена преимущественно с рекомендованных точек осмотра и, по возможности, дублирует места и сюжеты, снятые в XIX–XX веках.

Книга предназначена для широкого круга читателей. Она может быть полезна путешественникам и краеведам, работникам сфер туризма, образования и культуры, студентам и школьникам.

© Золотова О. А., Скупинова Е. А., 2011
© Бондаренко Д. А., оформление, 2011
© ВГПУ, Лаборатория геоэкологии, 2011
© Вологодское областное отделение РГО, 2011

ISBN 978-5-87822-449-9

Издание подготовлено при поддержке ВОО «Русское географическое общество» (в рамках договора № 16/03/10-ГР от 16 марта 2010 г. о предоставлении гранта на выполнение проекта «Мариинская водная система: природный, культурологический, экономический и социально-экологический потенциал развития (к 200-летию открытия)» ГОУ ВПО «Вологодский государственный педагогический университет»).

Авторы благодарят за содействие в сборе материалов для книги:

- Деловой и культурно-информационный центр поддержки и развития межрегиональных связей Представительства Вологодской области при Президенте РФ и Правительстве РФ (М. Е. Барышева),
- Администрацию Вытегорского муниципального района (В. И. Чевгунов),
- Управление Вытегорского района гидросооружений и судоходства (А. В. Семинихин),
- экипаж вертолета Шекснинского ЛПУ (С. С. Березин),
- Вытегорский краеведческий музей (Т. П. Макарова),
- Череповецкое музейное объединение (Е. В. Антипова),
- а также: А. Б. Галкину, А. К. Казаринову, А. А. Кузнецова, Е. А. Лабардину, Р. П. Порожского, Е. Н. Соколову.

Издание осуществлено при финансовой поддержке фонда «Вологодская перспектива» (194044, г. Санкт-Петербург, просп. М. Сампсониевский, 4).

От Мариинки до Волго-Балта





...Твердо помнить должно, что видимые телесные на земли вещи и весь мир не в таком состоянии были с начала от создания, как ныне находим; но великие происходили в нем перемены, что показывает История и древняя География, с нынешнею снесенная, и случающиеся в наши веки перемены земной поверхности.

М. Ломоносов



Единая глубоководная система
европейской части Российской Федерации

Свобода судоходства по внутренним водным путям России была установлена специальным законом еще в конце XVII века, а широкое развитие система судоходных рек и каналов Европейской России получила в XVIII – начале XIX веков, когда были построены и введены в эксплуатацию Вышневолоцкая, Тихвинская и Мариинская водные системы. Они обеспечивали связь внутренних районов Европейской России с ее приморскими окраинами, периодически переживая более или менее существенные реконструкции и периоды расцвета и упадка.

В 1930–1960 годы для улучшения условий судоходства по внутренним водным путям была создана Единая глубоководная система Европейской России, связывающая Белое, Балтийское, Каспийское, Черное и Азовское моря. Основу системы составили река Волга, Волго-Балтийский водный путь, канал им. Москвы и Волго-Донской судоходный канал, соединившие большинство городов европейской части России и обеспечившие перемещение массовых грузов.

Единая глубоководная система имеет длину около 6500 километров, по ней могут передвигаться суда с осадкой 3,5–4,0 метра, шириной около 15 метров и длиной до 100 метров. На ее долю приходится более половины грузооборота внутреннего водного транспорта России.

Концепция развития транспортно-энергетической водной системы Евразии до 2030 года предусматривает включение в ее состав Волго-Балтийской и Северо-Двинской систем – действующих магистралей первого класса, которым отводится роль промежуточных звеньев, обеспечивающих соединение Белого моря и Балтики с Обью и Иртышом.

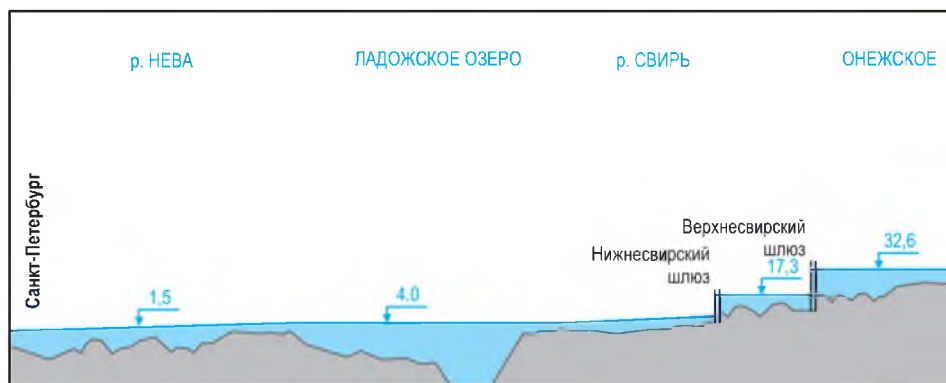


Встреча судов на Волго-Балтийском водном пути

Связь рек, отдающих свои воды Волге и Балтике, мы привычно приписываем то предприимчивости первопроходцев Севера, то прозорливости великого царя-реформатора, то «громадьё планов» близкого еще XX века. Но еще более 12 тысяч лет назад, когда уходил в Скандинавию последний ледник, верхневолжские воды стекали в Балтийское море. С той поры остались на земле и близко расположенные истоки рек, текущих ныне в разные стороны, и отчетливо прорисованные древние долины стока, которые предопределили направление Волго-Балтийского водного пути.

Тем не менее, нынешнее восприятие водного пути чаще всего связано с петровским «окном в Европу». Овладение устьем Невы и строительство новой столицы потребовали обеспечения надежной связи с центральными районами страны и в 1710 году, при Петре I, внимание которого было обращено на существовавшие веками водно-волоковые пути, были проведены первые изыскания на будущей Мариинской водной системе. Идея была реализована лишь спустя 100 лет и ознаменовала собой важнейший этап в развитии гидротехнического строительства в России.

Мариинская водная система, торжественное открытие которой состоялось в 1810 году, включила в свой состав систему рек, озер и каналов от Санкт-Петербурга до Рыбинска протяженностью 1054 версты, 166 из которых были шлюзованы. Иногда название Мариинская система использовалось для обозначения отрезка пути от Волги до Онежского озера.

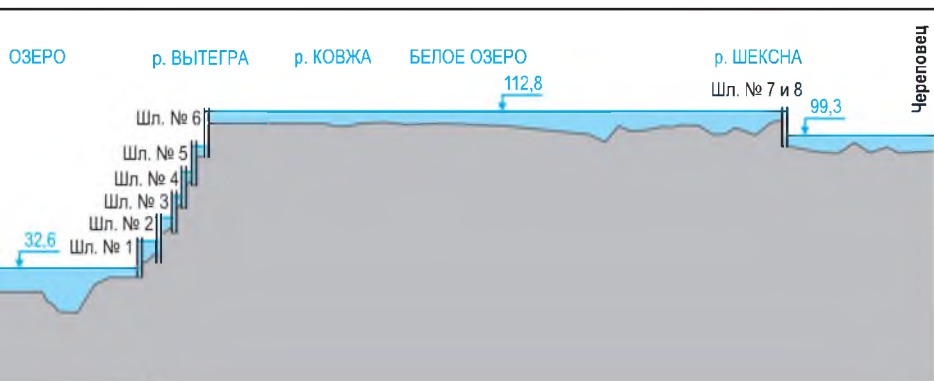


*Продольный профиль Волго-Балтийского водного пути:
Санкт-Петербург – Онежское озеро*

Открытие Мариинки быстро превратило ее в главный хлебный путь страны. Мариинская система стала вторым после Волги «двигателем богатств России». И порой ее воды несли совсем необычные грузы. Спустя всего шесть лет после торжественного пуска системы знаменитый ныне на весь мир монумент «гражданину Минину и князю Пожарскому» был переправлен из Петербурга в Москву по Мариинской системе.

Сооруженная в дереве Мариинка претерпела три коренных реконструкции, в ходе которых существенно понизили уровень водораздельного канала, конструктивно изменили и уменьшили количество шлюзов, построили обводные каналы. В результате проведенных работ Мариинская система стала самым совершенным гидротехническим сооружением мира, что в 1913 году было отмечено Большой золотой медалью Всемирной промышленной выставки. В середине XX века Мариинская система была вновь и самым кардинальным образом перестроена. Вошедший в строй летом 1964 года комплекс гидротехнических сооружений получил новое название – Волго-Балтийский водный путь.

Все этапы реконструкции Мариинки и Волго-Балта проводились без прекращения движения по системе. Каждая новая нитка шлюзов и каналов строилась параллельно существующей, благодаря чему вдоль Волго-Балта сохранились фрагменты гидротехнических сооружений всех этапов перестройки водного пути.



*Продольный профиль Волго-Балтийского водного пути:
Онежское озеро – Череповец*

***Разсказь о том, какъ Петръ Великий
хлопоталъ объ устройствѣ
Мартинской системы***



Петр I. Гравюра. 1884 г.

Разсказъ этотъ показываетъ, что мысль о соединеніи волжскихъ водъ съ сѣверными не была кабинетнымъ вдохновеніемъ генія великаго Петра, а напротивъ она была подсказана ему самимъ народомъ. Чрезвычайно любопытно, с какимъ глубокимъ вниманіемъ отнесся онъ къ подсказанной идее и какъ быстро и энергично хлопоталъ о приведеніи ея въ дѣло. Вотъ народный разсказъ объ этомъ.

«Другожды Петр I имѣлъ проездъ при деревнѣ Шестовой, черезъ Вянг-ручей; ѣхалъ онъ въ Архангельскъ; почтовая дорога тутъ пролежала и теперь виднѣется. Крестьяна изъ околныхъ мѣстъ собрались во множествѣ, видимо-невидимо, на горы верста будетъ отъ деревни; день былъ гулярный. Намѣстный староста съ выборными на встрѣчу вышли съ хлѣбомъ-солью, какъ водится, по русскому обычаю. Выступилъ Петр I изъ коляски; росту онъ высокаго, ученья великаго; хлѣбъ-соль принялъ и съ крестьянами разговоръ держитъ: “Каково да вы крестьяна поживаете и за какой-же у васъ промыселъ есть?” Тутъ крестьяне пословечно стали ему высказывать:

– Близъ четырехъ верстъ ниже сего мѣста есть, надежда государь, пристань Вянгинская. Съ Бадогъ гужемъ хлѣбъ сюда возимъ, что идетъ снизу рѣками Волгою, Шексною, Бѣлымъ озеромъ и Ковжею. Съ Бадогъ до Вянги на судахъ ѣхать не можно, вода не сошлась, верстъ на 5, а даль на Вянгъ быстрина, пороги до пристани.

– Да строимъ еще, государь, корабли мореходныи, гальеты, водовики и соймы, и съ Вянги ходимъ мы шкиперами на Онегу, и по Свири и по Ладожскому, для себя и съ найму, и справляемъ хлѣбъ на Пудогу и Повънецъ, а больше въ реку Свирь и даль, в околныя селенія.

Пріудумался Петр I, головой потряхиваетъ и видитъ: живутъ тутъ люди не слѣпцы, а по канату ходятъ, народъ смѣтливый работной. Заложилъ себѣ это слово на умъ и поехалъ даль. Съ тыхъ поръ эта гора зовется “бесѣдная гора”, а на той горѣ – часовня и молебствіе бываетъ ежегодно въ день сошествія св. Духа.

Въ началъ нынѣшняго [XIX – Е. С.] столѣтія еще живъ былъ стопятнадцатилѣтній старикъ Пахомъ, который ... подробно разсказывалъ, какъ царь въ теченіи десяти дней бродилъ по лѣсамъ и болотамъ и осматривалъ тѣ мѣста, где предполагалось соединить Ковжу съ Вытегрою»⁶.

Онего-батюшка





*Своеенравно Онего. Морю подобно.
Вздыбится взводнем – не взвидишь света...*

В. Пулькин



Онежское озеро – перекресток водных путей

По **Онежскому озеру** проходит западная часть вологодского участка Волго-Балтийского водного пути. Это очень крупное озеро: в Европе оно занимает второе место по площади (9,72 тыс. км² – до строительства Верхнесвирской ГЭС и 9,95 тыс. км² после превращения в водохранилище), а в России – третье.

Озеро вытянуто с северо-запада на юго-восток и имеет длину около 250 километров, при этом береговая линия, из-за высокой изрезанности северного берега, достигает 1810 километров. По сравнению с самым крупным озером Европы – Ладожским, которое тоже входит в систему Волго-Балтийского водного пути, Онежское и мелководно, и мало. Тем не менее, средняя глубина его составляет 30 метров, максимальная – 127, а объем воды, заключенной в озере, – около 280 кубических километров.

В северной части озера много островов, в числе которых и знаменитые Кижи. Славу ему создала двадцатидвухглавая церковь Преображения Господня, прообразом и предшественником которой был Покровский Анхимовский храм Вытегорского погоста.

Онежское озеро относится к группе маломинерализованных озер: его вода чище ладожской. Озеро холодноводное: летом до 20°C прогревается только поверхностный слой, а зимой озеро долго – до января в центральной части – не замерзает. Способствуют холодоводности течения – ветровые, стоковые и плотностные, благодаря которым весной и осенью вода озера полностью перемешивается.

Как и на всяком крупном водоеме, на Онеге есть местные ветры. Озёрные *бризы* освежают почти 20-километровую полосу побережья. С северо-востока дует *торока*, вызывающая сильное волнение, или набегают *галицкие ериши*, взбивающие барашки на гребнях волн. А с северо-запада может налететь *шалоник*, особенно опасный для малых судов.

На Онежском озере, впервые в России и задолго до изучения Ф. А. Форелем Женевского озера, инженером Н. Стабровским еще в 1854 году были зафиксированы сейши – стоячие волны амплитудой до 20 сантиметров и периодичностью от 4 часов 30 минут до 1 часа 8 минут. Высота стоячих волн сопоставима с сезонной сменой уровня озера, зарегулированного плотиной Верхнесвирской ГЭС: к концу лета его уровень снижается в среднем на 14 сантиметров, а осенью повышается на 31–34 сантиметра.

В Онежском озере водится около 50 видов и разновидностей рыб. Особую ценность имеют лосось, форель и паalia.

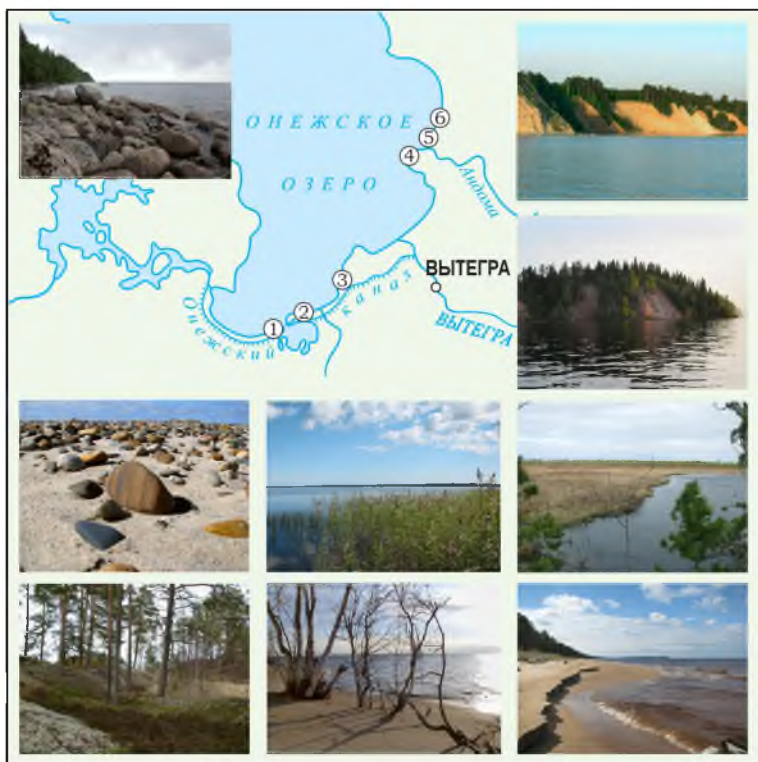


Закат на Онежском озере



*Признаки приближающегося ненастья на Онежском озере:
1 – усиление северо-западного ветра, приближение перистых
и перисто-слоистых облаков; 2 – появление на горизонте
кучевых облаков в виде башен и наковален*

Берега Онежского озера пленяют разнообразием пейзажей, красота которых завораживающе мимолетна: всякое дуновение ветра дарит новый облик, казалось бы, знакомому месту. Большей частью возвышенные, покрытые лесом берега – это северное и северо-западное Онего, а в южной его части берега низменны и болотисты. Восточный берег создало само озеро – здесь хорошо выражены озерные террасы.



Типы берегов Онежского озера:

*1 – заболоченный; 2, 6 – песчаный; 3, 5 – каменистый;
4 – скальный (обрывистый)*

Особенно хорошо озеро в белые ночи, изредка «украшаемые» миражами – несуществующими или парящими над водой островами и парусниками. Но и без миражей спокойное озеро очаровательно.

Первые сведения об Онежском озере появились в связи с проходившими по нему торговыми путями с Балтики и Новгорода на Волгу и Белое море. Мариинская водная система и пришедший ей на смену Волго-Балтийский водный путь, как и Беломоро-Балтийский – наследники тех древних путей-дорог. Но особенно оживленным судоходство стало в начале XIX века после сооружения Мариинской водной системы.

Вначале торговые суда шли прямо по Онежскому озеру, но уже в 1818–1852 годах, чтобы небольшие речные суда на

озере обезопасить от частых и продолжительных, особенно осенью, штормов, вдоль юго-восточного берега между реками Вытегра и Свирь был проложен **Онежский обводной канал**.



Караульный дом на Онежском канале, 1909 г.

«...Участок ... канала отъ урочища Черный Песокъ до р. Мегры пролегаетъ по болѣе пониженнымъ мѣстамъ и имѣетъ на своей сторонѣ все выгоды, какъ въ отношеніи издержекъ, такъ равно и удобствъ въ плаваніи по немъ судовъ. На р. Мегре, пересекающей каналъ, устроена пловучая переходная лава. Далѣе отъ р. Мегры до новаго мыса, называемаго Саринъ-Носъ, можно было воспользоваться каналообразною р. Водлицею, расчистивъ ее въ мелкихъ мѣстахъ и уничтоживъ прежнее ея сообщеніе съ Соединеннымъ озеромъ. Еще далѣе каналъ прорытъ черезъ Саринъ-Носъ до его оконечности, а слѣдующая часть канала, пролегающая по Кобыльему озеру, заключена между продольными сплошными фашинными дамбами. Для выпуска нагорныхъ водъ, скопляющихся въ Мегорскомъ озерѣ, и устранения ихъ напора на Южную дамбу, устроен водопроводъ отъ Мегорскаго озера въ р. Мегру, на протяженіи 725 саж. Часть канала отъ Кобыльяго озера до р. Ошты про-

ектирована при условіи наикратчайшаго разстоянія. Далее р. Ошта, входящая въ составъ канала, имѣетъ бечевой путь: въ трѣхъ крутыхъ ея поворотахъ сдѣланы перекопы. Отъ устья р. Ошты до истока р. Свири, послѣдняя часть канала устроена при тѣхъ же условіяхъ, какъ и часть его отъ Кобыльяго озера до р. Ошты. Наконецъ, у выхода канала въ озеро Онего при истокѣ р. Свири, построены накидные, изъ булыжнаго камня, двѣ молы, которыя и продолжены съ берега до 10-футовой глубины. Вся длина копаной части канала ... составляетъ 45 верстъ 98 саж.»¹⁵.

Строился канал в две очереди и достиг длины 67 километров при ширине около 50 метров. Канал проходит на расстоянии от 10 до 1-2 километров от озера по заболоченной равнине, поэтому местами обрамлен каменными дамбами. Течение в нем еще заметно.

Во время Великой Отечественной войны канал был одним из мест базирования судов Онежской флотилии. После реконструкции Мариинского водного пути и строительства Волго-Балта Онежский обводной канал используется только для плавания малых речных судов.

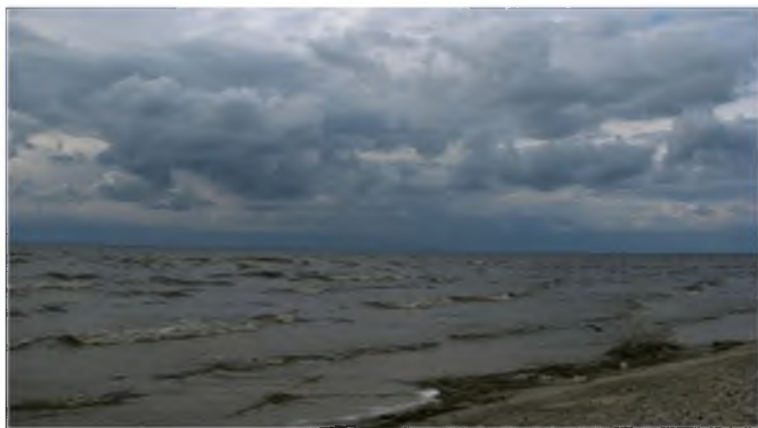


Каменная дамба, разделяющая озеро и канал



Спасательная станция на Онежском озере, 1909 г.

Плавание по Онежскому озеру всегда было небезопасным. На нем могут случаться штормы силой 8–10 баллов (20–24 м/сек.). И хоть во время шторма в Онежском озере не бывает высоких волн, но разбиваются или получают пробоины суда, выброшенные на каменистые мели-луды. Поэтому традиция спасания на водах – еще одна отличительная особенность Онего-батюшки. В 2009 году на косе между Онежским озером и Тудозером был открыт крупнейший в России **научный учебно-спасательный центр Министерства чрезвычайных ситуаций России «Вытегра»**.



Перед штормом



Учебные занятия в акватории Онежского озера

Он стал первым спасательным центром МЧС, который занимается не только подготовкой спасателей и обеспечивает безопасность как на суше, так и на воде, но и проводит научно-исследовательские работы. Для этого центр оснащен самыми современными средствами связи, специальной техникой и оборудованием.

Онежское озеро и его берега привлекательны для туристов, стремящихся насладиться великолепием северной природы. Обеспечение безопасности отдыхающих также входит в круг задач вытегорского учебно-спасательного центра.



Учебно-спасательный центр МЧС России «Вытегра»



Берега Онежского озера в заказнике «Мегорский»

Большой интерес у посетителей Прионежья вызывают особо охраняемые природные территории региона. На южном побережье Онежского озера от границы с Ленинградской областью до реки Мегры проектируется создание **государственного природного комплексного заказника «Мегорский»**. Предполагаемая площадь заказника – свыше 20 тысяч гектаров.

Охране подлежат миграционные пути околоводных и водоплавающих птиц, в том числе орлана-белохвоста и скопы, нерестилища лосося и сига, местообитания наземных беспозвоночных и растений Красной книги РФ и Вологодской области.

Памятник природы «Бор «Черные пески» создан в 1983 году на площади 177 гектаров. Он находится на Прионежской равнине, между Онежским обводным каналом и берегом озера от деревни Ежины до урочища Черные Пески.

В районе мыса Борового протягивается песчаная гряда древнего берегового вала, поросшая сосняком-беломошником. Со стороны озера к бору примыкает неширокая (5–6 м) полоса песчаного пляжа. На берегу мыса, где берег сложен обкатанными прибоем галькой и валунами, растет березовая рощица. В прибрежной части леса параллельно



Бор «Черные пески»

берегу протянулась полоса окопов – бывшая линия противовоздушной обороны периода Великой Отечественной войны.

Охране подлежат типичные для Прионежья сосняки, имеющие водоохранное и рекреационное значение.

«Охраняемый природный комплекс «Онежский»» создан в 2009 году на площади 25139,5 гектара для охраны природного и историко-культурного разнообразия юго-восточного побережья Онежского озера в условиях туристско-рекреационного использования территории.

Более половины территории поросло елово-сосновыми и сосново-березовыми лесами, четверть занята болотами. На охраняемой территории обнаружены по 20 редких видов растений и птиц, 3 вида рыб.

В границах охраняемого комплекса выделены⁴⁸ функциональные зоны с разным режимом природопользования, в том числе Прионежская и Лужандозерская туристско-рекреационные зоны, в которых разрешено пребывание туристов с ознакомительными и научными целями.

Большая часть территории отнесена к зоне традиционного хозяйственного использования, где сохраняются «привычные» для природных комплексов формы землепользования.



Охраняемый природный комплекс «Онежский»

В состав зоны охраны природных объектов и геоконплексов охраняемого природного комплекса «Онежский» вошел ареал **«Гора Андомская»**, учрежденный в 1978 году на площади 3,5 тысячи гектаров как памятник природы «Андом-гора» (Андомский геологический разрез), отложения которой смяты в асимметричные, разорванные складки.

Берег озера здесь имеет вид 35–50-метрового обрыва, в котором обнажены девонские породы, содержащие обломки панцирей и зубов древних рыб. Местами окаменевших остатков так много, что породы почти целиком состоят из них.

Геологическая толща отложений, вскрывающаяся на Андомской горе – явление уникальное. Это второй по величине в России разрез дочетвертичных и четвертичных отложений, непрерывно протягивающийся в береговом уступе Онежского озера почти на 10 километров. Характер залегания горных пород и их фациальное разнообразие позволяют использовать Андомскую гору как единственный на Северо-Западе России опорный страторайон для палеогеографических реконструкций.



Береговые уступы Андомской горы



*Отпечатки панцирных рыб
в девонских породах Андомской горы*

«У ключа Маринской системы»





Счастлиное положеніе Вытегры на
большомъ Архангельскомъ трактѣ и при
Маріинской системѣ дѣлало ее весьма
замѣчательнымъ пунктомъ въ промыш-
ленномъ и торговомъ отношеніяхъ¹¹.

Река Вытегра до ее переустройства и включения в Мариинскую систему брала начало из озера с говорящим названием Маткозеро (вепсское *matk* – «путь, дорога») и впадала в озеро Онежское. Еще дославянское население края пользовалось водораздельным положением истока реки, переходя из него по Бадожскому волоку в реку Ковжу – приток Белого озера. Длина Вытегры тогда составляла более 100 километров, ширина местами менялась от 50 до 100 метров, глубина превышала два метра, что делало реку судоходной. Однако большое падение Вытегры (до 1 м/км) и высокая скорость течения доставляли судоходству немало проблем.

Сооружение Мариинской системы, а впоследствии и Волго-Балтийского водного пути, изменило реку до неузнаваемости. Спряmlения русла и постройка шлюзовых систем в XIX веке и крупных гидроузлов Волго-Балта в веке двадцатом сократили длину реки почти в два раза (до 64 км) и превратили Вытегру в серию водохранилищ, соединенных каналами. При этом произошло перераспределение стока реки, почти третья часть объема которого из верхнего течения Вытегры с притоками была направлена в Шекснинское водохранилище.

Старое русло реки петляет то влево, то вправо, образуя многочисленные острова и заливы в акватории водохранилищ, судовой ход идет в искусственных спряmlениях русла.

Волго-Балт строился параллельно Мариинской системе, продолжавшей работать, поэтому сохранилось несколько измененных еще при строительстве Мариинки, но не затопленных Волго-Балтом участков «естественного течения реки».



Спряmlенный участок реки Вытегры, 1909 г.



Река Вытегра до и после создания Волго-Балтийского пути.

На фото сверху – река Вытегра в нижнем течении, внизу – Саввагорские пороги на реке Вытегре (Маршинке)

История развития «водяной коммуникации» хорошо читается в облике современной **Вытегры** – города, в 1773 году учрежденного на месте Вянгинской пристани.



Вытегра: объекты, связанные с историей водных путей

Роль перевалочного пункта на водно-волоковом пути определила круг занятий новоиспеченных горожан и особенности планировки вновь созданного города. Горожане были заняты постройкой и обслуживанием судов, на полотняных

фабриках выделявали равендук и фламское полотно, шедшие на изготовление парусов. В городе процветала торговля, ведь в соответствии с наказом новгородского губернатора Якова Сиверса он должен был «...иногогородному купечеству сдѣлать вспоможеніе и оказывать свои услуги и доброжелательство, чтобы тѣхъ иногогородныхъ купцевъ къ новой дорогѣ пріохотить»⁴⁰.

Домариинский этап развития отразился в облике исторической части города: согласно утвержденному плану торговые места и площадь были размещены на правом, а казенные постройки – на возвышенном левом берегу Вытегры. В соответствии с местными строительными традициями у самой воды поставили амбары.

Вытегорское купечество позаботилось об украшении торговой площади, где в 1790-х годах был возведен утраченный ныне каменный гостинный двор, а в 1810 году – здание важни. К началу XIX века город украшали и пять каменных купеческих особняков, сооруженных по образцовым планам и фасадам, подправленным в соответствии с прионежскими особенностями каменного зодчества.



Вид с колокольни Воскресенского собора
на Гостиный Двор и важню, начало XX в.



Слева – пожарные у важни, 1909 г., справа – пожарная часть города Вытегры в здании бывшей важни, 2010 г.

«...Съ открытіемъ онежскаго обводнаго канала, когда перегрузка кладей перешла съ вытегорской пристани на вознесенскую, Вытегра утратила прежній цвѣтущій видъ, особенно послѣ бывшихъ въ этомъ городѣ опустошительныхъ пожаровъ»¹¹. Мануфактуры, возникшие в Вытегре в конце XVIII века, утратили рынки сбыта, город захирел, и с 30-х годов XIX века в нем практически прекратилось каменное строительство.

Среди беднейшей застройки выделялись только дома, принадлежавшие купцам и богатым мещанам, занимавшимся торговлей и судовым промыслом. Обычно это были двух-этажные здания, иногда с мезонином. Нередко цокольный этаж был каменный, а стены второго этажа обшивались тесом и окрашивались белой масляной краской, как бы маскируясь под каменное строение.



Здание Правления путей сообщения II округа на Воскресенском проспекте, 1884 г.



Дом Веретенникова – характерный пример застройки середины XIX в.

В результате реконструкции Мариинского канала в конце XIX века оживилась торговля вытегорских купцов, способствовавшая привлечению в город капиталов. Почти незамедлительно в Вытегре возобновляется активное жилое и общественное каменное строительство. Похорошевший город в 1884 году в ходе путешествия по Северу России посетил Великий князь Владимир Александрович.



Дом, в котором останавливались Великий князь Владимир Александрович с супругой, ныне – Центральная районная библиотека (слева – 1884 г., справа – 2010 г.)



Вид на Вытегру с горы, 1909 г.

Масштабное строительство Волго-Балта в середине XX века, к сожалению, не стало новым этапом развития архитектуры города. Необходимость быстрого обеспечения жильем большого количества строителей привела вначале к появлению застройки барачного типа, а позже – типовых пятиэтажек.



Типовой дом для строителей Волго-Балта

Большая часть современной Вытегры – это одноэтажная застройка частного сектора. Поэтому главным архитектурным украшением города по-прежнему служит исторический центр времен Мариинки, где сохранились фрагменты рядовой застройки улиц каменными и деревянными купеческими особняками.



Бывший дом К. Галашевского, один из первых купеческих особняков начала XIX в. (ныне – Управление Вытегорского района гидросооружений и судоходства)



Характерная застройка начала XX в. в центральной части города Вытегры

Память о Мариинке хранит и городской ландшафт. Между Краснофлотской улицей и набережной Чеботарева сохранился фрагмент сильно обмелевшего и заросшего Мариинского канала, идущего от шлюза Св. Сергия. До середины XX века по каналу шли суда, а берега его соединял разводной мост. Мост не сохранился, там, где он был, сейчас начинается улица, поднимающаяся на Красную горку. А дом с мезонином на берегу канала и сейчас смотрится в его воды.



Вид на Мариинский канал и разводной мост (середина XX в.)



Современный вид этого места на Денисовской набережной

Ажурный мостик в детском парке Вытегры переброшен через камеру бывшего дока. Иногда по реке добегают сюда волна от сброса воды через шлюз № 1 Волго-Балта и камера ненадолго наполняется водой.



Камера бывшего дока

Река Вытегра и сейчас используется для стоянки судов Вытегорского порта. Сюда нередко приходят туристы, облюбовавшие берег реки для фотосъемки.



Вид на реку Вытегру с моста

Рядом со Сретенской церковью в Вытегре стоит часовня, построенная в русском стиле, украшенная пропиленной резьбой с геометрическим орнаментом. Предполагается, что строительство часовни не обошлось без участия Александра Федоровича Лопарева, богатого вытегорского купца, бывшего городским головой.

Изначально часовня в честь Исаакия Далматского – небесного покровителя Петра I, родившегося в день памяти



Часовня Исаакия Далматского: слева – на Беседной горе в 1884 г., справа – на Красной горке в 2010 г.



Фрагменты декора часовни Исаакия Далматского

преподобного, была поставлена на Беседной горе у деревни Шестово. Легенда гласит, что именно там во время разговора с вытегорами Петру I пришла мысль о соединении Волги и Балтики.

Во время строительства Волго-Балтийского водного пути Беседная гора была затоплена Вытегорским водохранилищем, а часовню перевезли на Красную горку в Вытегре.



Вид на Красную горку с моста через реку Вытегру



Место, где располагалась Беседная гора

История водного пути с Волги на Балтику нашла отражение в экспозициях Вытегорского краеведческого музея и его филиалов.



А. Ф. Винницкий



Фрагмент экспозиции

9 ноября 1913 года в Вытегре при участии инженера водных путей сообщения А. Ф. Винницкого был основан музей местной фауны¹. Он и дал начало краеведческому музею, в котором развернуты экспозиции «Древности Вытегории», «Природные богатства Вытегорского края» и др.



Музей «Водные пути Севера»

В бывшем здании ГЭС Мариинского канала – маленьком домике рядом со старым шлюзом – расположена экспозиция, знакомящая с историей строительства и эксплуатации Мариинского и Волго-Балтийского каналов.

Уцелевший деревянный шлюз старой Мариинской системы стал достопримечательностью города. Рядом с ним установлен обелиск в память о соединении в 1886 году рек Вытегры и Ковжи Новомариинским каналом, в 1960-е годы перенесенный из поселка Александровское.



Музеефицированный шлюз Мариинской системы

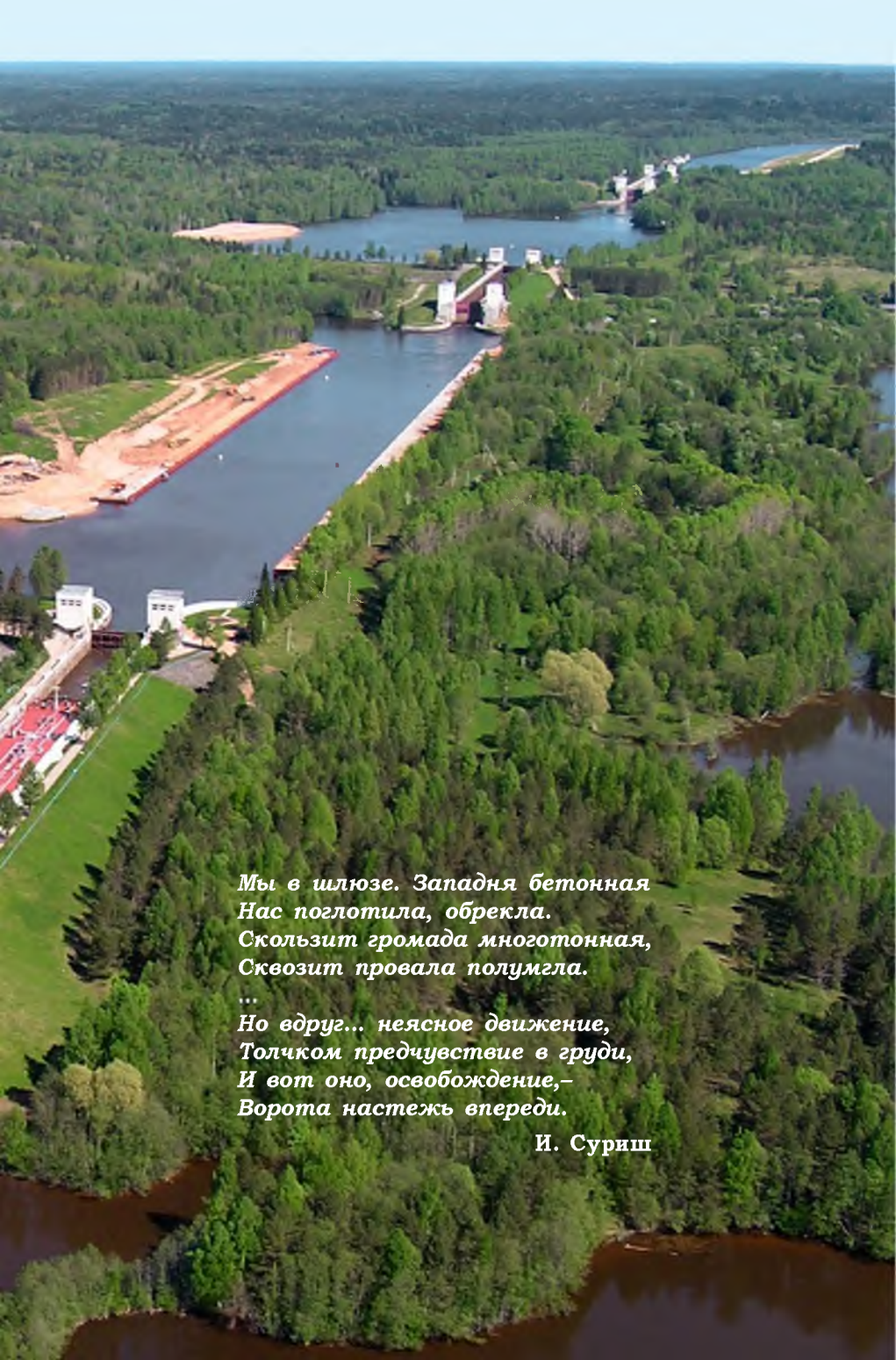


*Проводка подводной лодки
Б-440 к месту стоянки через
шлюз № 1 Волго-Балта*

В городе, давшем стране пять адмиралов, в числе которых конструктор дизельных подводных лодок контр-адмирал М. А. Рудницкий, расположен уникальный музей. Эффект реальной обстановки, окружающей подводников во время несения службы, создают в Музее подводной лодки предметы техники и вооружения, жилые и служебные помещения, действующий перископ, шумовые эффекты, имитирующие торпедную атаку, погружение лодки, работу дизельных аппаратов.

По водной лестнице





*Мы в шлюзе. Западня бетонная
Нас поглотила, обрекла.
Скользит громада многотонная,
Сквозит провала полумгла.*

...

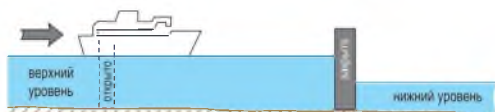
*Но вдруг... неясное движение,
Толчком предчувствие в груди,
И вот оно, освобождение, –
Ворота настежь впереди.*

И. Суриш

«...Прежде позвольте сказать, **для чего устроен шлюз**. Шлюзы строятся обыкновенно въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ рѣка мелководна и имѣетъ значительное паденіе...

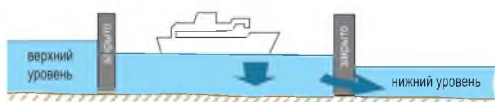
А потому, чтобы пропустить безопасно судно съ этой высоты, и устроенъ шлюзъ. По приходѣ судна къ шлюзу, въ воротахъ его открываютъ клинкетныя отверстія и черезъ нихъ наполняютъ камеру до тѣхъ поръ, пока вода въ шлюзѣ и за шлюзомъ не выровняется; потомъ ворота откатываютъ, а судно вводятъ въ камеру. Чтобы пропустить судно во вторую камеру, опять выравниваютъ воду верхней камеры съ нижнею, открываютъ вторыя ворота и пропускаютъ судно въ нижнюю камеру; изъ нея опять выпускаютъ воду до тѣхъ поръ, пока она не сравняется съ водою ниже шлюза; тогда откатываютъ третьи ворота и судно идетъ свободно до слѣдующаго шлюза.

Интересно смотрѣть, какъ впускаютъ воду въ камеру и выпускаютъ изъ нея. Въ то время какъ открываютъ въ воротахъ отверстія, вода вдругъ начинаетъ струиться фонтанами, которые все дѣлаются болѣе и болѣе; вода шумитъ въ камеру, какъ въ пороги, волнуется, потомъ шумъ становится тише и тише, волны исчезаютъ и наконецъ поверхность дѣлается ровною и гладкою, какъ стекло»³⁹.

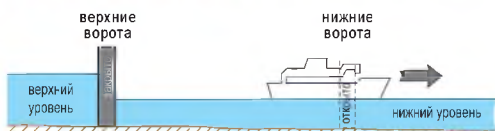


Вход судна в шлюз





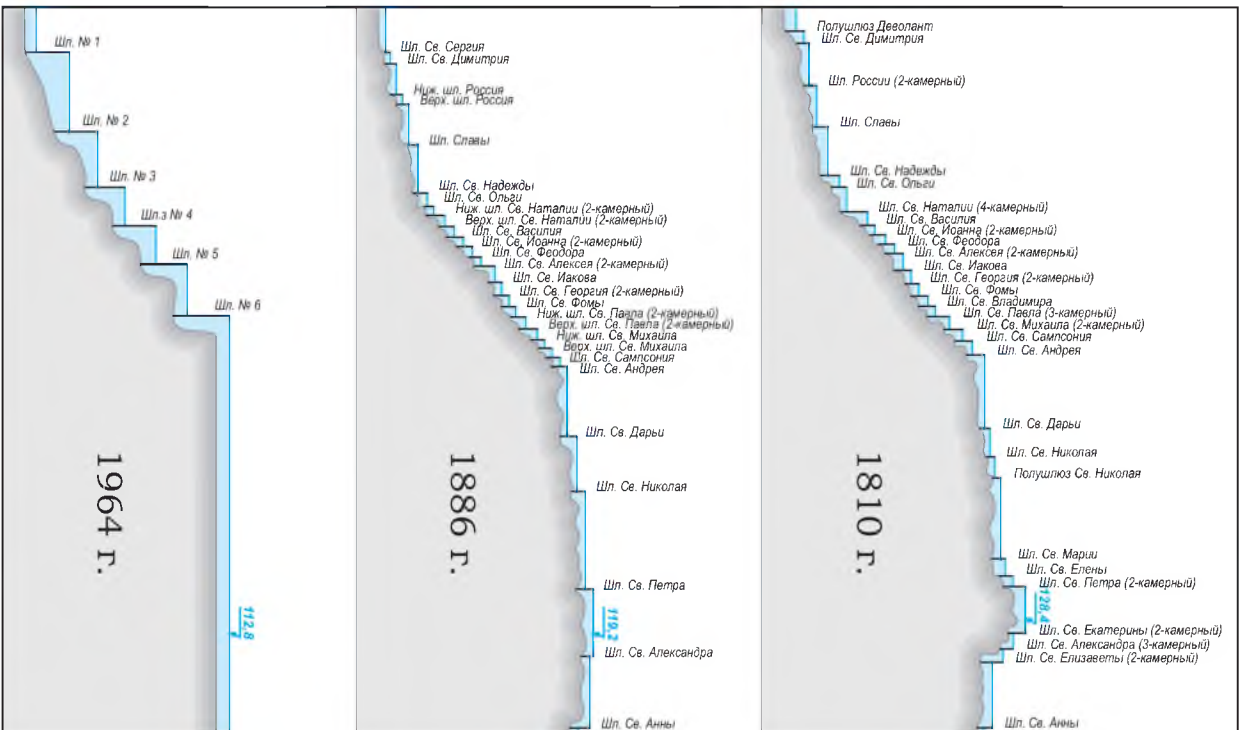
*Спуск судна
в шлюзовой камере*



*Выход судна
из шлюза*



Шлюзование грузового судна на Волго-Балте



Первые шлюзы в России были построены на Вышневолоцкой системе, где были применены так называемые голландские затворы. Но при строительстве Мариинки были использованы специально разработанные классические деревянные плотины русского типа напором до четырех метров и судоходные разборчатые плотины напором в пять метров. В плотинах или специально сооружавшихся обводных каналах строились полушлюзы и шлюзы².

Полушлюзами называли специальные затворы, разделявшие соседние бьефы и открывавшиеся для пропуска судов. Шлюзы ограничивались затворами с обеих сторон, и в зависимости от рельефа могли быть однокамерными или многокамерными. Самый большой (четырекамерный) шлюз находился в районе деревни Марково, а трехкамерные обеспечивали подъем судов из Ковжи в соединительный канал и проход через пороги у села Деятины.

Первая реконструкция открытой в 1810 году Мариинской системы началась через 48 лет. В течение пяти лет параллельно многокамерным были построены одно- и двухкамерные шлюзы увеличенной длины, а камеры остальных были удлинены. В 1882–1886 годы в связи со строительством Новомариинского канала все шлюзы на Вытегорском участке вновь были перестроены и увеличены, а количество их сократилось.

Новая реконструкция Мариинской системы началась в 1940 году, но была прервана войной. Возобновить работы удалось только в 1950 году, а завершить – в 1964-м. С этого времени Мариинскую систему полностью заменил Волго-Балтийский водный путь, на Вытегорско-Ковжинском участке которого осталось всего 6 шлюзов, а на Шексне – 2. При этом был создан единый водораздельный бьеф протяженностью 270 километров, в состав которого вошло и Белое озеро.

Изменение количества шлюзов и полушлюзов на реках Вытегре и Ковже и водораздельном канале³⁸

Тип сооружений	Количество сооружений по годам				
	1810	1852	1862	1886	2000
Однокамерные шлюзы	15	16	23	20	6
Двухкамерные шлюзы	10	10	11	8	–
Трехкамерные шлюзы	2	2	Упразднены		
Четырекамерные шлюзы	1	1	Упразднены		
Полушлюзы	3	2	Упразднены		
Шлюзов + полушлюзов	29+3	29+2	34+0	28+0	6+0



Строительство шлюза Св. Фомы, конец XIX в.



Шлюз Св. Михаила в одном створе с плотиной, конец XIX в.



Четырехкамерный шлюз Св. Натальи, конец XIX в.

Шлюзованная часть современного Волго-Балтийского водного пути начинается в Вытегре – городе, в котором все еще соседствуют два первых шлюза: музеефицированный шлюз Мариинки, носивший имя Св. Сергия, и современный шлюз № 1. Если шлюз Св. Сергия поднимал суда примерно на два метра, то современный первый шлюз возносит их над городом на 13,5 метра.



Шлюз № 1 в Вытегре, справа – новая причальная стенка

Вытегорский гидроузел невелик, он состоит из однокамерного шлюза, небольшой электростанции и плотины, которая держит огромную массу воды, заключенную в Вытегорском водохранилище.



Вытегорская ГЭС и дамба водохранилища

*Водохранилища
балтийского склона*





*Иных времен, иных картин
Провижу я начало
В случайной жизни берегов
Моей реки любимой:
Освобожденный от оков,
Народ неутомимый
Созреет, густо населит
Прибрежные пустыни;
Наука воды углубит:
По гладкой их равнине
Суда-гиганты побегут
Несчетною толпою
И будет вечен бодрый труд
Над вечною рекою...*

Н. Некрасов

Вытегорское водохранилище расположено между первым и вторым шлюзами и по существу является промежуточным бьефом. Это самое большое водохранилище на вытегорском участке Волго-Балта. Оно затопило долину Вытегры и ее притоков – Тагажмы, Кудомы и Палручья – на 8,5 километра в длину и 2,7 километра в ширину, скрыв четыре шлюза Мариинской системы. Площадь зеркала водохранилища составляет около 20 квадратных километров, глубина по оси судового хода достигает 12 метров.



«Волга-Флот» – самоходное нефтеналивное судно



В северной части водохранилища

Лучшей точкой обзора водохранилища с берега является село Анхимово. От церкви Спаса Нерукотворного и усыпальницы А. Ф. Лопарева открывается вид на живописные острова, маркирующие бывшую долину Вытегры и отроги Мегорской гряды.

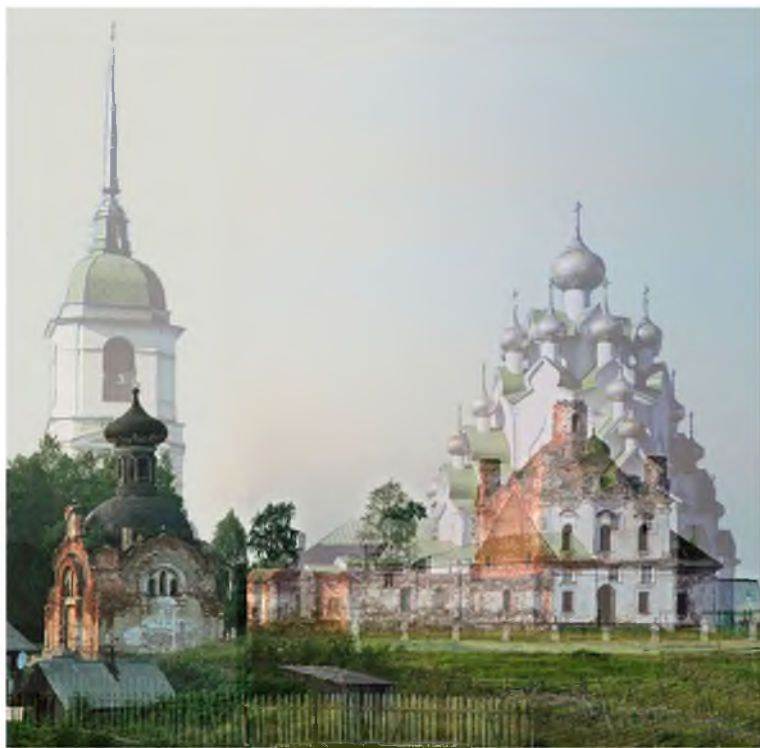


Вид на Анхимово и Вытегорское водохранилище с севера



*Вытегорское и Белоусовское водохранилища:
объекты, связанные с историей водных путей*

В **селе Анхимово**, на бывшем Вытегорском погосте, стояла знаменитая многоглавая Покровская церковь, сооруженная в 1708, перестраивавшаяся в 1793 и сгоревшая в 1963 году. О причинах появления храма, количестве глав на нем, об именах строителей до сих пор нет единого мнения. Поговаривали, что храм возведен по эскизу самого Петра Первого в память об убиенном на этом месте крестьянском сыне, не впустившем без воли родительской в дом царских слуг. За имена строителей были приняты по недоразумению имена вкладчиков, но бесспорным считается, что и Покровскую в Анхимове, и Преображенскую в Кижях церкви строила одна плотницкая артель легендарного мастера Нестора.



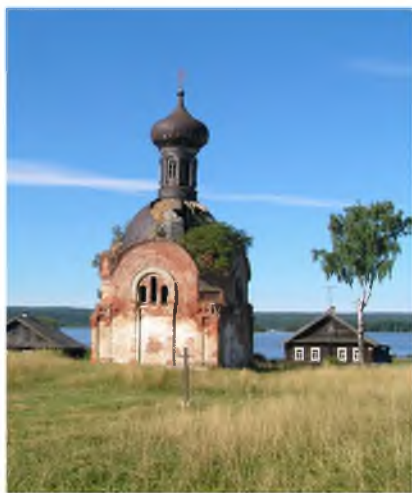
*Руины церквей Спаса Нерукотворного и Всех Святых
и контур утраченной Покровской церкви с колокольней
(фотоколлаж)*

Сейчас на месте Покровского храма стоит поклонный крест, от которого открывается великолепный вид на просторы Вытегорского водохранилища. Восстановленная по обмерам и проекту А. В. Ополовникова копия Покровского храма, расположенная в Невском лесопарке, имеет 25 глав, хотя применительно к оригиналу упоминаются и 21 (после реконструкции 1793 г.), и даже 18 глав.

Деревянная, сработанная без единого гвоздика, она не покосилась, не приуныла еще. Двадцать маленьких куполов, очертаниями похожих на луковицы, расположенных на разной высоте, ступенчато группируются поверх крыши и стен; ниже куполов – шейки их, затем двух- и четырехскатные, словно игрушечные, крыши, незаметно переходящие в стены, а уж по стенам легко угадывается крепкий сруб самой обыкновенной северной избы. Изящная, легкая, веселая, из колыбели самобытной русской архитектуры, созданная только топором мужика...

– Музей? – спросил я.

– Ага, ключ у председателя сельсовета. Дает. Внутри ничего выдающегося: плоский потолок, как в доме. Ангелы с крыльями нарисованы, иконостас. И вот, понимаешь, диковина какая – каменный фундамент крошится, а бревна не трухлявятся. Ее убрать от дороги бы, а то растрясем грузовиками»³⁷, – беспокоились строители Волго-Балта.



Церковь Всех Святых

От бывшего комплекса сохранились полуразрушенные храм Спаса Нерукотворного (1780) и церковь Всех Святых (1905 г.), выполнявшая роль усыпальницы Александра Федоровича Лопарева – городского головы, купца первой гильдии, потомственного почетного гражданина, строителя Мариинки, мецената и благотворителя, на деньги которого в 1898 году Покровская церковь была заново отделана внутри.

В Вытегорское водохранилище с юга впадает **река Тагажма**, которая слева принимает Патров ручей. Их нижние течения затоплены водами Вытегорского водохранилища, но примыкающие к нему участки долин столь интересны в геологическом отношении, что еще в 1983 году получили статус памятников природы.



Водопад Падун на реке Тагажме

Участок нижнего течения реки Тагажмы имеет форму каньона шириной 30–50 метров и глубиной 20–25 метров. Местами в бортах долины на дневную поверхность выходят песчано-глинистые и известняковые толщи карбонового возраста с кремнистыми жеодами, в которых можно обнаружить отпечатки фауны, друзы кальцита и горного хрусталя.

Тагажма имеет горный характер: ее течение быстрое, своенравное, река изобилует порогами и водопадами, самый известный из которых – Падун (1,5 км выше деревни Сперово). До середины 1920-х годов, когда порог взорвали для облегчения сплава леса, высота его составляла 6 метров, сейчас – 1,2–1,5 метра.

В **Патров ручей** у деревни Патрово открывается глубокий овраг, на склоне которого видны косослоистые пески, перекрытые красящими глинами. Длина оврага около 50 метров,

вершина его представляет собою ступенчатый уступ высотой до 6–8 метров, по которому каскадом падают дождевые воды. Изредка, на незадернованных склонах наблюдаются формы дефляции – карнизы, ниши, борозды. В обрыве оврага вблизи вершинного уступа видна ниша – своеобразная пещера без потолка.

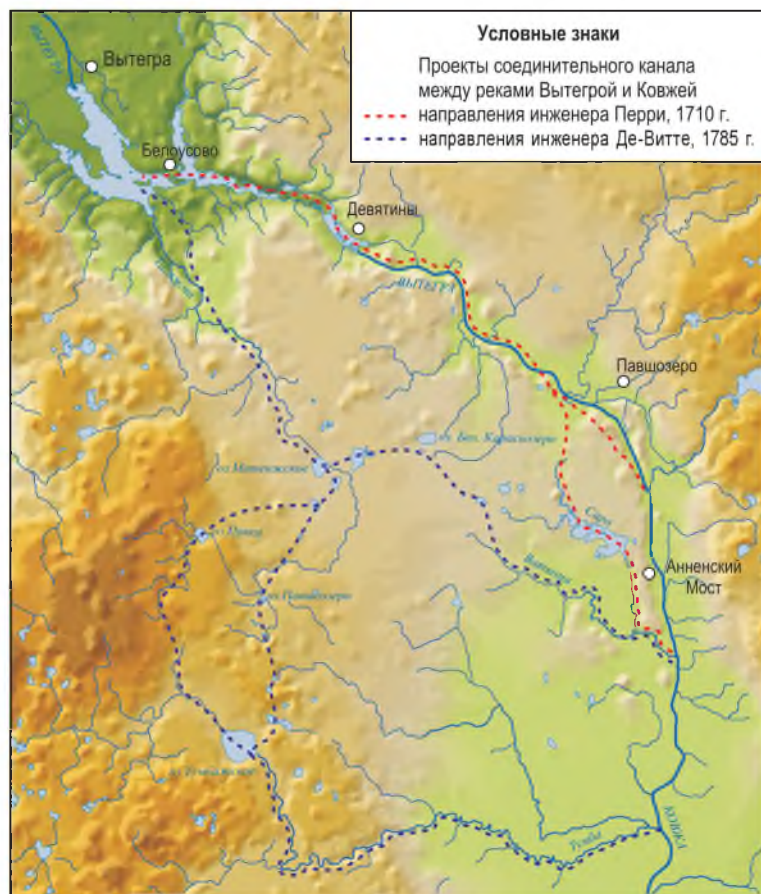


Породы патровской свиты

С 1710 года, когда инженер Перри подготовил так и не реализованный проект соединения рек Вытегры и Ковжи, прошло более полувека, и только при императрице Екатерине II делу вновь дали ход. Секунд-майором Лихачевым (1774) и генерал-майором Де-Витте (1785) были представлены новые варианты межбассейнового соединения: оба трассировали канал по реке Тагажме и ее правому притоку – ручью Серг. Причем де Витте указал несколько вариантов канала, но отдавал предпочтение тому, которое начиналось от устья Тагажмы, шло по ее нижнему течению на протяжении 5 верст 360 сажень, а потом поворачивало по ручью Серг к озеру Матинскому. *«Тагажма обильна водами и глубока, за исключением одной версты, где находятся быстротоки, но вследствие извилистости своей она должна быть заменена каналом, в особенности на протяжении пяти верст, между деревнями*

Корово и Малая Корданга», – писал Де-Витте в объяснительной записке к проекту⁴⁷.

В 1798 году граф Я. Е. Сиверс снова возбудил вопрос о прорытии Вытегорского канала, но не по направлению, указанному де Витте, а через Маткозеро, как в свое время предлагал инженер Перри. Воплотил в жизнь этот проект выдающийся гидротехник Деволан, и трасса водной коммуникации «обошла» реку Тагажму.



Трассы проектировавшихся водораздельных каналов

Белоусовское водохранилище расположено между шлюзами № 2 и № 3. Площадь его водного зеркала – около 5 квадратных километров, длина – около 6 километров, а ширина – чуть более одного. С севера в Белоусовское водохранилище впадает река Нагажма, затопленное нижнее течение которой образует залив, мало уступающий по ширине самому водохранилищу.

Белоусовский гидроузел находится в западной части водохранилища и включает шлюз № 2, который позволяет опускать суда на 13,5 метра, и ГЭС, построенную на старом русле реки Вытегры, перегороженной дамбой.

С дороги от здания ГЭС открывается вид на водохранилище и холмы гряды Чекши, наглядно демонстрирующей высоту водораздельной возвышенности, на которую поднимаются суда.



Шлюз № 2 с поворотным мостом.

На врезке – вид на ГЭС и шлюз с дороги на деревню Боярское

По плотине шлюза № 2 проходит автомобильная дорога, по которой можно добраться до деревни Боярское, стоящей на разливе устья реки Тагажмы, недалеко от которого расположены памятники природы «Долина реки Тагажмы» и «Долина Патрова ручья».

Неподалеку от Анхимова начинаются легендарные **Соба́чьи Пролазы** – овраги на бывшем Архангельском тракте между холмами гряды Чекши и долиной реки Вытегры. Часть из них подтоплена водохранилищем, но в районе шлюза № 3 еще угадываются очертания разбойничьих урочищ, которые, по словам К. К. Случевского, «...напоминают Тюрингию или Гарц»⁴⁵.



Фрагмент урочища Соба́чьи Пролазы у шлюза № 3

«Было страшное место такое. Со стороны – кряж, и с другой – кряж. Как туда едешь или идешь, дак и не видно ничего.

...Соба́чьи Пролазы названы потому Соба́чьими, что там очень большое количество находилось бандитов. Бандиты эти, как собаки, набрасывались на людей, особенно на купцов... Я сам ездил, так лошадь по-бешеному гонишь мимо этих Соба́чьих Пролазов.

...Вот местечко есть; отсюда, от Девятин, километров восемь по направлению к городу Вытегр[е]. Ну, тут, конечно, местные все больше блажили; кто-нибудь едет на конях или пешком идет; главное было в ночное время. Вот тут имали, раздевали, понимаешь, [у] кого деньжонки были – грабили. Ну, тут это большинство местнаселение [так в тексте. – Е. С.] там творили такую штуку. Много таких было случаев, ... были убийства в этих Соба́чьих Пролазах.

*Ну, теперь оно, это место, сейчас находится уже под водой, залито Волго-Балтом...»*²².

С Пролазами связывают и появление села Девятины.

«Когда строили Мариинский водный путь, копали канаву для корабельного хода, труд был каторжный, начальство немилостивое. И вот один работник-копач, по имени Дементий Лисицын, ушел в овраги Собацьи Пролазы. И ватагу свою увел. К нему туда, в буераки непролазные, стали приходить люди – и был у этих разбойников даже свой священник. А жили, конечно, в подземных землянках. Богатых грабили, а бедным добро раздавали.

Богаче всех был Лопарев, но его разбойники с Собачьих Пролаз, эти речные грабители, все никак не могли достичь. Вот однажды возвращается Лопарев из Каргополя с богатой выручкой после ярмарки. Разбойники ему и загородили путь у росстани там, на перекрестке. Подошли, полость санную открыли, а оттуда три пса, железные ошейники, без лая выскочили – и ну рвать разбойников! Тогда Лисицын от горечи ушел неведомо куда. А Лопарев поставил часовню святого Христофора Кинокефала – с собачьей головой он изображается, всем известно...

Про Дементия ничего не было слышно до войны двенадцатого года. А на Бородинском поле вдруг появилось мужицкое войско – кто с косами, кто с вилами. Иные – с дубьем, с засапожными ножами. Москву отдали – и они обиделись, ушли в леса. На лыжах набегали, громили французские обозы.

Кутузов призвал Лисицына:

– Дементий! Ты храбрый человек! Скажи правду – кто таков? – Михаиле Илларионович! Меня не бойся. Я – прежний разбойник, а ныне – партизан! Шаромыг и шантрапу эту гоню – не жалею жизни.

Ну, ведь тогда французишки промеж собой все: «Шер ами, антр а па!» Наши их и прозвали... Кутузов в коляску сел – и к царю: «Так и так, Ваше Императорское Величество! Храбрые воины, шантрапу согнали, а на Руси не имеют, где голову приклонить!» Тогда царь Александр велел их назвать обельными воинами, дать земли. «Сколько их?» – спрашивает Александр I у Кутузова. «Было поболее трехсот, осталось девятеро!» – «Пусть построят там, близ Шексны-реки, деревнюшку, назовут – Девятины!»».

И, наверное, не случайно упоминание в этой быличке реки Шексны: у села Луковец, что стояло на крутой излучине реки неподалеку от Череповца, были свои Собацьи Пролазы²².

Между Белоусовским и Новинкинским водохранилищами находится **Новинкинский гидроузел** – так называемая Новинкинская лестница. В состав «лестницы» входят расположенные друг за другом шлюзы № 3, 4 и 5, разделенные каналами длиной около одного километра. Каждый шлюз, заменивший в среднем 3 многокамерных шлюза Мариинки, поднимает и опускает суда на 13 метров за 12 минут. Таким образом, на протяжении трех с небольшим километров суда поднимаются или опускаются⁹ почти на 40 метров!



*Белоусовское и Новинкинское водохранилища:
объекты, связанные с историей водных путей*

«Новинкинская лестница...– самый интересный отрезок пути как с инженерно-технической, так и с эстетической точки зрения. Расстояние между 3-м и 4-м шлюзами самое малое, и с верхнего бьефа 4-го шлюза вся долина ... как на ладони. На десятки километров вокруг видны холмистые лесные просторы. Не прозевайте этого зрелища: вид с него – самый очаровательный на всем Волго-Балтийском канале»⁵⁰.



Новинкинская лестница. Вид с 3-го на 4-й и 5-й шлюзы

Но интересна лестница не только тем, что это самое грандиозное гидротехническое сооружение Волго-Балта. Теперь это единственное место, где не затоплены остатки двух шлюзованных линий старой Мариинской системы и участок естественного русла реки Вытегры, идущие параллельно с современной трассой Волго-Балта. Именно этот участок является своеобразным памятником истории Мариинской системы, на которой здесь в разные годы работало до 10 шлюзов, в том числе и самый большой четырехкамерный шлюз Св. Натальи, при реконструкции системы разделенный на два двухкамерных.

До сих пор в деревне Марково можно пройти по узкой разделительной полосе суши между старым каналом и рекой Вытегрой.

То, что линии шлюзов каждый раз строились параллельно с существовавшими, а не вместо них, не случайно. Мариинская система была так важна для обеспечения перевозок между центром страны и столицей, что закрыть ее для реконструкции было нельзя. Новая линия строилась всегда рядом с продолжающей работать. И последняя трасса Мариинки обеспечивала грузами строящийся Волго-Балт.



С высоты птичьего полета хорошо видны две параллельные линии шлюзов: на переднем плане шлюз № 4 Волго-Балта, на заднем – подтопленный и заросший шлюз Мариинки

Переправившись по поворотному мосту шлюза № 5 на другой берег Волго-Балта и пройдя по тропе на деревню Савино, можно перейти по ажурным мостикам две линии Мариинской системы, расположенные на расстоянии около двух десятков метров друг от друга. А чуть южнее по подвесному мосту – бурное, порожищенное русло Вытегры, которая здесь называется рекой Мариинкой.



Мосты через линию Мариинской системы и реку Мариинку

Небольшое **Новинкинское водохранилище** длиной около 4,5 и шириной 0,5 километра имеет площадь зеркала всего 2,5 квадратного километра. Это единственное водохранилище на Волго-Балте, работающее только для целей водного транспорта, тогда как ресурсы остальных водохранилищ используются и для энергетических целей.



Новинкинское водохранилище

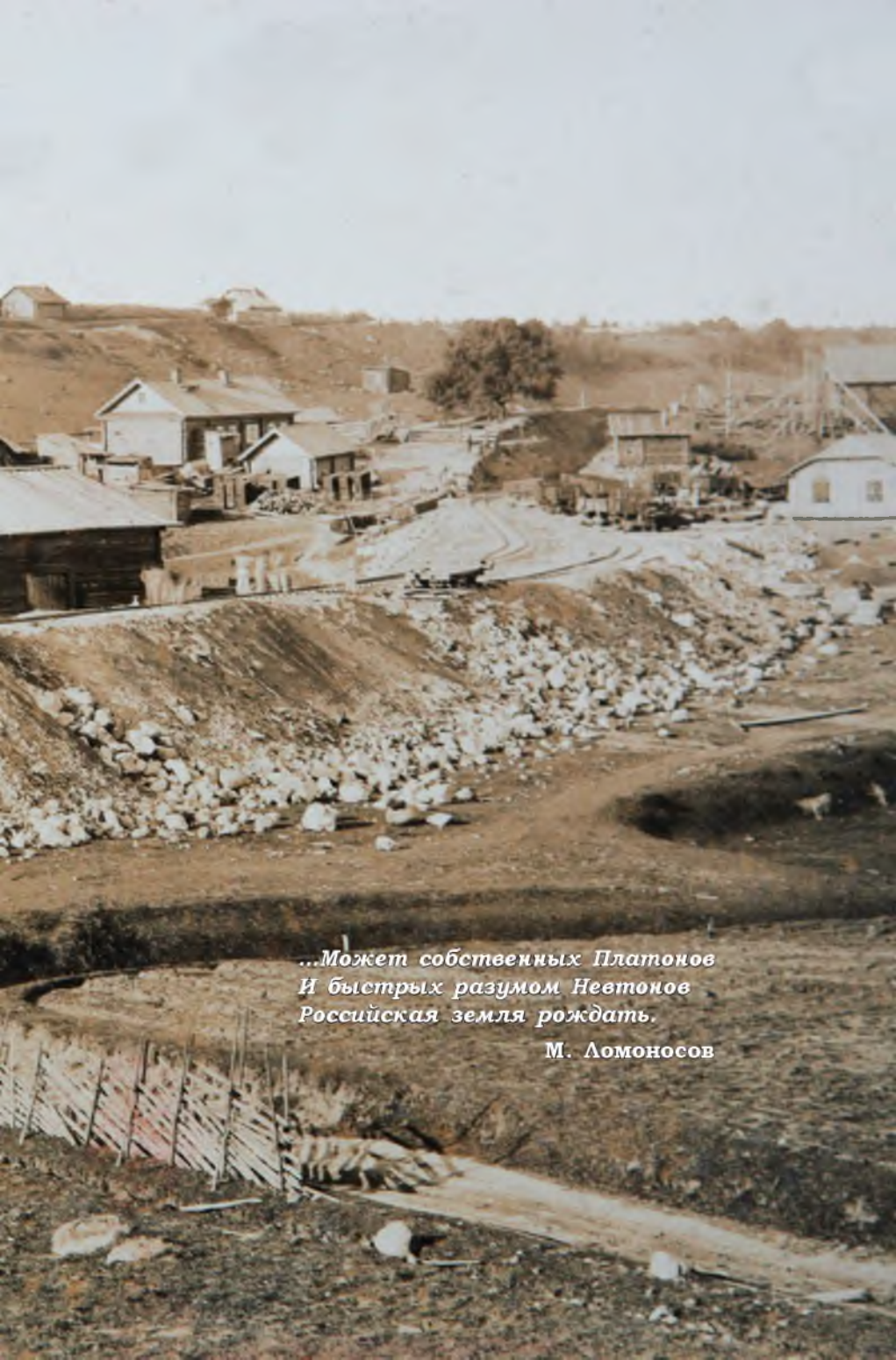
Цепочка островков разделяет водохранилище на две части. Северная, самая мелководная, часть, на берегу которой стоит село Деятины, скрыла под водой линии Мариинской системы и самую высоконапорную (12 метров) плотину Св. Павла. В южной части водохранилища создан искусственный фарватер, по которому проходит трасса Волго-Балтийского водного пути.



Деятины: линии шлюзов старой и новой Мариинки, 1884 г.

*Шеддер
русской инженерной мысли*





*...Может собственных Платонов
И быстрых разумом Невтонов
Российская земля рождать.*

М. Ломоносов

Предполагают, что название **седа Девятины** пошло от наименования волости или округа. Списки населенных мест Олонецкой губернии за 1873 год³⁶ уточняют состав Девятин, называя поселения Погост, Патракиевская и Пахфиевская и отмечая в них 24 жилых двора с 75 взрослыми жителями, две церкви, два торжка и мельницу. В 1905 году в списках⁴⁹ значатся уже три самостоятельных деревни – Пилатниковская (Девятины), Патракиевская (Девятины) и Парфиевская (Девятины). К этому времени общее число дворов выросло до 55, число жителей – до 271, появились школа и почтовая станция. На картах середины XX века встречается уже просто двойное название одного населенного пункта – Девятины (Парфиевская).

Во время сооружения Волго-Балтийского водного пути в Девятины были перенесены деревни из зоны затопления и теперь сплошная полоса расселения тянется на несколько километров.

На трассе водного пути с Волги на Балтику Девятины занимают особое место: здесь начинается балтийский склон водораздела, здесь были проведены самые грандиозные работы при сооружении канала и здесь сохранились впечатляющие следы прошлого природопользования, доступные пытливому взору современника.

В Девятинах был построен знаменитый на весь мир **Девятинский перекоп** – канал, который в 1890–1896 годах был прорыт в монолитных известняках для спрямления излучины реки Вытегры и сокращения судоходного пути почти на километр.

Река Вытегра в районе Девятин разрезает наиболее высокую часть водораздела и врезана в толщу известняков на глубину 35–40 метров. Ширина русла реки здесь достигает 20–30 метров, пойма асимметрична, а местами коренные берега столь близко подходят друг к другу, что долина приобретает вид каньона. Если еще учесть, что русло здесь местами сильно меандрирует, то становится понятно, что проводка даже коротких судов по такому участку была весьма затруднена. Именно поэтому во время второй полной реконструкции Мариинского водного пути и был сооружен прямой канал длиной 935 метров. Работа продолжалась пять с половиной лет, в течение которых на перекопе были заняты 1200 человек, 500 лошадей и 1–2 паровоза с вагонами. Общий объем перемещенного скального грунта составил 786 тысяч кубометров.



Девятины – Белый Ручей – Делю: объекты, связанные с историей водных путей

«В 1890 году было предпринято новое улучшение системы... Однимъ изъ самыхъ тѣсныхъ и искривленныхъ былъ участокъ ... реки Витегры у с. Девятинъ между шлюзами св. Андрея и св. Павла. ... Этотъ участокъ рѣшено было обойти шлюзованнымъ каналомъ ... въ сплошной глубокой выемкѣ. ... Условія побудили нас вести выемку по так называемому «англійскому», или «тоннельному» способу.

Способъ этотъ, примѣненный впервые ... в Англїи, практиковался в Америкѣ, затѣм в Италїи, Швейцарїи и особенно в Австрїи при сооруженїи желѣзной дороги *Brennerbahn*.

Въ Россїи, насколько намъ извѣстно, это первый опытъ; по объему же наша выемка превосходитъ въ 6 разъ самую большую из подобныхъ работъ ...

Суцность англійскаго способа производства выемки состоитъ в томъ, что по дну ея проводится штольня, которая сообщается съ верхней поверхностью рядомъ шахтъ. Выламываемый грунт кидается черезъ шахты въ вагоны, установленные подъ ними въ штольнѣ, и отвозится въ сторону.

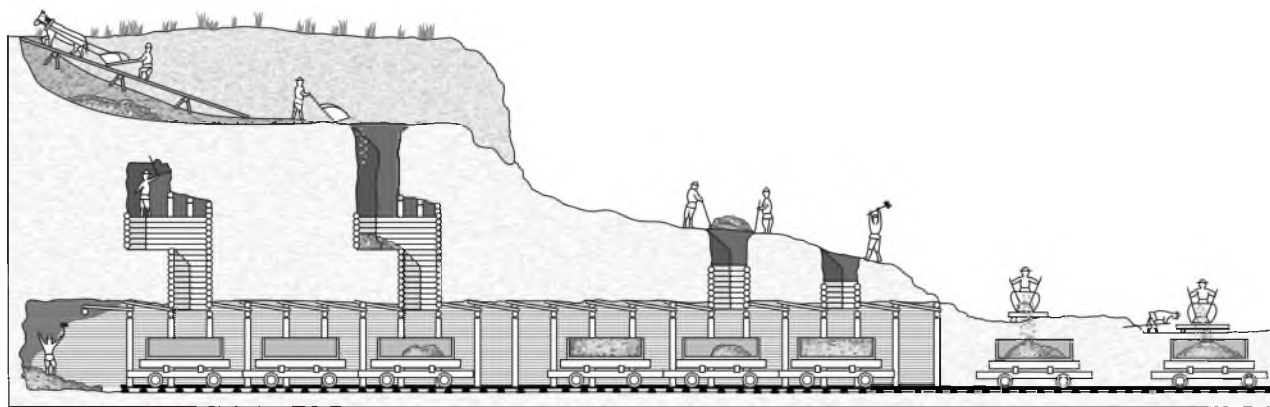
... Во избѣжаніе постоянной подъѣмки пути ... вдоль всей площади, назначенной подъ свалку, была построена деревянная эстакада, вышиною до 6 саж[ен].

[Пробивка] нагрузочныхъ шахтъ вел[а]сь снизу вверхъ ... [и] поручалась самымъ расторопнымъ минерамъ ... больше усердные ... брали сразу по двѣ шахты. На продольномъ разрѣзѣ мы видимъ, что шахта не шла по прямому направленїю, а была изогнута для того, чтобы падающія при нагрузкѣ вагоновъ массы теряли живую силу, ударяясь въ площадку уступа, и не разбивали подвижного состава...

Расстояніе между шахтами составляло 5,4 саж[ени] и точно равнялось утроенной длинѣ вагона. Поездъ устанавливался такъ, что подъ каждую шахту изъ трехъ предназначенныхъ для нея вагоновъ становился ближайшій к выходу.

... Поездъ состоялъ изъ 45 вагоновъ... На верху у каждой шахты работало 16 человекъ. Въ штольнѣ, при каждой шахтѣ, 2 человека следили за нагрузкой. Снабженные рожкомъ, они подавали наверхъ сигналъ начинать валку или прекращать ее ...

Когда на всѣхъ шахтахъ былъ готовъ первый вагонъ, паровозъ передвигалъ поездъ къ выходу на длину одного вагона и грузил 2-й вагонъ ... затѣмъ еще разъ передвигался поездъ и наполнялся послѣдній вагонъ»¹⁸.



Технология выборки грунта при сооружении Девятинского перекопа

В Девятинах появилось и первое производство паровых катеров, размещавшееся прямо в сельской кузнице. Здесь возникли судоремонтные мастерские, здесь располагалась Девятинская база флота, здесь жил начальник шлюзованной части Мариинской системы, вид от дома которого, как отмечал К. К. Случевский, сопровождавший Великого князя Владимира Александровича, «... на шлюзъ Св. Павла, лежащій глубоко внизу, на противулежащія возвышенности, на самую рѣку, на многія села, поля и луга, разстилающіеся по широкой долинь, прекрасенъ.

Къ шлюзу мы спускались, для осмотра его, при громкихъ кликахъ «ура!» населенія въ праздничныхъ нарядяхъ, разсыпавшагося по крутому скату, с обѣихъ сторонъ льстницы...

Этотъ шлюзъ одинъ изъ самыхъ могучихъ. Разность горизонтовъ верхней и нижней плотинъ шесть сажень, напора воды – двѣ сажени; въ шлюзъ три пролета, изъ которыхъ средній глубокий. По данному приказанію пущена была вода; она ринулась внизъ, по всѣм пролетамъ, съ громадною силой, образуя настоящія клубящіяся водопады. Они стремились вдоль всѣхъ трехъ пролетовъ, точно изъ громадныхъ темныхъ ртовъ, и шумъ ихъ заглушал и пѣние, и клики «ура!»; мы стояли внизу, на льстницѣ, спускающейся отъ дома начальника дистанціи, и вода, казалось, готова была поглотить насъ; кудри, клубы и кольца ея, перешибая одни другіе, ревѣли невообразимо и очень близко отъ насъ, сгладившись по широкой поверхности стока, стремились подъ льстницу, вырисовывая пѣною необозримое количество двигавшихся арабесковъ. Въ яркомъ блескѣ горячаго полдня все вмѣстѣ взятое – народъ въ праздничныхъ одеждахъ по крутымъ скатамъ, синѣвшая даль, kloкочущая вода, цвѣты, сыпавшіеся отовсюду по пути Великого Князя [Владимира Александровича. – Е. С.], – представляло картину въ полномъ смыслѣ слова великолѣпную»⁴⁵.

В XIX веке в Девятинах начинался участок легкового извоза до Вытегры, куда нетерпеливые пассажиры уезжали на легких экипажах вместо того, чтобы терять время на прохождение шлюзов. Эту традицию не нарушали и вытегоры XX века до той поры, пока существовало по Волго-Балтийскому водному пути пассажирское сообщение: сойдя с «Метеора» в Девятинах, все добиралось до Вытегры автотранспортом. Да и вытегорский аэропорт долгое время располагался в Девятинах.



*Каньонообразная долина реки Вытегры
в районе Девятинского перекопа*

Уникальный участок долины Вытегры с ее естественным руслом, искусственным перекопом и сохранившимися фрагментами гидротехнических сооружений включен в **памятник природы «Девятинский перекоп»**.



*Ветреница лесная произрастает только на известняковых
склонах долины реки*



*Вверху – Девятинские мастерские, 1909 г.;
внизу – Новинкинское водохранилище, 2010 г.*



*Девятины:верху – 22 шлюз Мариинской системы – 1949 г.;
внизу – остатки 22 шлюза (Св. Павла), 2010 г.*

Начало балтийского склона водораздела «собрало» в Девятинах наиболее грандиозные гидротехнические сооружения всех этапов существования пути между Волгой и Балтикой. В XIX веке здесь существовала самая высоконапорная плотина на Мариинской водной системе.



Плотина Св. Павла в селе Девятины, 1909 г.

Пахомовский гидроузел Волго-Балта, расположенный в окрестностях села, был построен в рекордно короткие сроки – всего за полтора года. Но это не главный его рекорд. В отличие от остальных шлюзов вытегорского участка, поднимающих суда в среднем на 13 метров, шлюз № 6 имеет напор почти в 17 метров!



Шлюз № 6 Пахомовского гидроузла

В окрестностях села Девятины до настоящего времени сохранилось немало материальных свидетельств строительства и усовершенствования водного пути с Волги на Балтику.



Один из шлюзов перекопа в середине XX и в начале XXI в.



В крутой излучине реки Вытегры до строительства Волго-Балта существовала картонная фабрика



У деревни Андреевская неплохо сохранился шлюз Св. Андрея, видны остатки плотины. По бечевнику, где или бурлаки в XIX в., можно пройти к Белоручейской мини-ТЭЦ

Для транспортировки древесины к Мариинской водной системе еще в 1921 году было начато строительство **Белоручейской узкоколейной железной дороги**, а в 1980 году ее длина была равна уже 190 километрам. С самого основания узкоколейная дорога эксплуатировалась механизированным лесопунктом, который в 1935 году был преобразован в Белоручейский опытно-показательный леспромхоз, спустя четыре года получивший задание на заготовку леса для строительства Волго-Балта.



Железнодорожная станция Депо

От многих узкоколеек, существовавших в Вологодской области, Белоручейская отличается тем, что в 1950–1960-х годах участок от Депо до Янишево был электрифицирован и на нем с 1959 до 1975 года работали два экспериментальных электровоза.

От паровозного депо, построенного у деревни Белый Ручей, поселок получил свое современное название – Депо, в нем располагается теперь крупнейшее лесодобывающее предприятие района – ЗАО «Белый Ручей». В 2002–2007 годах здесь была построена мини-ТЭЦ «Белый Ручей» мощностью 6 МВт, которая обеспечивает энергией леспромхоз и жителей поселка Депо. Для производства энергии используются низкосортная древесина и отходы лесопереработки.



Сосняк зеленомошный

По обеим сторонам дороги между деревнями Белый Ручей и Андреевская расположены два участка **памятника природы «Белый ручей»**, а третий лежит юго-восточнее поселка Депо, почти на берегу Волго-Балта. Главное предназначение памятника – сохранение участка естественного возобновления сосновых лесов, нарушенных при сооружении канала.

Еще одна особо охраняемая природная территория – **«Родниковые истоки ручья Белый ручей»** – создана севернее деревни Белый Ручей в истоках одноименного ручья, берущего начало из чистейших родников, бьющих из-под земли.


На территории памятников природы разрешен культурно-познавательный и экологический маршрутный туризм по согласованию с Департаментом природных ресурсов и охраны окружающей среды Вологодской области.



Ручей Белый ручей

Водораздельные каналы



A photograph of a river scene. In the foreground, a large raft made of many logs is being moved down the river. Several people are standing on the logs, guiding the raft. The water is calm and reflects the sky. In the background, there is a grassy bank with trees and a tall, slender monument topped with a statue. The sky is overcast.

*Прокопав шлюзовые каналы, вы оживите мерт-
вые моря, и сотни ваших рек, воды всей страны
устремятся в великий поток Невы и понесут ваши
корабли в открытый океан.*

А. Толстой

На водоразделе, так же как и на балтийском склоне, все этапы реконструкции водного пути оставили зримые и впечатляющие следы в ландшафте.



Водораздел: объекты, связанные с историей водных путей

На древнем Бадожском волоке за всю историю строительства и реконструкции водного пути с Волги на Балтику было построено три канала – Мариинский, Новомариинский и Волго-Балтийский. По сути дела, это и есть собственно каналы – то есть искусственные соединения глобальных океанических бассейнов. Вся остальная трасса водного пути – это сочетание углубленных, спрямленных и шлюзованных участков рек Вытегры, Ковжи и Шексны и озера Белого, превращенных в водохранилища. Главной задачей всех реконструкций было понижение уровня водораздельного бьефа, который на Мариинском канале был равен 128,4 метра, на Новомариинском – 119,2 метра, а на Волго-Балтийском стал 112,8 метра. Одновременно решалась задача уменьшения числа шлюзов, углубления и расширения судового хода и увеличения пропускной способности системы.

Мариинский канал (1799–1802) начинался у деревни Грязный Омут на реке Ковже, пересекал два небольших озера и выходил в водораздельное Маткозеро. Из Маткозера канал следовал через озера Пустое и Лудожское и у деревни Верхний Рубеж соединялся с рекой Вытегрой. Общая длина канала составляла около 9 километров, на его протяжении были сооружены 6 шлюзов: тремя (Св. Елизаветы, Св. Александра и Св. Екатерины) осуществлялся подъем на водораздел, а еще тремя (Св. Петра, Св. Елены и Св. Марии) – спуск с него по балтийскому склону. Водораздельный бьеф длиной в 4,2 километра включал в себя бассейн шлюза Св. Екатерины, собственно Мариинский (копанный) канал и Маткозеро. Водораздельная часть системы питалась водой Ковжского озера, поступавшей по Константиновскому водопроводу. В системе поддерживалась гарантированная глубина в 1,4 метра.



*Первый соединительный канал,
начало XX в.*



*Урочище Маткозеро,
начало XXI в.*

Константиновский водопровод – не просто искусственное русло, прокопанное на протяжении 11 километров от Пурас Ручья (рукава Ковжи) до бассейна Екатерининского шлюза. При пересечении оврагов или ручьев пришлось устроить «висячие интервалы» – деревянные желоба, по которым вода подавалась из одного участка водопровода в другой.

Фрагменты первого Мариинского канала еще видны у деревень Верхний Рубеж и Старое Петровское. А вот водораздельное Маткозеро при строительстве Волго-Балта было замыто и на современных географических картах обозначено как урочище. Почти до середины XX века неподалеку от Александровского шлюза Новомариинского канала сохранялись и сооружения Константиновского водопровода.

Новомариинский канал протяженностью 9,6 километра был построен в 1882–1886 годах. Его нередко называли Каменным, поскольку он прорезал толщу плитчатых карбонных известняков.



На Каменном канале, 1959 г.

Канал прошел северо-восточнее Маткозера и был обустроен всего двумя шлюзами – Св. Александра у выхода в реку Ковжу и Св. Петра при соединении с рекой Вытегрой.

Уровень водораздельного бьефа удалось понизить на 8,5 метра, в результате чего оказался ненужным Константиновский водопровод. Канал стал получать воду прямо из Ковжи, исток которой уже был перегорожен плотиной, обеспечивавшей постоянство притока воды. Так Ковжское озеро окончательно превратилось в водохранилище, а Павшозеро, южной части которого «коснулась» линия канала, постепенно оказалось спущено. Петручей, впадавший в него до сооружения канала, теперь течет по бывшему озерному дну, котловина которого до сих пор хорошо заметна на местности.

У деревни Павшозеро легко различимо ложе Новомариинского канала, пробитого в плотных известняках, и камера шлюза Св. Петра (№ 29), деревянные конструкции которого все еще производят сильное впечатление.



На трассе Новомариинского канала у деревни Павшозеро



Деревянные конструкции шлюза № 29 у деревни Павшозеро

Волго-Балтийский канал (1959–1964) был проложен по погребенной долине пра-Вытегры в пространстве между Мариинским и Новомариинским каналами. Техническое решение определила геология водораздела: лежащие близко к поверхности карстующиеся породы карбона только в правдо-лине оказались погребены под мощными (до 100 м) толщами ледниковых отложений, которые не пропускают воду и пригодны для сооружения гидроузлов. Такое положение линии канала обеспечило сохранность водораздельных шлюзовых линий и первой, и второй Мариинки, а протяженность современного водораздельного канала от Пахомовского гидроузла до села Анненский Мост составила около 40 километров.



*На переднем плане – Новомариинский канал,
на заднем – грузовое судно на Волго-Балтийском канале*

Строительство Волго-Балта было еще более грандиозным, чем сооружение Мариинского канала. Так же как и на первой стадии межбассейнового соединения, использовалось огромное количество людской силы и соответствующей историческому моменту техники, были разработаны, опробованы и с размахом применены новые технологии, в том числе и по применению гидромеханизации – самого дешевого способа ведения земляных работ. При этом единственной транспортной магистралью, обслуживающей строительство Волго-Балта, оставалась сама Мариинка.

Глубина выемки грунта на водораздельном канале достигала 36 метров, что в 2,5 раза глубже, чем на сооруженном раньше Волго-Доне. Создание единого водораздельного бьефа позволило понизить его уровень еще на 6,4 метра, и теперь суда идут по Волго-Балту на 15,6 метра ниже, чем по Мариинке-1.

С момента пуска в эксплуатацию Волго-Балтийский канал постоянно реконструируется. В 1966–1970 годах глубина судового хода была увеличена до 4, а ширина – до 50 метров. В 1986–1993 годы Волго-Балтийский путь углубили еще на полметра и расширили до 90 метров на прямых участках и до 120 на поворотах судового хода. Но на участке водораздельного канала ширина была оставлена минимально возможная – всего 40 метров с расчетом на расширение его в процессе эксплуатации. Так что сейчас водораздельный канал является самым узким участком Волго-Балта, и уже началась его новая реконструкция. Габариты канала доведены до 50-метровой ширины и четырехметровой глубины всюду, кроме створов переправ в Анненском Мосту и в Волоковом Мосту. На уровне уреза воды берега укрепляются каменным банкетом, а выше – специальной сеткой и дерновым покрытием. Вскоре водораздельный канал приобретет новый облик.



Работа землечерпательного снаряда на Волго-Балте

Память о водно-волоковом пути до сих пор хранит название **поселка Волоков Мост**. Возник он в 1954 году, а спустя десять лет именно здесь при строительстве Волго-Балтийского пути была убрана последняя перемычка, и в третий раз волею человека произошло слияние вод Балтийского и Волжского бассейнов.

В списке населенных мест Олонецкой губернии на 1873 год³⁶ указано, что в 32 верстах от Вытегры, при шлюзе Св. Николая существовало, по всей вероятности служебное, поселение Волоков Мост из шести дворов, население которых, всего 10 человек, обеспечивало проход судов по Мариинской системе. О техническом назначении поселения говорит и тот факт, что в нем не было ни храма, ни часовни. Достопримечательностью места служили инженерные сооружения: шлюз Св. Николая с плотиной, бечевник и подъемный мост над рекой. Спустя 30 лет⁴⁹ населенный пункт назван уже Выселок на Волокове Мосте, в котором в шести крестьянских дворах значилось 40 жителей.



*Подъемный мост на реке Ковже
у шлюза Св. Николая (Волоков Мост), 1909 г.*

Сегодняшний поселок Волоков Мост – центр Алмозерского сельского поселения – лежит в одном километре от Волго-Балтийского водного пути. Жизнь его связана с заготовкой леса и выполнением административных функций. Численность населения в поселке превышает теперь 700 человек, занятых в социальной сфере, на лесозаготовительном участке и пристани.

У пристани Волоков Мост расположены рейды для судов, ожидающих шлюзования, пассажирский и грузовой (лесной) причалы, а также переправа в виде наплавного моста, который отводится при пропуске судов к правому берегу. Обеспечивает Волоков Мост проходящие мимо суда и чистой питьевой водой, для забора которой создан специальный причал.

О том, что здесь когда-то начинался знаменитый Баджский волок, пожалуй, ничего не напоминает. Да и название села нередко связывают с переносными значениями слова *мост* – «настил на болотистом месте», «вымощенная дорога».



*Наплавной мост
на переправе Волоков Мост, 2010 г.*

Старое Петровское имеет особое значение в истории сооружения водного пути с Волги на Балтику. По преданию, именно здесь состоялась встреча Петра I с крестьянами, промышлявшими извозом по Бадожскому волоку.

Рассказывали, что в 1711 году тут стоял шалаш государя, в течение десяти дней осматривавшего водораздел между Ковжей и Вытегрой. Хотя и сложной для реализации показалась идея царю-реформатору, считавшему что для соединения Ковжи с Вытегрой потребуются *«тяжкий труд, великие издержки и большое время»*⁶, все-таки ее удалось осуществить – спустя большое время, тяжким трудом и великими издержками.



Часовня императора Петра I около Петровского, 1909 г.

Водораздел в районе деревень Верхний Рубеж и Старое Петровское – самый возвышенный и очень красивый участок водного пути. Канал проходит здесь между высокими живописными берегами. Западный береговой склон у деревни Верхний Рубеж был специально укреплен, а на некотором удалении от берега в 1808 году была установлена стела в память о пребывании в этих местах Петра I.

Противоположный берег не так высок, но обрывист. В песчаных обнажениях берегов проступают мощные торфяные линзы⁴⁷.

**Празднование 200-лѣтія со дня рожденія
Императора Петра Великаго,
на Маріинской системѣ, при шлюзѣ Св. Петра**

За нѣсколько дней до праздника мѣстными властями было испрошено разрѣшеніе ... на открыті[е] народнаго праздника въ Рубежѣ ... Вытегорское купечество ... не замедлило собрать ... средства и праздник ... принялъ такое величіе ... какое ... едва ли изгладится изъ памяти народа.



Памятник на старом
Петровском канале, 1909 г.

30 мая ... [1872 года от] Рубежск[ой] церк[ви], отстоящей] отъ шлюза Петра в 1 $\frac{1}{2}$ верстахъ ... крестный ходъ ... направился к памятнику Петра ... Процессія ... вошла черезъ устроенныя ... из зелени триумфальныя ворота въ садъ, расположенный рядомъ ... съ шлюзомъ. Между тѣмъ камера шлюза была наполнена водою и сюда введенъ [убранный ... цветами] плот...

На памятникъ развѣвались русскіе флаги ... были выставлены ... портретъ Петра I ... [и] вензель съ изображеніемъ именъ Петра I, Маріи и Александра II... На землю по ту и другую сторону памятника изящно сдѣланы изъ благо мха двѣ эмблемы, изображающія гербъ путей сообщенія...

...Былъ предложенъ бесплатно обѣдъ народу, состоящій изъ щей, каши и булокъ. Всѣхъ, участвовавшихъ в обѣдѣ изъ простаго народа было до 500 человекъ... Гуляющіе по саду молодые поселяне и поселанки составили хоры поды звуки національных русскихъ пѣсенъ. Тутъ же предложенъ былъ крестьянскимъ дѣвицамъ десертъ, состоящій изъ орѣхъ, рожковъ и разнаго рода пряниковъ...

Съ 10 часовъ памятникъ и садъ были иллюминированы площадками... тутъ же по берегу горѣло нѣсколько смоляныхъ бочекъ. Народъ разгуливалъ съ пѣснями далеко за полночь и лишь передъ утромъ начал расходиться по домамъ»⁴¹.

Поселок Александровское расположен у бывшего тридцатого шлюза Мариинской системы, в месте выхода Новомариинского канала в реку Ковжу. До сих пор в окрестностях села хорошо видно каменное русло канала. А проходная Белоручейского карьера расположена на месте бывшего шлюза Св. Александра.

У начала Новомариинского канала в конце XIX века был сооружен памятный обелиск, который в 1960-е годы перенесли в Вытегру и установили у бывшего шлюза Св. Сергия.



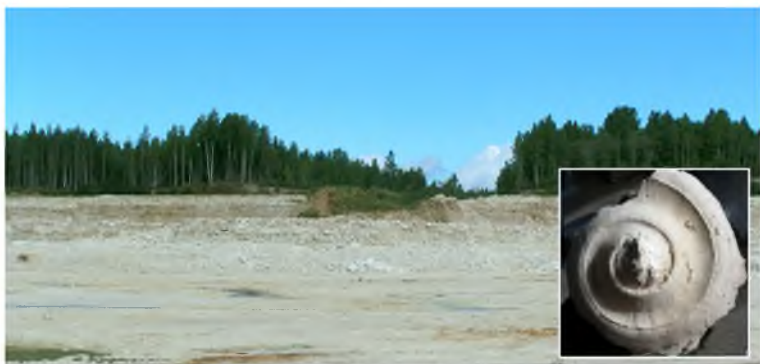
Фрагменты Новомариинского и подводящего каналов, пробитые в толще известняка в районе Александровского

При строительстве Новомариинского канала ломку известняка производили взрывным способом и горную породу вывозили по узкоколейным железным дорогам. Уже тогда было понятно, что вдоль Каменного канала располагаются богатейшие залежи известняка, но оценку их произвели только в середине XX века.

Во время обследования трассы Волго-Балтийского канала в 1949 году в окрестностях Александровского было разведано крупное месторождение флюсовых известняков, принадлежащее сейчас Белоручейскому рудоуправлению ОАО «Северсталь». В этом месторождении сосредоточено около 90% запасов флюсовых известняков области, что составляет 9% российских запасов. Разработка Белоручейского месторождения ведется с 1970-х годов. Известняки используются в металлургическом производстве Череповца в качестве добавок при выплавке чугуна и стали.

Состав отложений Белоручейского месторождения позволяет поставлять не только флюсовые известняки, но и доломиты, формовочные пески и огнеупорные глины. Пригодны вытегорские известняки и для производства отделочной плитки.

Появление Белоручейских известняков – результат жизнедеятельности организмов, населявших крупный коралловый риф, возраст которого около 250 миллионов лет. Об этом свидетельствуют частые находки окаменелостей в породе Белоручейского месторождения.




В стенке карьера видна трасса Новомариинского канала, проходившего прямо по месторождению



Обогатительная фабрика и пристань Белоручейского рудоуправления в поселке Александровское

Ковжа (белозерская)



An aerial photograph of a vibrant green landscape. A wide river flows from the top left towards the center. Below it, a smaller stream winds through a dense forest of tall, coniferous trees. The surrounding areas are covered in lush green grass and scattered trees. The overall scene is peaceful and natural.

*Мой Бог, какими снами
Струятся наши реки,
Каким глаголом рдяным
Журчат их голоса!
Варяги, свеи, греки,
Хазары и славяне –
Вплетали в них навеки
Родные слова.*

И. Древлянский



Река Ковжа до и после создания Волго-Балтийского пути

Волжский склон водораздела начинается **река Ковжа**, берущая начало в Ковжском озере и впадающая в озеро Белое. Длина Ковжи – 86 километров. Ее берега сложены известняками, придающими воде реки характерный светлый цвет. Кто знает, может быть, поэтому название реки связывают с вепским *koiv* – береза³⁴. Правда, светлая вода сейчас течет только в 10-километровом естественном русле реки – от истока до Волго-Балтийского водного пути, который проходит по Ковже.

Ковжа до строительства Волго-Балта сохраняла речной характер и местами образовывала пороги и перекаты, самыми знаменитыми из которых были Константиновские. Благодаря строительству шлюзов Св. Константина и Св. Анны порожистые участки Ковжи были обезопасены и глубокая река стала весьма благоприятна для судоходства. Сложность представляли только низкие берега у впадения в Белое озеро, где бечевник надолго затапливался.



Береговые укрепления на реке Ковже, 1909 г.

Сейчас река спрямлена перекопами, уровень воды в ней, благодаря подпору Шекснинского гидроузла, поднят, и специалисты нередко и справедливо называют ее хвостовым участком Шекснинского водохранилища. В Ковже, так же как и на всем протяжении Волго-Балта, вода имеет характерный буро-коричневый цвет. Недалеко от устья Ковжи начинался Белозерский обводной канал, часть которого при подъеме воды в результате сооружения Волго-Балта была затоплена.

Ковжское озеро стало одним из первых водохранилищ на Мариинской системе. В 1799–1802 годах в истоке Ковжи была построена плотина для питания водой водораздельной части Мариинского канала.



Верхний бьеф Ковжской плотины, 1909 и 2010 гг.

Новомариинский канал пролег по кратчайшему пути между Вытегрой и Ковжей и приблизился к озеру, что изменило урез водораздельного бьефа. Отпала надобность в искусственном водопроводе, и вода Ковжского озера вернулась в естественное русло Ковжи. Нужно было оперативное управление подачей воды в систему, поэтому в 1886 году телефонная линия соединила казарму Ковжской плотины с домом начальника участка в Александровском⁸.



Нижний бьеф Ковжской плотины, 1909 и 2010 гг.

Плотина, построенная более 200 лет назад и поновленная во второй половине XX века, является единственным сооружением Мариинки, которое по-прежнему питает ковжскими водами водораздельный бьеф Волго-Балта.

Использование Ковжского озера как водохранилища привело к нарушению традиций природопользования приозерных поселений. Архивные документы¹³ свидетельствуют о неоднократных попытках жителей защитить привычный уклад жизни или хотя бы получить компенсации за понесенные убытки.

*«Его Императорскому Высочеству
Великому Князю Владимиру Александровичу
Верноподданные крестьяне
Олонецкой губернии, Вытегорского уезда,
Бадожской волости, Бурковского общества*

Всеподданнейшая просьба.

В районе нашего Бурковского общества находится озеро под названием Ковжское, из которого вытекает река Ковжа, соединяющаяся с Мариинским каналом, а последний пользуется собственно водою из Ковжского озера. Для уравниения воды при верховье речки Ковжи ... устроена плотина; в весеннее время при закрытии плотины вода в Ковжском озере поднимается настолько высоко, что от разлива воды затопляются наши пахотные и сенокосные земли, от чего мы ежегодно терпим громадные убытки; во все остальное время при открытии навигации для уравниения воды в Мариинском канале держат воду посредством плотины ... настолько высоко, что оною кроме затопления весенними разливами ... население ... лишается [возможности. – Е. С.] заниматься хлебопашеством...». Далее крестьяне пишут о том, что утратили сенокосные угодья на островах Ковжского озера: на Чикострове «брали сена 15 возов, а теперь не более 1 воза», на Качострове «было 10 возов, а теперь – 0».

Ходатайство же крестьян, в первую очередь, касалось средств, которые нужно выделить на перенос с Качострова храма иконы Божией Матери «Утоли моя печали». Второй храм – Преображения Господня – в 1890 году уже был перенесен «с острова на материк в д. Якишину». Этот храм известен и сегодня как деревянная 1767 года постройки Ковжская Преображенская церковь в деревне Якишино, что на южном берегу Ковжского озера.

Только через несколько лет на прошение последовал ответ, в котором значилось, что поскольку таких высоких уровней подпора уже нет, то и «в просьбе о вознаграждении за залитие принадлежащих им [крестьянам] угодий водами Ковжского озера – отказать».

Анненский Мост – это напоминание о шлюзе Св. Анны и располагавшемся на реке Ковже подъемном мосте. Название Аннинский Мост, известное по летописям, вероятно, относилось к группе деревень у Конецкого озера, ведь еще в 1873 году³⁶ на месте села не указано населенного пункта, а отмечены соседние деревни Антина 1-я, Антина 2-я и Устина. В 1905 году уже в Анненском Мосту есть школа, почтовая станция и пристань, а из 106 его взрослых жителей только половина была занята тогда крестьянским трудом⁴⁹.

В середине XX века Анненский Мост был райцентром, в котором располагались леспромхоз, пристань и сплоточный рейд, поставлявший большой объем древесины для перевозки по водному пути.

Сейчас Анненский Мост – крупный поселок на Волго-Балте, в котором размещена служба контроля и регулирования движения на предшлюзовом участке водного пути. Численность населения поселка превышает две тысячи человек.

А мост в Анненском Мосту есть и сейчас, правда, теперь он наплавной – составлен из барж, которые по необходимости перекрывают судовой ход, чтобы можно было переправиться на другой берег, ведь Волго-Балтом поселок разрезан надвое.



Наплавной мост в Анненском Мосту

В первой русской энциклопедии, написанной в XVIII веке В. И. Татищевым, значится «*Бадоба, слобода Белозерскаго уезда на реке Бадобе, где есть пристань судам для перево[з]-ки запасов до реки Андомы*»⁵². Напрямую связанная с водным путем Бадоба еще раньше дала второе наименование древнему Гостин Немецкому волоку – Бадожский.

До сооружения Мариинского канала **Бадожский Погост**, лежавший на повороте Архангельского тракта в сторону Каргополя, был хлебной пристанью, где для перевалки и временного хранения хлеба вдоль реки Ваткомы были построены ряды амбаров. Местные жители немного промышленяли хлебопашеством, но основными занятиями были извоз и пассажирское судоходство. Хлеб везли на подводах в сторону Вытегры, а бурлаков, приведших суда по Ковже, на бадожских трешкотах перевозили назад в Белозерск.

После открытия движения по Мариинской системе Бадоба потеряла свой основной промысел – хлебный извоз, жители занялись конной тягой и вывозкой дров, но и эти занятия поддерживали жизнь селения только до открытия пароходной тяги.

Во второй половине XIX века в Бадобе работали стеклянный и лесопильный заводы, была школа. Украшением села стали деревянный храм Рождества Христова, построенный около 1780 года, и каменный Успения Божьей Матери 1837 года постройки.



Бадожские храмы. М. А. Волков

Вдоль Ковжи, протекавшей по лесному краю, с самого начала эксплуатации Мариинки стали возникать **лесопильные заводы**. В конце XIX века наиболее крупными были Ужельский завод Е. И. Матвеевой и Константиновский завод Ратькова-Рожнова («Громов и К°»).

В середине XIX века в устье реки Лунушки располагалась Ковжинская запань, на которой на сплотке леса одновременно могло быть занято до 300 человек. В начале XX века это уже поселок Ковжинского лесопильного завода, который был затоплен в 1959–1960 годы при создании Волго-Балтийского водного пути.

В 1894 году на средства царской казны был построен Ковжинский удельный лесопильный завод, в связи с чем стали осваивать леса Кемской равнины. Заготавливалась древесина вдоль притоков Кемы – рек Индоманки и Пушторки, а на завод поступала в плотах с Межгорской запани на реке Кеме или подвозилась гужом с расстояния до 26 километров. В распиловку пускались бревна семиметровой длины и диаметром не менее 22 сантиметров в верхнем отрубе⁵⁸.



Общий вид на Ковжинский завод, 1909 г.



Лесопильное производство Ковжинского завода, 1909 г.



Жилые заводские постройки, 1909 г.

В нижнем течении река Ковжа принимает слева небольшую речку с загадочным именем **Ужла**, которая дала название и поселку, и пристани на Волго-Балте. В переводе с вепсского языка *ужла* означает *новая*, то есть *заново рождающаяся*, а в народе река метко прозвана Потеряшкой³.

Дело в том, что Ужла дважды исчезает-прячется от любопытных взоров. Сначала она пропадает во мхах Гладкого болота, питая его необозримые просторы, а потом и вовсе ныряет под землю метров на 70, чтобы через восемь километров мощным восходящим источником вырваться на поверхность с глубины более 45 метров и уже степенно нести воду в Ковжу.



Бассейн реки Ужлы.

На фото – место выхода реки из-под земли

Исчезновение реки – уникальное географическое явление. Обязано оно длительному, в десятки и сотни тысяч лет, растворению известняков и доломитов и появлению пустот, по которым вода уходит вниз. Таких исчезающих карстовых рек на планете известно не более десятка.

Еще до создания Белозерского обводного канала в устье Ковжи располагалось **село Ковжа**. Деревянная церковь Воскресения Христова с храмом Николая Чудотворца в нижнем этаже служила ориентиром для судов, шедших по Белому озеру. Позже ее заменила деревянная церковь Святого Николая (1680 года постройки) бывшего Николаевского Ковжинского монастыря, упраздненного за ветхостью еще до учреждения штатов (ранее 1763 г.). В конце XVIII века в селе Ковжа был построен каменный приходский Сретенский храм.


При создании водораздельного бьефа Волго-Балтийского водного пути в устьях рек Ковжи и Кемы образовался большой (до 6 километров шириной) залив со множеством рукавов и островов. На одном из них до сих пор стоят руины Сретенского храма. А сам поселок Ковжа был расселен, поскольку значительный подъем уровня воды в Белом озере привел к его затоплению. Под затопление попала и часть Белозерского обводного канала.



Остров Сретенской церкви в урочище Ковжа

Синее Белое озеро





*Там, где кончаются озими
И расступились леса,
Синее Белое озеро
Встало стеной в небеса.*

С. Орлов

Озеро Белое принадлежит к числу самых крупных озер Европы. С 1100 квадратных километров площадь его водного зеркала после создания Шекснинского водохранилища выросла до 1284, что переместило озеро на седьмое место в европейском списке крупнейших озер.

Уникальность положения озера заключается в том, что границы его водосбора на северо-востоке и северо-западе совпадают с главными водоразделами Европы – Беломоро-Каспийским и Балтийско-Каспийским. Это во многом определило судьбу и озера, и поселений на его берегах.

Около 12,5 тысячи лет назад праозеро Белое превышало современное в несколько раз и соединялось проливом тоже с более крупным, чем сейчас, праозером Онежским. По мере отступления ледника суша, освобождавшаяся от тяжести льда, поднималась, и по дну бывшего пролива потекли реки. Вытегра и Ковжа постепенно спустили большую часть талой ледниковой воды, и Онежское и Белое озера стали принадлежать разным бассейнам. И только Мариинская и Волго-Балтийская водные системы восстановили прерванную ранее связь. Но включение Белого озера в Мариинскую систему изменило его гидрологический режим.



*В штилевую погоду озеро оправдывает свое название
(на переднем плане – обводной канал)*

С 1810 года зарегулированные плотинами Ковжское озеро и река Ковжа стали отдавать меньше воды. Строительство обводного канала в 1834–1846 годах перекрыло путь в озеро южным притокам. В 1896 году плотина у посада Крохино превратила его в водохранилище для питания Шексны, а сооружение в 1963 году плотины в поселке Шексна соединило Белое озеро с реками Шексной и Ковжей в единый водоем с режимом водохранилища. Белое озеро имело небольшую глубину, при строительстве Волго-Балта его уровень поднялся примерно на 1,5 метра, но и теперь озеро остается мелким. Его глубина, постепенно нарастая, в 200–300 метрах от берега достигает 4–5 метров и остается такой во всем озере, поэтому судоходный фарватер прорезал озеро в самой глубокой – центральной – части.

Бассейн озера расположен на своеобразном «сквозняке» – здесь пересекаются основные траектории циклонов и сходятся пути антициклонов, поэтому ветры над озером чрезвычайно сильны и продолжительны. Число штормовых дней достигает 100 за период навигации и 170 в год. При затяжных ветрах денивеляция – разница в уровнях воды у наветренных и подветренных берегов – составляет 0,7–0,8 метра.



Высота волны на мелководье возрастает

Волна на озере развивается очень быстро – за час-полтора до полутора-двух метров. Удары белозерской волны разрушительны в силу ее малой длины и большой крутизны. Даже после 1964 года, когда была увеличена глубина водораздельного бьефа, «вобравшего» в себя Белое озеро, «характер» озера смягчился совсем немного. И теперь тяжелая белозерская волна, поднимающая песок, считается опасной даже для современных судов.

Постоянное перемешивание воды и донных отложений придает озеру белесый цвет, а обогащение воды кислородом при этом создает уникальные условия для рыбного населения: в Белом озере лишь изредка бывают заморы рыбы, а вода его если и «зацветает», то только в штилевую погоду в августе.

Озеро издревле было богато рыбой. Существовавший на берегу государев рыбный двор поставлял к царскому столу осетра, стерлядь и икру; на всю Россию был знаменит белозерский снеток; иногда в озеро заходила даже белуга – известны случаи вылова семипудовых экземпляров. Летом в Петербург белозерскую живую рыбу доставляли в специальных судах-прорезях, днища которых были снабжены отверстиями для циркуляции воды. Такие суда тянули людской или конной тягой, поскольку при тяге пароходами рыба гибла от высокой скорости.

Рыбные ловли были так важны, что с середины XVIII века озеро делилось на сектора – узкие в западной части озера и широкие – в восточной, что диктовалось особенностями побережья. Зимой в центр озера вывозили столб, на берегах, у границ владений, разжигали костры, ориентируясь на которые, от столба еловыми ветками намечали границы более 30 секторов. С постройкой плотин уже в XIX веке стала пропадать стерлядь, исчезли осетр и белуга, но и по сей день Белое озеро – один из важнейших рыбных водоемов Вологодской области.

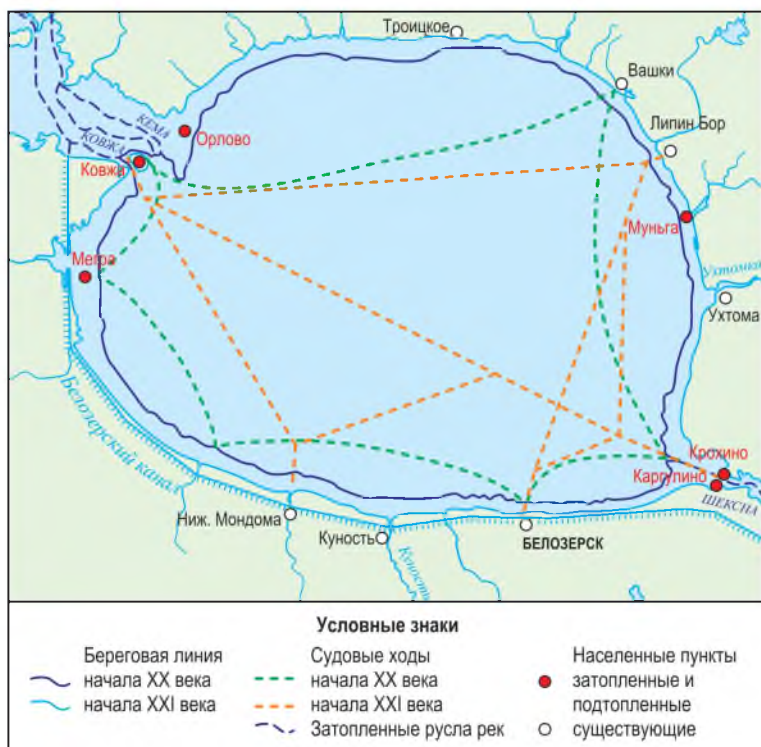
Исток Шексны, начинающейся в Белом озере, изобиловал отмелями и порогами: только знаменитая отмель Брод в случае шторма могла погубить любое судно. Небезопасным было и плавание по мелководному и бурному Белому озеру, поэтому еще в отчете Департамента водных сообщений в 1812 году указывалось на необходимость строительства обводного канала: *«...должно устроить каналы для обхода Онежского и Белого озер, без шлюзов, копая их только 6 футов (1,8 м) ниже горизонта озерных вод»*⁵⁶.



Грузовые суда в Белом озере: очередь на шлюзование



Вид с озера на Белозерск и дамбу обводного канала



Белое озеро: объекты, связанные с историей водных путей

Решения о строительстве **Белозерского обводного канала** принимались несколько раз, и порой оно даже начиналось, но серьезно к работе приступили только в 1843 году. Общая длина построенного канала составила 66,8 километра, из которых 53 километра было прокопано, а на протяжении 13,8 километра каналом стала отделенная дамбой часть озера. При впадении рек, подпитывающих канал, устроили водоспуски. Сам канал шлюзовали: со стороны Ковжи построили шлюз «Польза», а со стороны Шексны – шлюзы «Безопасность» и «Удобство». За счет этого воды Белозерского обводного канала были подняты над уровнем реки Шексны почти на четыре метра, над уровнем Белого озера – почти на два метра.

Питание шлюзов водой осуществлялось за счет Лозского и Азатского озер, превращенных в водохранилище строительством плотины в истоке реки Куношь. При регулировании уровней воды в бьефах распоряжения об изменениях подачи воды из водохранилищ, находящихся в стороне от трассы, вначале передавались пешими и конными посыльными, что замедляло работу. Именно поэтому в 1884 году между казармой при Лозско-Азатской плотине, питавшей водой Белозерский канал, и домом начальника участка в Белозерске появилась первая на Мариинке телефонная линия⁸.

В период реконструкции Мариинской системы в 1886–1890 годах канал расширили и углубили, возвели большой шлюз вместо двух старых на выходе из Шексны и новый шлюз со стороны Ковжи. В 1922–1923 годах шлюзы вновь реконструировались.



Белозерский канал, 1965 и 2008 гг.

Канал обеспечил безопасность прохода судов, увеличил пропускную способность Мариинской системы и, казалось бы, должен был благотворно отразиться на экономической ситуации в крае. Но не случайно поется в народной песне: *«Белозерская канава парусам прежним убава»*. Почти прекратилось строительство озерных судов, услуги лоцманов, шкиперов, грузчиков стали не востребованы, да и владельцы лодок-белозерок оказались не у дел.

Время активной работы самого канала закончилось с постройкой Волго-Балта. Но в XXI веке внезапно для зарастающего канала открылась перспектива. Для малых круизных судов своенравное озеро по-прежнему бывает опасно, а город с палубы идущего по каналу теплохода ближе и красивее. Быть может, «Белозерская канава» еще и добавит Белозерску парусов.

Белоозеро – Белозерск





Куда нас жизненным теченьем ни забросит,
Куда ни занесет меня поток,
Душа моя, наверное, запросит
Вернуться в маленький зеленый городок.

Я снова с упоением услышу,
Когда задует ветер штормовой,
Как озеро всю лодочную крышу
Окатиет пеною с тяжелой волной.

А. Шадрин

Белозерск – один из древнейших городов России: в «Повести временных лет» он упоминается под 862 годом. И город, и окружающие его земли, и озеро до XVIII века носили общее название – Белоозеро. У Белозерска интересная и немного грустная судьба. Город все время старался быть на главном водном пути, все время шел за ним, но в результате всегда оказывался только рядом.

С самого своего возникновения город был привязан к узлу водных путей, и смена его местоположения во многом была обусловлена их изменениями. В IX–X веках пути новгородцев проходили севернее озера и изначальное Белоозеро размещалось на северном берегу. Смещение колонизационных потоков на Шексну и оформление Онежского водного пути на реки Онегу и Кому привели к переносу города к истоку Шексны, где он просуществовал до XIV века. Моровая язва согнала город с обустроенного места, и в XV веке Белоозеро переместилось туда, где и поныне стоит Белозерск.



Белозерск, вид с вала

XV–XVI века – это время расцвета города. Местность, мало пригодная для земледелия, давала основу для рыбной ловли и железоделательного промысла, продукция которых была

предметом торговли. К Белоозеру, как перевалочному пункту, был привязан и хлебный торг, обеспечивающий северные земли, и строительство судов-белозерок, приспособленных для плавания по бурному Белому озеру.

К XVII веку главный водный путь Севера сместился на Сухону и Двину, а Белоозерье еще и пострадало от польско-литовского нашествия. Не лучшие времена наступили для Белоозера.

В знаменитом романе А. Н. Толстого «Петр Первый» городу начала XVIII века дана нелестная оценка.

«...Все здесь было угрюмое: снежная от волн, мутная пелена озера, тучи, ползущие грядками с севера, за прибрежным валом – плоская равнина и на ней, почти накрытый тучами, ветхий деревянный город: дырявые кровли на башнях, ржавые луковки церквей, высокие избы с провалившимися крышами. На берегу мотались ветром жерди для сетей. Народу почти не видно.

Уныло звонил колокол... На небольшой площади, заваленной буграми навоза, гостинные ряды были заколочены, столбики покосились, крыши провисли. Торговали две-три лавки – кренделями, рукавицами. Без ограды стоял древний собор с треснувшими стенами. У низеньких крытых сеней его на травке спали обмотанные тряпьем нищенки, юродивый, положив около себя три кочерги, зевал до слез, тряс башкой. Здесь, видимо, жили не бойко»⁵³.

Толчок развитию города дало строительство Петербурга и обустройство водного пути к нему из центра России. Недолгий экономический расцвет Белоозера, с 1777 года носящего имя Белозерск, отразился на его современном облике. В XVIII веке возводятся в камне почти все белозерские храмы.



Слева и в центре – церковь и колокольня церкви
Спаса Всемилостивого, справа – церковь Благовещения

Строительство Мариинской системы способствовало росту капиталов купечества и судовладельцев. Память об этом осталась в сохранившихся до наших дней каменных двухэтажных особняках центральной части города, построенных в стиле классицизма



Типичная застройка XIX в.

Важное улучшение системы – Белозерский обводной канал – украсил набережную комплексом административно-хозяйственных зданий управления, но... оставил город не у дел – рядом с системой, но в стороне. Поток судов и товаров пошел через город не останавливаясь, а бурлацкая работа на канале, став легче, стала и дешевле.



Дом начальника дистанции Белозерского канала

И еще раз судьба поманила Белозерск возможным расцветом уже в середине XX века при строительстве Волго-Балта. Казалось бы, важнейший водный путь страны должен дать шанс небольшому городку вернуть былую славу... Но судовой ход прошел по центральной части озера, и крупные суда пошли мимо города. И сегодня, если вы подниметесь на древний крепостной вал – главную достопримечательность города – и посмотрите на озеро, уходящее в горизонт на севере, вы увидите, как в нескольких километрах от города почти всегда идут от устья Ковжи к истоку Шексны суда типа «река – море».



Вид на Белое озеро с городского вала

Немного в стороне от Волго-Балта, на берегу реки Шолы, располагается куст поселений, обозначаемых общим именем **Шола**. Эти места имеют хоть и не прямое, но явное отношение к водному пути. В селе Zubovo до настоящего времени привлекают внимание двухэтажный дом с коваными парапетами и вазонами на крыше и расположенная на другом берегу реки деревянная дача. Дом принадлежал белозерскому купцу Федору Алексеевичу Сукину, а дача – его жене.

Белозерские купцы, современники Ф. А. Сукина, принадлежали ко 2-й и 3-й гильдиям, а он был единственным в городе купцом 1-й гильдии. Купеческая семья жила в Шоле, но в Белозерске им принадлежало несколько домов и магазинов³⁵.



Дом Ф. А. Сукина в селе Zubovo

Торговля лесом и продовольствием составляла основное занятие династии купцов Сукиных, которые владели не только домами и магазинами, но и пароходами «Шола» и «Аеля Сукин», перевозившими продукцию собственных лесопильных заводов. Неоднократно отмечено семейство Сукиных и внесением крупных сумм на благотворительные нужды. Первый в Шоле телеграф был построен по инициативе Ф. А. Сукина, а больница и школа существовали на его средства. Ф. А. Сукин вел активную общественную деятельность, он был депутатом Государственной думы и гласным уездного и губернского земства.



Дача супруги Ф. А. Сукина в селе Zubovo

В деревне Максимово, расположенной также неподалеку от Zubова, на сельском кладбище покоится прах Епанчиных, в роду которых было три адмирала – героя русской истории.

Еще одна достопримечательность окрестностей Шолы, скорее, археологическая. Существует мнение о том, что самым древним местонахождением Белоозера – удивительного города-путешественника – следует считать деревню Верховье.

«На реке Шоле, впадающей в озеро недалеко от Кемы, в пятнадцати километрах выше современного устья, на древнем коренном берегу обнаружены остатки огромного города. Длина его укрепленной части чуть меньше восьми километров. Город имеет очень развитую структуру.

В левобережной северной части посад делится ручьем на две не вполне равные части. По обе стороны ручья расположены кромы (центральные части древних городов. – Е. С.). К каждому из них примыкает два ряда укреплений, полностью замкнутых по берегу. По их трассе сохранились земляные валы, поросшие лесом, местами перерезанные современными дорогами. Кроме того, выделяется отдельное небольшое обвалованное укрепление, стоящее на бывшем острове и соединявшееся с сушей дамбами. Здесь сохранилась церковь XVIII–XIX веков (Богородице-Рождественская Шольская. – Е. С.). Южная часть посада имеет тоже небольшой кром, расположенный почти напротив восточного крома левобережной стороны. Подобная организация прослеживается и в других поселениях на реке Шоле»²³.

Остается добавить только, что Холмогорская летопись датирует этот город III–I тысячелетиями до н. э.

На границе Белозерской низины и Белозерско-Кирилловских гряд на древнем западном берегу Белого озера сохранились дюны, поросшие сосновыми лесами. В 1984 году здесь на площади около трех тысяч гектаров организован **ландшафтный заказник Шольский лес**.



Сосняк на склоне дюны в Шольском лесу

Высокие песчаные холмы с крутыми склонами, расположенные среди плоской суглинистой равнины, создают неповторимые пейзажи. Из-за подпора воды со стороны Белого озера межхолмные понижения переувлажнены и поэтому около 20% площади заказника заболочено.

В северной части заказника протекает река Китла – правый приток Ковжи, есть и несколько озер общей площадью 97 гектаров.

Сосновые леса заказника разнообразны. Здесь можно увидеть все их типы: мокрые вахтово-сфагновые, влажные зеленомошные брусничники и черничники и сухие беломошные и вересковые.

В лесном массиве обитают обычные таежные звери, изредка встречаются куница и редкая в Вологодской области прыткая ящерица.

На восточном берегу Белого озера, в устье реки Ухтомки расположено **село Ухтома**, от которого в X веке начинался водно-волоковой путь из бассейна Волги в Белое море, известный в исторических документах как Красный Волочок.



У начала древнего волока

В память об этом водном пути на берегу реки Ухтомки стоит древний струг.

«Между озерами Белым и Воже имеются два небольшие озера – Волоцкое и Пальшемское, – из которых берут начало две одноименные речки Ухтомы, из которых первая впадает в Белое озеро, вторая в озеро Воже. Получается таким образом разделенный незначительным междуозерным волоком водный путь... соединяющий с Беломорьем озеро Белое и реку Шексну»¹⁶.

«Водно-волоковой путь из Белозерья на озеро Воже и реку Онегу – ценный памятник периода древнерусской колонизации Севера. Малоизменившийся ландшафт, селища на двух концах сухопутной дороги, пересекающей водораздел, и долбленные лодки, причаленные там же, где причаливали их в глубокой древности, – все это позволяет зримо представить жизнь средневекового волока»²⁹.

Шексна – «шествие косно»





*Далеко течет река Шексна,
Волги нареченная сестра.
Я ее увижу только в снах
Редких и коротких у костра.*

С. Орлов

Шексна – одна из важнейших рек в истории освоения Европейской России: сначала она открыла путь новгородцам на восток и юг, затем способствовала освоению Поморья и становлению новой российской столицы на Балтике. При всем речном богатстве страны не было другой, которая была бы судоходна от истока до устья и протекала бы почти правильно с севера на юг на протяжении более 400 километров.

Начиналась Шексна в Белом озере и впадала в реку Волгу. В летописи Нестора под 1071 годом она упоминается как *Шехсна*. Название реки сейчас производят то от «осоковая река», то от «левый приток», а вот «Летописец Троицкого Устьехонского монастыря»²⁶ объясняет его тем, что Шексна «*шествие косно имать*», то есть извилиста и порожиста. Действительно, у реки был непростой характер, и человек более тысячи лет приспосабливался к ней.

Всего на своем пути Шексна имела семь больших мелей, четыре переката, 25 гряд и 22 порога: в среднем одно препятствие на каждые 7–8 километров! Глубина в верхнем течении реки была 3–4 метра, в нижнем – 4–5, в омутах достигала местами 10, а на порогах уменьшалась до 0,6 метра. Течение же Шексны было быстрым, особенно в верховьях и на порогах. Падение от истока до устья составляло более 30 метров, то есть в среднем 7 сантиметров на километр.



Набережная реки Шексны в Череповце, 1909 г.

Шексна упорно работала над своим руслом, спрямляя и выравнивая его. В середине XVII века за один только разлив река сократила свою длину более чем на 14 километров, «оставив на память» Глухую Шексну – старое русло, образовавшее 25-километровый левобережный рукав, покоящийся теперь под водами Рыбинского водохранилища.



Участок реки Шексны между Шексной и Череповцом



*Деревня Харламово на острове,
образовавшемся после строительства Волго-Балта*





Наибольшие хлопоты доставляла судоходству верхняя Шексна, где были сосредоточены главные мели и пороги. Наиболее значительными из них считались Боро-Ивановские, Ниловецкие и Калено-Раменские.

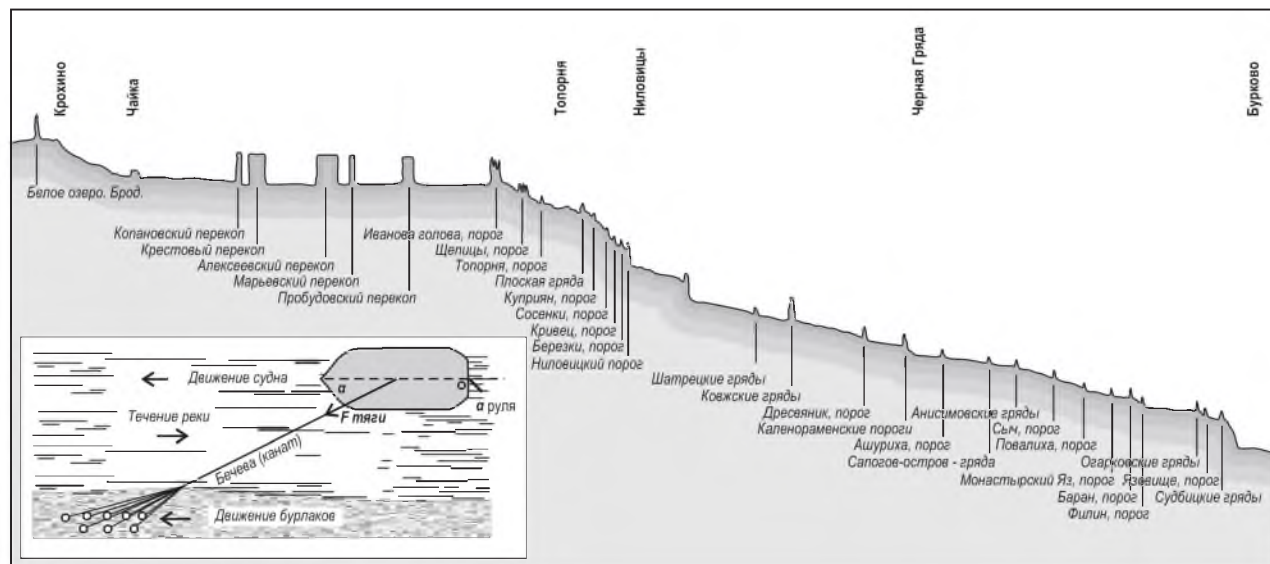
Для улучшения условий судоходства по Мариинской системе многократно устраивались искусственные прорезы русла, спрямившие излучины и укоротившие путь в целом примерно на 15 километров. Только Луковецкий перекоп длиной в 1,6 километра сократил путь по реке на 7,5 километра. Постоянно расчищались и пороги. Значение реки как «водяной коммуникации» и сложность судоходства на ней привели к тому, что на Шексне в 1863 году впервые в России было применено тузренное судоходство.

«Представьте тяжеловесную цепь, уложенную на грунт вдоль русла реки. На пароходе, иначе туэре, цепь проходила по желобу вдоль судна и по трем барабанам – носовому, кормовому и среднему – ведущему, на который цепь наматывалась и вращалась от привода судовой машины. Таким образом туэр сам себя проталкивал вдоль этой цепи и, следовательно, вдоль реки, а за него уже цеплялись буксируемые им несамостоятельные грузовые суда.

Первые семь туэров появились на Шексне в 1863 году на 157 верстах протяжения этой реки... Но привились они не сразу. Пришлось ... настраивать французскую систему на русский лад и с русскими механиками...»⁴².

В конце XIX века началось, тоже впервые в России, шлюзование такой крупной реки, завершенное только в 1930 году. Шлюзование улучшило ситуацию, но не обеспечило перспективного развития водной системы. И уже в конце 1930-х годов Шексна снова подверглась реконструкции. Плотина в устье Шексны сформировала Рыбинское водохранилище, подъем уровня воды которого распространился до современного поселка Шексна. Наконец в начале 1960-х годов плотина в поселке Шексна окончательно превратила реку в систему водохранилищ, в результате чего глубоко под водой оказались все шекснинские мели, пороги и перекаты.

У истока Шексны три столетия стоял город-путешественник Белозерск, перенесенный сюда с северного берега озера при Владимире Мономахе. В XIV веке белозеры покинули старый город, но место, отличающееся столь выгодным положением, позволявшим выйти и на Бадожский, и на Ухтомский волоки, не могло «бытьем порастить».



Продольный профиль илюзованной части реки Шексны, начало XX века¹⁴.
На врезке – схема движения барки при бурлацкой тяге

Расположенная неподалеку **Крохинская пристань** стала важным пунктом перегрузки товара с речных судов на озерные. Бурное Белозеро требовало приспособленных к его условиям судов, таких как лодка-белозерка – крепких и вместительных, с небольшой осадкой, способных преодолевать мели. Строили белозерки и в Крохино, и в Белозерске.

И расцвет, и падение Крохино связаны с водным путем. В 1777 году пристань получила статус посада. Тогда посад Крохино был бойким, богатым поселением, численность жителей в котором достигала 1500 человек – население заметного по тем временам города.



Вид на посад Крохино с плотины, 1909 г.

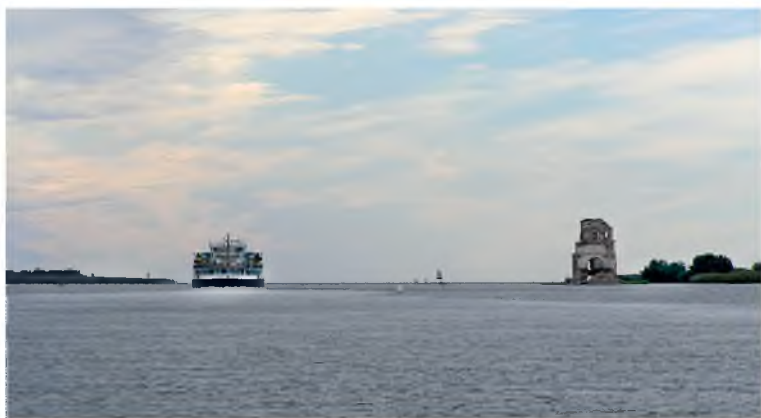
В 1846 году был построен Белозерский канал, который вышел к Шексне на 9,5 километра ниже ее истока, дабы миновать знаменитую мель Брод, и значение посада Крохино стало быстро падать.



Шлюз Императрицы Марии Федоровны, начало XX в.

В конце XIX века Крохино возрождается: в нем строится один из шекснинских гидроузлов – плотина и шлюз Императрицы Марии Федоровны. Шлюз позволял выходить в озеро судам с более крепким корпусом, предпочитающим короткий путь по озеру длинному безопасному каналу.

Но в 1960-е годы жизнь Крохино снова изменилась. Подъем воды при заполнении Шекснинского водохранилища распространился вплоть до Белого озера и реки Ковжи, и Крохино попало в зону затопления. Сегодня только разрушающийся остов Христорождественской церкви, хорошо видный с переправы, напоминает о былом величии посада и охраняет исток Шексны.



Вид на урочище Крохино с переправы, 2010 г.



Церковь Рождества Христова в Крохино, 1909 и 2010 гг.

Все еще привычное сегодня словосочетание «река Шексна» обозначает, по сути дела, два водохранилища – Рыбинское и Шекснинское, которые разделены между собой только плотиной Шекснинского гидроузла.

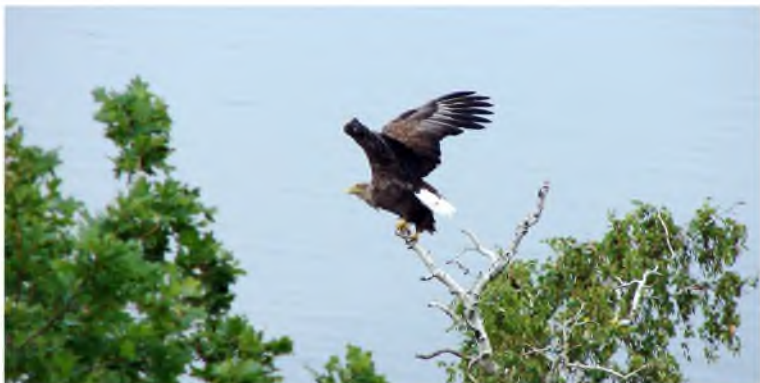
Шекснинское водохранилище, протянувшееся от поселка Шексна до села Девятины, представляет собой единый водораздельный бьеф, включающий и акваторию озера Белого. Проект его создания обеспечил гарантированные глубины фарватера для судов типа «река – море», но при этом свел к минимуму необходимость в затоплении территории. На протяжении 360 километров водного пути потребовалось перенести на новые места всего лишь 218 населенных пунктов и вырубить леса на площади 9 тысяч гектаров.



Шекснинское водохранилище в районе поселка Шексна

Площадь Шекснинского водохранилища составляет более 1670 квадратных километров, наибольшая ширина – около 20 километров, глубина – до 17 метров. Водохранилище имеет два озеровидных расширения: от плотины Шекснинской ГЭС до Ирмы – Шекснинское и от устья Ковжи до Топорни – Сизьменское.

Южная часть водохранилища обжита, особенно левобережье, а побережья Сизьменского разлива малонаселенны, сильно заболочены, но благоприятны для обитания водных и околоводных птиц, в том числе и редких – скопы и орлана-белохвоста.



Орлан-белохвост

Сотрудниками Дарвинского заповедника в Сизьменском разливе на дневном пролете отмечалось до 1000–1500 гусей и до 50 лебедей, а за миграционный период численность птиц составляет не менее 20 000 особей²⁵.



Шекснинское водохранилище в окрестностях села Горицы

**«Монастырь
опальных княгинь»**





*Приезжай на Мауру с рассветом,
Не жалей, что чуть-чуть не доспал.
Вспоминать будешь долго об этом:
Ты увидишь, чего не видал.*

Н. Янусова

Горицы – русское по звучанию слово, обозначающее небольшие горки. В начале XVI века на берегу реки Шексны у современных Гориц уже существовало поселение Древняя Гора – центр княжеской администрации с небольшой пустынью, двумя деревянными церквями и причалом. Это поселение и дало начало Горицам, знаменитым «монастырем опальных княгинь» и окрестными горами – Маурой, Ольгиной, Золотухой и Сандыревой.



Горицы: объекты, связанные с историей водных путей

В 1544 году на склоне горы Мауры Ефросиньей Старицкой – теткой Ивана Грозного – был основан знаменитый ныне Воскресенский Горицкий девичий (женский) монастырь. После гибели основательницы монастыря, сосланной сюда в 1563 году, монастырь «приобрел печальную славу как место заточения жен и близких родственниц высокородных и опальных лиц»³⁰. Не минули этой участи и «старица царица Дарья» – четвертая жена Ивана Грозного, и инокиня Марфа – его вдова. Из самых знаменитых узниц Гориц чаще всего вспоминают Ксению Годунову и Екатерину Долгорукую. Роль места заточения Горицкий монастырь выполнял до конца XVIII века.



Вид на Горицкий монастырь, 1909 и 2010 гг.



Слева – вид на село Горицы и Волго-Балт с горы Мауры, справа – туристские теплоходы у пристани Горицы

Постепенно рядом с монастырем выросло крупное село.

Еще Иван Грозный пожаловал монастырю «перевоз через реку Шексну, что у Гор», располагавшийся у самого монастыря. В 1905 году после реконструкции Мариинки были построены новая пристань и часовня, в которой служили молебны при каждом приходе пассажирского судна из Санкт-Петербурга.

В 1964 году, когда был введен в строй Волго-Балт, в Горицах построили современную пристань. Ее включили в перечень пассажирских остановочных пунктов, куда в 1991 году впервые прибыли теплоходы с иностранными туристами. Сейчас Горицкая пристань принимает за сезон больше теплоходов, чем все три пристани Санкт-Петербурга. И это неудивительно: Горицы – водные ворота в национальный парк «Русский Север», Кирилло-Белозерский, Горицкий и Ферапонтов монастыри.

Севернее Гориц в Шекснинском водохранилище возвышаются два **острова – Гора Городецкая и Гора Никитская**. История Горы Городецкой уходит корнями в культуру ямочно-гребенчатой керамики неолита, жили люди здесь и в железном веке, но самый большой след оставило на нынешнем острове Средневековье. Наименование острова связано с располагавшимся на нем селом Федосьин Городок, названным так в XIV веке, когда оно вошло в состав приданого Федосьи – дочери князя Ивана Калиты. Позже владелицей села стала Евдокия – жена Дмитрия Донского. Федосьин Городок был центром езовой дворцовой волости. Писцовая книга 1585 года свидетельствует: «А ловят у того езу 7 неводами на 9 тонях... А возити им та рыба к Москве в год на два срока ... на Ильин день ...на Дмитриев день Солунского»⁵. Ловили на Федосьином езе осетра и стерлядь.



Городецкий и Никитский погосты, 1909 и 2010 гг.

В конце XIX века на холме стояли каменная Преображения Господня (1798) и деревянная Рождественская (1764), церкви, да барская усадьба, в которой родилась Н. М. Золотилова, ставшая впоследствии женой русского писателя В. М. Гаршина, оставившего описание Городка: «Дом с церковью на высоком одиноком холме над самою Шексною, по которой каждую минуту ходят пароходы, барки, тузра и проч. Кругом вода и лес. Монастырь в версте...»¹⁰.

Никитский монастырь, располагавшийся на правом берегу реки Шексны, напротив Федосьина Городка, как отмечает митрополит Макарий в «Истории русской церкви»²⁸, в XV веке уже существовал «в Белозерской стороне, в десяти верстах от города Кириллова». В 1764 году он был обращен в приходскую церковь, которая в 1951 году была разобрана, так же, как и Преображенская церковь Федосьина Городка.



Вид от реки Гремихи на Никитский храм. Е. М. Лучков

«Никитская церковь мне очень нравилась. Внешне она выглядела просто. Обычные стены, строгие линии, небольшие карнизы из кирпича и зубчатый бордюр под кровлей... Она была окружена кирпичной невысокой оградой с башенками по углам и входными воротами на кирпичных столбах»²⁷.



Вид от Никитской церкви на Горицы. Е. М. Лучков

На берегу реки Шексны у стен Горицкого монастыря располагается **гора Маура** – моренно-напорный холм, овеянный легендами. Отсюда, по преданию, узрел Кирилл Белозерский уготованное ему место. С 1968 года холм вошел в число памятников природы Вологодской области, а с 1992 года стал частью национального парка «Русский Север».



Вид на Мауру с Сандыревой горы

По Мауре проходит маршрут туристской экологической тропы. Вершину горы украшает памятная часовня, с которой открывается незабываемый вид на город Кириллов. Рядом с часовней лежит знаменитый валун, на котором, по преданию, отпечаталась ступня Кирилла Белозерского.



Памятная часовня, крест и валун-следовик на Мауре

На гребне Мауры двумя пережимами обособляются три плавно очерченные вершины. Максимальная высота холма около 186 метров. Это уникальный природный комплекс, по склонам которого расположены еловые леса и луга, отличающиеся большим количеством редких видов растений.



Вид на Кириллов с Мауры (вверху – 1909 г., внизу – 2010 г.)

Профессор Московского университета С. П. Шевырев, побывавший в окрестностях Горицкого монастыря в 1847 году, писал: *«Здесь открылось мне одно из тех великолепных зрелищ природы, которые хотя видишь раз, но они врезаются неизгладимыми чертами в воображение. Италия и Швейцария, Ан[ен]нины и Альпы много угощали меня своими видами, но признаюсь, есть мгновения природы в нашем разнообразном отечестве, которые не уступят в красоте ан[ен]нинским и альпийским, хотя имеют совершенно другой характер»⁵⁵.*

Еще один памятник природы в окрестностях Гориц – **Сандырева гора**, расположенная неподалеку от горы Мауры. С Сандыревой открывается круговая панорама, особенно впечатляющая в ясный солнечный день. Но и в пасмурную погоду Сандырева гора может порадовать пастельной прелестью Русского Севера.



Вид с Сандыревой горы на Волго-Балт

Гора Сандырева, так же, как и Маура, – моренно-напорный холм, сложенный суглинками с известняками и обломками магматических пород, принесенных ледником. Высота холма около 174 метров, до 1978 года на его вершине велась разработка известняка, и известковые породы сейчас обширными площадями выходят на поверхность горы.

В коренных отложениях Сандыревой горы профессором Петербургского горного института Н. П. Барботом-де-Марни, в 1864 году изучавшим пермские отложения Севера России, были обнаружены ископаемые остатки морских организмов – морских лилий, брахиопод, коралловых полипов, мшанок.



Ископаемые остатки организмов пермского периода

На теплом южном склоне Сандыревой горы, там, где близко к поверхности залегают известковые породы, сформировались редкие для таежной зоны абсолютные суходолы, в составе растительности которых есть и охраняемые виды.



Венерин башмачок, кошачья лапка и любка двулистная



Сандырева гора

У подножия Сандыревой горы лежит небольшая деревушка Сандырево, известная по письменным источникам с 1397 года.

По ложбине между горами Маура и Сандырева проходит автодорога, по которой во время навигации ежедневно курсируют автобусы, перевозящие пассажиров комфортабельных теплоходов. Сходящие на землю Северной Фиваиды в Горицах туристы едут в **город Кириллов** и реже – в **село Ферапонтово**.



*Древняя государева крепость –
Кирилло-Белозерский монастырь*



Ферапонтов монастырь в обрамлении озер



Надвратная фреска собора Рождества Богородицы



*Ферапонтов монастырь –
объект Всемирного наследия ЮНЕСКО*

К морю Белому





*Там, где я плавал за рыбами,
Сено гребут в сеновал:
Между речными изгибами
Вырыли люди канал.*

Н. Рубцов

Река Шексна в системе водных путей Севера является связующим звеном трех глобальных бассейнов: Волжского, Балтийского и Беломорского. Водный путь с Волги на Белое море (знаменитый Волок Славенский), по утверждению археологов, самый известный на Севере. Он соединял реки Славянку (приток Шексны) и Порозовицу (приток Кубенского озера) и в XIV веке уже сформировал особую волость Волочек, так же, как и Городок, находившуюся во владении княгини Федосьи – вдовы белозерского князя Федора Романовича.

По сути дела, этот древний волок явился предтечей современного **Северо-Двинского водного пути**, который начинается в местечке Топорня, стоящем на берегу Волго-Балта. Прямая связь волжских и северодвинских вод была обеспечена каналом Герцога Александра Виртембергского, который был торжественно открыт в 1828 году. Его параметры полностью соответствовали Мариинским, поэтому суда могли легко переходить из одной системы в другую. Эта ситуация сохранялась до 1896 года, когда за второй реконструкцией Мариинки не последовало переустройства Кирилловского канала.



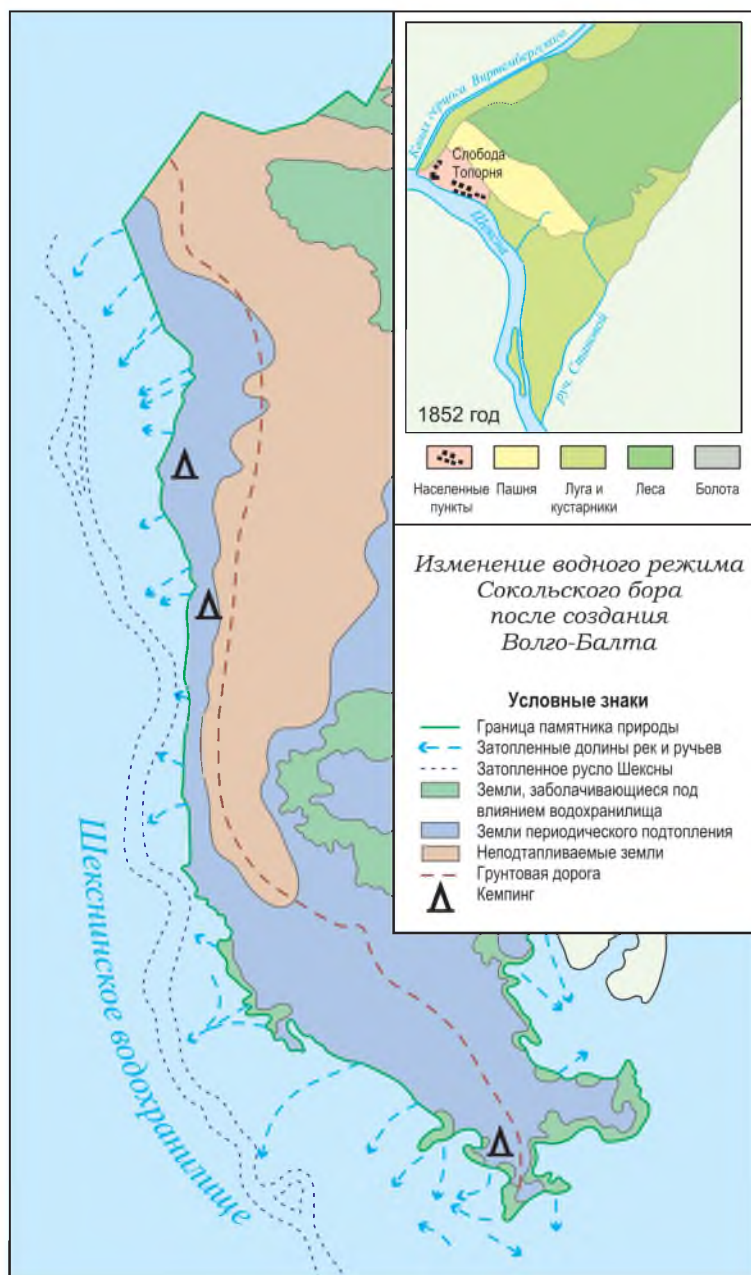
Соединение Топорненского канала Северо-Двинской системы (слева) и системы А. Виртембергского (справа)

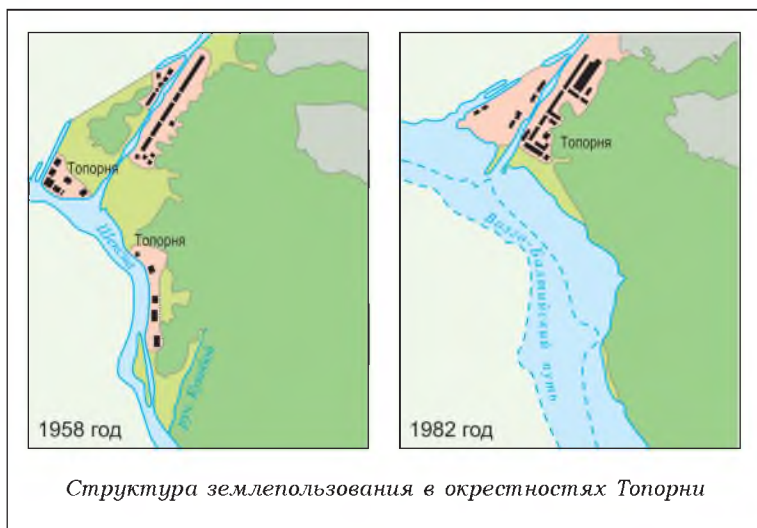
Северо-Двинский канал проходит по небольшим озерам, углубленным рекам и ручьям, но местами и в копаном русле. Изначально на канале было 13 шлюзов: 6 – на волжском склоне и 7 – на двинском. Реконструкция системы проводилась трижды – в 1882–1885, 1916–1917 и 1942–1943 годах, затронуло ее и преобразование Мариинки в Волго-Балт. Главные изменения, как и на Мариинской системе, касались углубления судового хода, увеличения пропускной способности системы, уменьшения количества, расширения и удлинения шлюзов, зарегулирования Бородаевского и Ферапонтовского озер, ставших водохранилищами, подпитываемыми водой всю систему.

Сейчас Северо-Двинская система имеет только 6 шлюзов: два – на Топорненском канале, один – на Кишемском, два – на реке Порозовице и один – на верхней Сухоне. Состояние гидротехнических сооружений Северо-Двинской системы в начале XXI века вызвало к жизни новую волну реконструкции, которой предусмотрено и сохранение системы как памятника гидротехнического строительства на севере России. Здесь до сих пор сохранилась деревянная облицовка каналов, уютных и камерных, уносящих в недавнее прошлое.



На Топорненском канале





Многочисленные переустройства обеих водных систем привели к существенным изменениям окрестностей местечка **Топорня**, а само поселение «заставили» дважды менять свое местоположение.



Часовня в Топорне, 1909 г.



Местечко Топорня, 2010 г.

В связи с заполнением в 1964 году чаши Шекснинского водохранилища оказались существенно перестроены динамические процессы в ландшафте. Поднятие базиса эрозии на четыре метра в северной части Сокольского бора и на 9,6 метра в южной привело к затоплению обширной полосы побережья Шексны с заливными лугами, лесными кордонами, деревнями и селами, к исчезновению многих речек и ручьев.

По левому берегу Шекснинского водохранилища, от местечка Топорня до северной части Сизьменского разлива, протягивается **Сокольский бор** – памятник природы, созданный в 1978 году и ставший после организации национального парка «Русский Север» его рекреационной зоной.



Сокольский бор: берег Волго-Балта, место для отдыха

Сокольский бор полностью отвечает своему наименованию: он представлен лесными культурами сосны разного возраста. Бор испытывает активную антропогенную нагрузку в силу хорошей доступности: от Кириллова к Топорне ведет асфальтированная дорога. В наименованиях оборудованных туристических биваков сотрудниками национального парка любовно сохранена память о былом «языке земли»: Кубойка (Кукобойка) названа по имени ручья, Плоские – по порогу Плоские гряды, Куприян – по названию порога и лесного кордона, Ниловицы – по имени затопленного села.

Красота соснового бора подчеркивается волнистой поверхностью равнины, местами имеющей дюнный характер. Сосна здесь хорошо развивается, достигая большой высоты, но в подросте уже заметно участие ели. В Сокольском бору произрастают редкие растения, среди которых и сон-трава, и венерин башмачок, и купена душистая. На побережье Шекснинского водохранилища многочисленны околотовные птицы, гнездятся орлан-белохвост и скопа. В самом бору отмечены редкие в области дрозд-деряба, московка и дубонос.



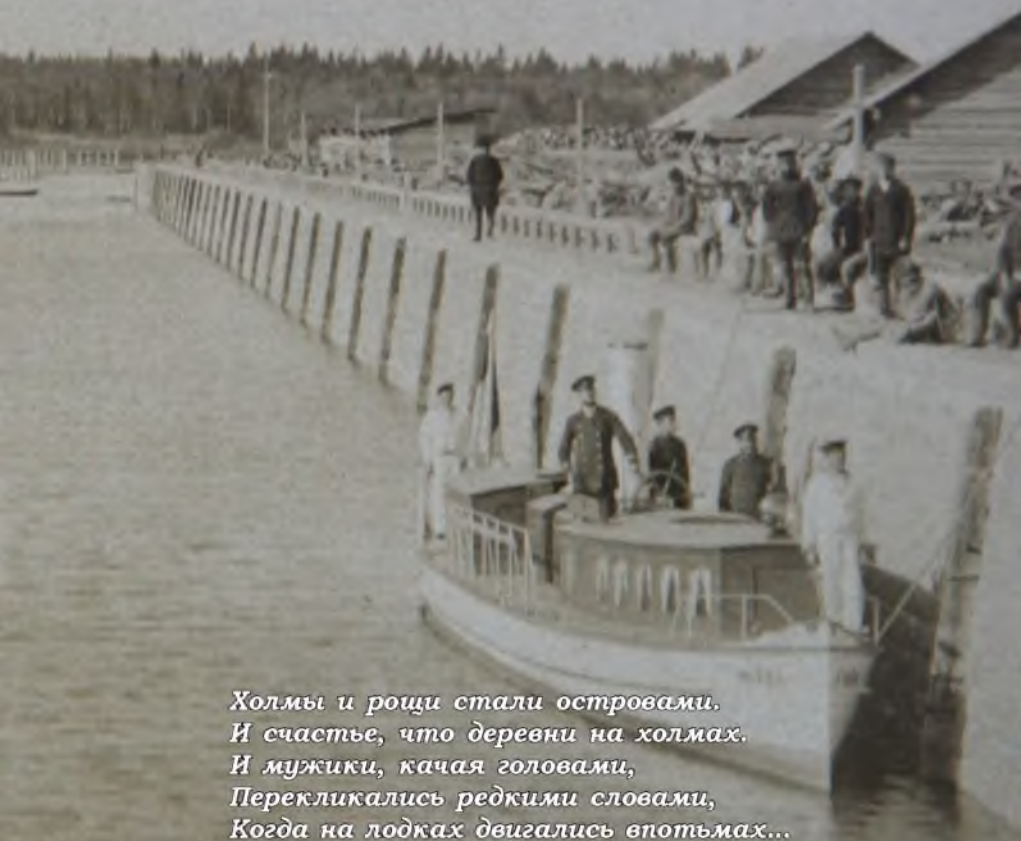
Въезд на туристскую стоянку в Сокольском бору



Сокольский бор: информационный стенд

***Шекснинские села:
время перемен***





*Холмы и рожи стали островами.
И счастье, что деревни на холмах.
И мужики, качая головами,
Перекликались редкими словами,
Когда на лодках двигались впотьмах...*

Н. Рубцов

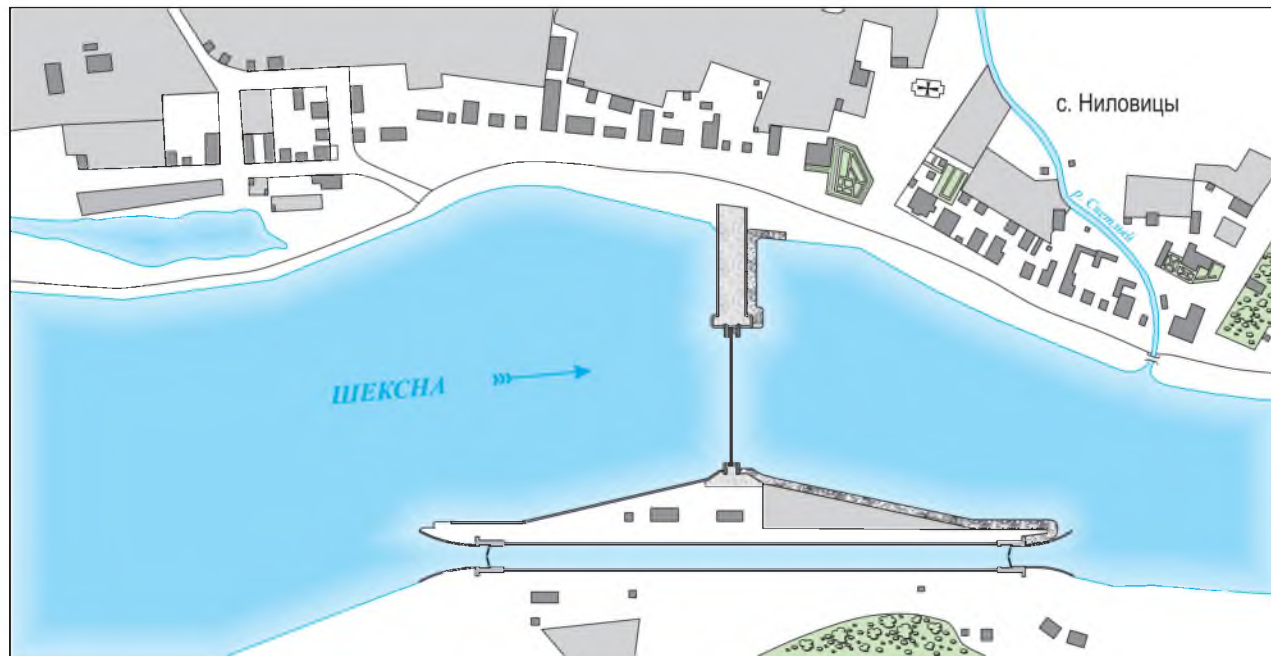
При создании Шекснинского водохранилища было затоплено немало населенных пунктов, в числе которых оказались и **Ниловицы** – «богатое торговое село на берегу Шексны, в 100 верстах выше Череповца, неподалеку от водораздела и канала Александра Вюртембергского, соединявшего бассейны северных и южных рек. В 1860–1870-е годы, благодаря местоположению, оно стало одним из опорных пунктов Мариинской водной системы и одним из центров шекснинского бурлачества»²⁰.



Бурлаки (эскиз). В. В. Верещагин. 1886 г.

Не случайно именно на Шексне летом 1866 года писал этюды к так и незаконченной картине «Бурлаки» В. В. Верещагин, отмечавший: «В моих «Бурлаках» каждую барку тащило не менее 200–250 человек – целые полки народа, что составляет всю суть дела. И во Франции, и в Германии, и в Египте, и в Испании тащат барки бечевою, но тысячи народа тащат их только у нас в XIX веке»⁷.

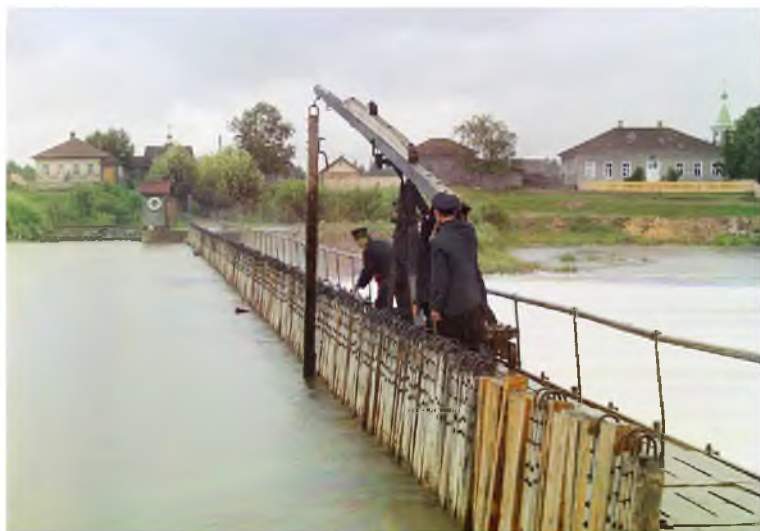
Ниловицы, окруженные болотами со всех сторон, при развитии конной тяги оказались едва ли не самым опасным местом в Европейской России. Литературовед В. А. Кошелев считает, что именно здесь должны были свершиться трагические события незавершенной главы «Смертушка» поэмы Некрасова «Кому на Руси жить хорошо». В ней предполагался рассказ о пребывании семерых крестьян на Шексне, куда они попадают в разгар повального падежа скота от сибирской язвы. Ведь, как свидетельствуют документы, по всей вероятности, бывшие в распоряжении Н. А. Некрасова, «в 1867 г. в Череповецком и Кирилловском уездах пало до 5400 лошадей (поровну), а в 1868 г. в первом 1500, а во втором 2000»²⁰.



Топографический план села Нивовицы и Нивовицкого гидроузла, конец XIX в.³⁸

Однако история Ниловиц изобилует и иными сюжетами. Сейчас условия судоходства в Сизьменском разливе Шекснинского водохранилища, на дне которого покоятся Ниловицы, близки к озерным. Высота волны иногда достигает полутора метров, часто бывают туманы. Разлив скрывает многочисленные пороги, гряды и перекаты, а также крутые повороты и петли, которые делало старое русло Шексны. От Ниловиц до Иванова Бора было десять порогов, поскольку на этом отрезке русла Шексна прорезала Белозерскую грядку. Падение и скорость течения реки здесь были настолько большими, что Ниловицкие пороги преодолеть можно было только при условии, если каждую баржу тянуло 80 лошадей. Иногда для преодоления порогов использовали полуплотины, перекрывавшие часть живого сечения реки с тем, чтобы хоть немного поднять уровень в неперегороженном участке.

Именно этот участок реки и был шлюзован в первую очередь. В конце XIX – начале XX века были построены гидроузлы в Крохино, Деревеньке, Ниловицах и в Черной Гряде. (В скобках заметим, что главным инженером реконструкции Мариинской водной системы в начале XX века был В. А. Гамалей, одна из знаменитых дочерей которого – Ольга Владимировна, ставшая, как и отец, инженером водного транспорта, родилась в Ниловицах.)



Вытаскивание спицы из плотины в Ниловицах, 1909 г.

Шекснинские шлюзы и плотины кардинально отличались от вытегорско-ковжинских: они были каменными. Их пролеты, почти равные ширине реки, перекрывались поворотными фермами и деревянными спицами, опиравшимися внизу на порог, а вверх – на металлические связки между фермами. На зиму спицы убирались, а фермы укладывались под воду.

Каждая плотина поднимала уровень воды на 1–2 метра. Шлюзы имели длину 325 метров, а ширину – 12,8. Головы и стены шлюзов были каменными, а дно вымощено булыжным камнем, который брали с тех же порогов. Ворота и затворы открывались с помощью ручных лебедок. Наполнение и опорожнение шлюзов производилось через круговые галереи в головах и отверстия в металлических воротах, которые именно на шекснинских шлюзах были установлены впервые в России.

Населению сел и деревень шекснинские пороги давали гарантированный сезонный заработок: сначала на бурлачестве и конной тяге судов, затем на строительстве и обслуживании шлюзов. Разлившееся в середине XX века Шекснинское водохранилище скрыло не только пороги и мели, но и уникальные мариинские шлюзы и деревни, жители которых были вынуждены покинуть веками обжитые земли.



Гидроузел на пороге Черная Гряда, 1909 г.

Селам, стоявшим на высоких берегах Шексны, затопление середины XX века не грозило, но и им пришлось «сменить род занятий». В числе таких сел – **Ирма**, пожалуй, наиболее обустроенная и популярная зеленая стоянка на трассе Волго-Балта в Вологодской области. Так называются и туристический комплекс, и деревня, в которой он расположен, и региональный природный резерват.

В документах XV века упоминаются река и округ Ирдма и поселение Ирдомское, в XVII веке уже существует целая волость Ирма, центром которой было село Борисоглебское – нынешняя деревня Ирма. Она расположена на высоком холме, с которого открывается живописная панорама на водную гладь Шекснинского водохранилища, обрамленную лесами и лугами.



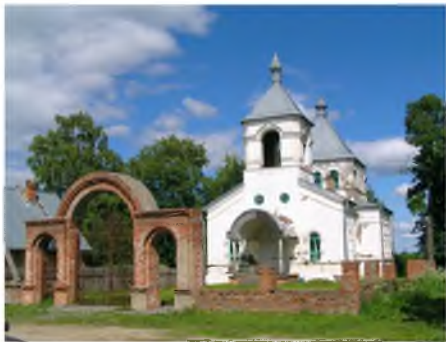
Залив Шекснинского водохранилища на месте затопленного устья реки Жилая Мушня у деревни Ирма

В Ирме располагалась родовая усадьба братьев Чечулиных – известного череповецкого врача Сергея Дмитриевича и еще более знаменитого Николая Дмитриевича – выдающегося историка и искусствоведа, члена-корреспондента РАН.

На средства семьи Чечулиных, а также пожертвования Николая I в 1910 году в селе был возведен храм Святых Бориса и Глеба. Украшал село и усадебный комплекс с парком.

В имении были молочная ферма, крендельная и кондитерская мастерские, мельница, о чем свидетельствуют материалы Череповецкого губернского революционного трибунала⁴.

Н. Д. Чечулин, служивший заведующим отделом изящных искусств Публичной библиотеки Петербурга, вернулся в родовое имение в мае 1917 года и прожил там с небольшими перерывами до своей кончины. В память об ученом в 1980 году в Ирме была установлена стела.



Слева – восстанавливаемый храм Бориса и Глеба, справа – памятник выдающемуся русскому ученому Н. Д. Чечулину

Когда-то в живописном старинном селе устраивались многолюдные ярмарки, славившиеся на всю округу, а теперь в Ирме останавливаются на стоянку круизные теплоходы, следующие по Волго-Балтийскому водному пути. В последние годы Ирма все чаще используется и как база для внутреннего туризма.



Окрестности Ирмы

Село Никольское Устье-Угольской волости, упоминаемое в «Писцовой книге езовых дворцовых волостей Белозерского уезда 1585 года», в середине XX века стало **поселком Шексна** – самым динамично развивающимся населенным пунктом Вологодской области. Этим Шексна обязана своему исключительному географическому положению на пересечении транспортных магистралей. Сегодня это Волго-Балт, железная дорога Санкт-Петербург – Екатеринбург, федеральная автотрасса Вологда – Новая Ладога и газопровод.



Современное устье реки Углы

А начиналось все с положения села Никольского в устье реки Углы – притока Шексны. Уже с начала XVI века здесь устраивался торг, приуроченный к Ильину дню (2 августа). Особенности местности благоприятствовали земледелию, и крестьяне сеяли рожь, ячмень, пшеницу, овес, лен и горох. Но особенно большое значение имело рыболовство. Выловленную в шекснинских водах стерлядь опускали в большие деревянные чаны, установленные в саях, и гнали тройки от одного яма к другому. Воспетая Державиным «шекснинска стерлядь золотая», которая от волжской отличалась цветом

и более нежным вкусом, к «государеву столу» прибывала еще живой. И огромные белуги, попадавшие в сети местным рыбакам, нередко весили более 10 пудов!

Река Шексна, несмотря на быстроту течения и порожищность, более тысячи лет являлась одной из важнейших рек России, а включение в состав Мариинки только усилило ее значение. Спустя 50 лет после открытия системы на ней было установлено регулярное пароходное движение, и в начале XX века появилась Устье-Угольская пристань.



Казанская Устье-Угольская церковь, начало XX в.

Пересечение Мариинской системы с железной дорогой Вологда–Петербург в 1904–1905 годах открыло перед краем новые перспективы. Железнодорожная станция Шексна с крохотным залом ожидания и багажным отсеком дала мощный толчок развитию села Никольского.

В 1928 году в Никольском был построен механизированный завод по выработке животного масла и другой молочной продукции. Особую славу селу принесло изготавливавшееся из пастеризованных сливок «Вологодское масло». Тонкий ореховый привкус и аромат масла специалисты связывали с составом травостоя заливных шекснинских лугов.



Заливные шекснинские луга

В 1940–1941 годах в трех километрах от села началось строительство Шекснинского гидроузла Волго-Балта, закончившееся уже после Великой Отечественной войны. Село быстро росло и в 1954 году было преобразовано в поселок городского типа Шексна.



*Чудотворный источник
у Казанской церкви*



*Подтопленная
Христорождественская церковь*

В начале XXI века Шексна вновь привлекла к себе внимание. К уже имеющейся градообразующей базе поселка, состоящей из завода древесных плит, комбината хлебопродуктов, льнозавода и птицефабрики, добавились машиностроительные, лесоперерабатывающие и другие предприятия индустриального парка «Шексна». Комплекс его предприятий определил перспективу развития поселка.



*Комбинат древесных плит и газокomppressorная станция –
важнейшие предприятия в Шексне*



Транспортная инфраструктура индустриального парка

Основным инвестором этого амбициозного проекта является ОАО «Северсталь». Развитие индустриального парка «Шексна» предусматривает и реконструкцию шлюзовых систем Волго-Балтийского водного пути, который рассматривается как его важнейший инфраструктурный элемент.



Производственные корпуса индустриального парка «Шексна»

Шекснинский гидроузел состоит из земляной плотины длиной 808 метров и наибольшей высотой 21 метр, земляной дамбы длиной 278 метров, двух однокамерных шлюзов (№ 7 и № 8) и здания ГЭС, совмещенного с поверхностным водосливом.

Шлюз № 8 Шекснинского гидроузла – самый новый на Волго-Балтийском пути (вошел в строй в 1990 году) и самый большой – его длина 310 метров. Увеличенная ширина шлюза (21,5 метра против 17,0 у шлюза № 7) позволяет ускорить выход из него судов за счет снижения гидравлического сопротивления: время наполнения шлюза составляет 12 минут, а опорожнения – 11 минут. Центральный пункт управления расположен в мостовом переходе, что обеспечивает наилучший обзор.



Шекснинский гидроузел

Основные гидротехнические сооружения шлюза выполнены из монолитного железобетона, парапеты камер – из усиленного железобетона метровой толщины. Для облицовки использованы 12-миллиметровые стальные листы. Шлюз оборудован оригинальным предохранительным устройством защиты ворот от навала судов, выполненным из якорной цепи и способным остановить теплоход типа «Волго-Дон» с

полным грузом. При строительстве гидроузла особое внимание было уделено и обеспечению работы оборудования при отрицательных температурах.

Выработка электроэнергии является для Шекснинского гидроузла попутной задачей, но в его составе находится уникальная ГЭС, все узлы которой скрыты в бетонном теле плотины, под водой, а капсульные гидроагрегаты вмонтированы в водослив. Эта ГЭС-невидимка настолько заинтересовала канадских энергетиков, что они построили у себя аналогичную электростанцию. Мощность Шекснинской ГЭС составляет 84 МВт, среднегодовая выработка электроэнергии – 125 млн кВт/час. ГЭС закольцована в единую энергосистему, а примененное на ней транзисторное включение позволяет получить энергию в течение полутора минут.



Шекснинская ГЭС

Напорные сооружения ГЭС длиной 1200 метров образуют крупное Шекснинское водохранилище, включающее в себя реку Шексну, Белое озеро и реку Ковжу. При этом проектная глубина, поддерживаемая плотиной на порогах по всей длине водораздельного бьефа, составляет 5,5 метра – именно так специалисты оценивают возможную перспективу развития всей трассы Волго-Балтийского водного пути.

Судьбицы – единственное место, в котором до сих пор сохранились материальные свидетельства первого в истории России шлюзования таких крупных рек, как Шексна.



Остатки шлюзовой камеры в Судьбицах

Более 80 лет с начала функционирования Мариинской системы обустройство Шексны сводилось к работам по расчистке порогов, строительству мостов через реки, впадающие в Шексну, устройству бечевников, пригодных для конной тяги судов. Но к концу XIX века высокая скорость течения, малые глубины и извилистость фарватера Шексны стали серьезным препятствием на пути увеличения размеров и грузоподъемности судов.

Реконструкция системы началась после закрытия навигации 1890 года и продолжалась до 1 мая 1896 года. На Шексне были построены четыре каменных гидроузла, каждый из которых состоял из плотины и шлюза. Первый гидроузел (шлюз Императрицы Марии Федоровны) был расположен в истоке Шексны около села Крохино, три других гидроузла были построены на порогах около сел Деревенька (шлюз Императора Александра III), Ниловицы (шлюз Императрицы Александры Федоровны) и Черная Гряда (шлюз Императора Николая II). Шлюзы в Деревеньке, Ниловицах и Черной Гряде были самыми длинными в Европе.

Из-за недостатка средств на Шексне построили меньше гидроузлов, чем было необходимо для перекрытия всех порогов и мелей. И нижнее течение Шексны оказалось самым сложным для судоходства.

«Съ уничтоженіемъ Ниловицкихъ пороговъ судовладѣльцы сбились съ толку, имъ пришлось считаться съ кажущимися на первый взглядъ новыми препятствіями, а именно с мелями въ низовьяхъ р. Шексны, регулированіе которыхъ считали праздною затѣей и брошеннымъ капиталомъ...

Испоконъ вѣка зная р. Шексну и испытавши своими боками всѣ ея неудобства, поставщики инженерамъ, по обыкновенію, не повѣрили: испортили, молъ, Шексну и дѣлу конецъ...

Дѣло въ томъ, что теперь горизонтъ въ Ниловицахъ и горизонтъ въ низовьяхъ другъ от друга не завис[я]тъ. Первый поднять плотинами, второй, по[-]прежнему, зависитъ отъ Волги[, ... и] въ низовьяхъ русло, можно сказать, мѣняется ежечасно»⁴⁴.

В связи с этим в 1913 году началось строительство пяти дополнительных гидроузлов: в устье шекснинского притока Ковжи, в Судьбичах, Череповце, Черепанове и Ягорбе. Первые два вступили в строй в 1918 году, а полная модернизация Мариинской системы была завершена в 1930 году введением в строй Ягорбского гидроузла.

При заполнении Рыбинского водохранилища подъем воды по реке Шексне распространился на 328 километров вверх по течению до села Никольское, в результате чего гидроузлы, построенные в 1918–1930 годах, были затоплены. А при заполнении Шекснинского водохранилища в 1964 году ушли под воду и остальные шекснинские шлюзы. Полузатопленный шлюз в Судьбичах – единственный памятник того грандиозного строительства.



Строительство каменных шлюзов на Шексне

**Трижды рожденный:
Череповесь – «Северные
Афины» – Череповец**





*Хоть нет в Отечестве пророка,
Скажу,
Что граду над Шексной
Стоять,
Пока неподалеку
Небесный храм и храм земной.*

А. Брагин

В XIV веке на месте современного Череповца монахами Афанасием и Феодосием был основан Воскресенский мужской монастырь, местоположение которого в грамотах XIV–XV веков именовалось **Череповесь**.

Происхождение названия места связано с древнерусскими словами *череп* – возвышенное место и *весь* – деревня⁵⁴, но относилось оно не только к территории современного Череповца, но ко всей южной части Андогской гряды в междуречьи Шексны и Ягорбы, в XV веке именовавшейся *Лес в Череповси*²⁴.



Череповец: объекты, связанные с историей водных путей

Город Череповец был учрежден в 1777 году из подмонастырской слободы Воскресенского монастыря, известного с XIV века, и торговых сел Федосьево и Никольское. В самом указе Екатерины II было названо предназначение города – *«для пользы водяной коммуникации»*. Но и до указа крестьяне деревень в устьях Суды и Ягорбы промышляли конной тягой судов от Рыбинска до Крохино. Строительство Мариинского водного пути, без сомнения, стало событием, всколыхнувшим жизнь молодого города, но потребовалось около полувека, чтобы *«водяная коммуникация»* вызвала к жизни неустойчивую энергию и волю И. А. Милютина.



Река Ягорба при впадении в Шексну, 1909 г.



Череповецкая пристань, конец XIX и начало XXI вв.

Сейчас, из XXI века оценивая роль Ивана Андреевича Милютина, можно сказать, что для Череповца XIX века он стал тем человеком, который во многом определил судьбу и облик города, на «Благовещенской половине» Воскресенского проспекта которого он родился в 1829 году.



И. А. Милютин

И. А. Милютин рано общился к торговым делам, которые вела мать, и уже в 1845 году совершил первый рейс по Мариинской системе с грузом зерна из Рыбинска в Санкт-Петербург. Т. И. Осьминский писал об И. А. Милютине: *«Он любил дело поставить широко, красиво, культурно...»*⁴³. Это действительно так, ведь не зря время его деятельности в должности городского головы называли «героическим ростом» Череповца²¹.

В коммерцию братья Иван и Василий Милютины пришли в нелегкое время: на Мариинке верховодили крохинские и белозерские судовладельцы, конкурировать с которыми и стала организованная в 1850-е годы торговая фирма «Братья Милютины и К°».

В 1860 году фирма приобрела пароход «Смелый», открыла первую пассажирскую линию Рыбинск–Череповец–Чайка, а через четыре года основала буксирное пароходство, которое навсегда вытеснило конную тягу. В 1870-е годы братья имели уже более 40 буксирных пароходов и свыше 500 мелких судов. Туэрное пароходство также быстро сосредоточилось в их руках. «...Фирма братьев Милютиных, – отмечал секретарь городской думы Ф. И. Кадобнов, – загремела по всей Волге и Мариинской системе и распространила свою деятельность от Баку до Петербурга... Мариинская система была почти вся в ... руках Милютиных»²¹.

Череповец стал важным центром судостроения и судоремонта, для обеспечения работы которого при активном участии и финансировании И. А. Милютина в конце 1860-х годов был построен док.

В устье Ягорбы поставили шлюзовую камеру, а чуть выше, где Шексна и Ягорба текли параллельно, – плотину, мимо которой направили обводной канал. Между шлюзом и плотиной расположились сухой док и дома для рабочих, построили и прямую дорогу, ведущую в город. Комплекс этих сооружений стал основой Череповецкого порта и судоремонтного завода.



Шлюз в гавани Череповца, начало XX в.

Благодаря хлопотам И. А. Милютина, железнодорожная линия Петербург – Вологда – Вятка прошла через Череповец, и в будущем именно это обстоятельство, а также создание на реке Шексне гавани для перевалки грузов с железной дороги на большие волжские баржи и наоборот предопределили превращение Череповца в крупный промышленный центр России.

Городской голова активно занимался развитием образования, поскольку считал, что *«из правильного образования произтечет и промышленность, и здоровье, и богатство, и сила страны»*¹². В 1860–1870-е годы в Череповце открылись женское двухклассное и техническое училища, женская гимназия и реальное училище, учительская семинария и другие учебные заведения, в которых обучались дети со всей Новгородской губернии. Подобное обилие учебных заведений в уездном городке с трехтысячным населением было делом неслыханным. Именно тогда Череповец стали именовать **Северными Афинами**. По инициативе И. А. Милютина было положено начало и комплектованию фондов Череповецкого музея.

В облике Череповца XIX века деятельность И. А. Милютин-на оставила не только экономический, но и архитектурный след. В массовом строительстве жилых и промышленных зданий 1860–1870-х годов сложился своеобразный **«кирпич-ный стиль»**. Сегодня Череповец – один из немногих городов, в старой каменной застройке которых широкое распространение получил красный облицовочный кирпич.



Здания банка и лесомеханического техникума – классический пример «кирпичного стиля»



Театр с башней-часозвоней – главное украшение общественного центра на месте бывшей Торговой площади

Большая часть зданий «кирпичного стиля» сосредоточена в районе знаменитых череповецких «Криулей» – переулков, образовавшихся при застройке Торговой площади, возникшей еще в XVIII веке на пересечении бывшего Воскресенского (ныне Советского) проспекта и Крестовского переулка (ныне ул. Ленина).



Здание театра со стороны Советского проспекта

Воскресенский проспект, названный по Воскресенскому собору монастыря, оформился вдоль дороги, вырубленной в лесу монахами и соединявшей когда-то монастырь и село Федосьево (район современной Красноармейской площади). Так, скрепив две важнейшие части будущего города, проспект стал его главной осью.

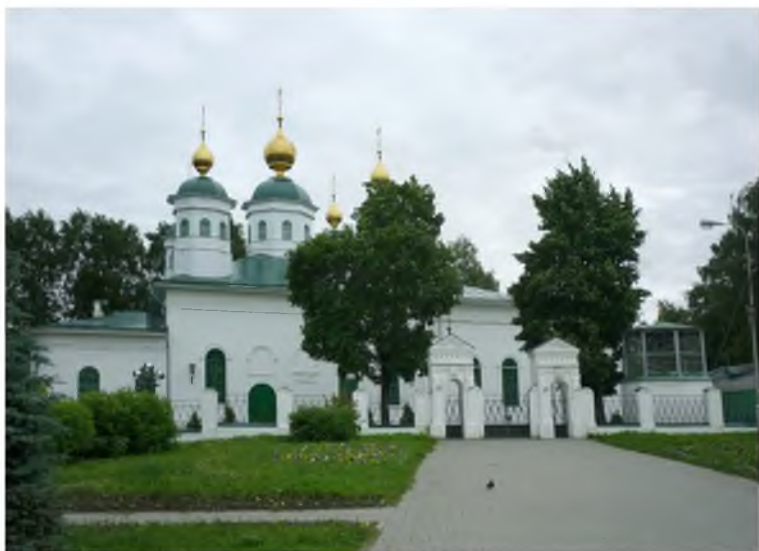


*Памятник основателям Воскресенского монастыря
и музей И. А. Милютина на Соборной горке*



Советский (бывший Воскресенский) проспект

Именно проспект с примыкающими к нему и пересекающимися с ним улицами и переулками, на которых сохранилась характерная застройка XIX века, позволяет нам и сегодня увидеть город времен Мариинской системы.



Воскресенский собор города Череповца



Воскресенский собор визуально замыкает перспективу Советского проспекта

Старый Череповец являет собой пример строгого следования первому генеральному плану, утвержденному в 1782 году. Река Ягорба, протекающая параллельно проспекту, определила его направление и трассировку улиц исторической части города, а приложенные к генеральному плану «образцовые» фасады – стиль застройки.

На Воскресенском проспекте первые купеческие каменные дома появились еще в начале XIX века, но облик проспекта окончательно оформился в его второй половине. Первый этаж преимущественно двухэтажных особняков, построенных в стиле классицизма, часто использовался в качестве торговых и ремесленных помещений, что и соответствовало роду занятий большинства жителей.



Характерная застройка XIX в.

В разное время Мариинка и Волго-Балт играли разные роли в истории развития Череповца. Получивший из рук Екатерины II статус города, Череповец по решению Павла I на шесть лет (с 1796 по 1802 год) утратил его, но благодаря ходатайству городского купечества и мещан перед Сенатом в 1802 году вновь стал городом. Так и получилось, что к моменту открытия Мариинского водного пути Череповец оказался единственным городом на отрезке от Белозерска до Рыбинска. В XIX веке Череповец стал центром судостроения и судоремонта, крупной пристанью. Во время войны 1812 года в город была даже переведена временная канцелярия Волжского бассейна, которой заведовал Ф. П. Деволант.



*Река, порт и комбинат
определяют промышленное лицо города*

Пересечение железной дорогой Мариинского водного пути в середине XX века послужило одним из доводов в пользу сооружения в Череповце «кузницы Северо-Запада СССР», его новой «металлургической столицы», принимающей до 100 тысяч тонн грузов в сутки. Это решение сделало Череповец стремительно растущим городом, но поскольку часть его земель попала в зону затопления водами Рыбинского водохранилища, то изменили свое местоположение речной порт, судостроительный, лесопильный и механический заводы.

Современный Череповец – крупный транспортный узел: пассажирский и промышленный порт (работу ЧМК и «Аммофоса» обеспечивает собственный причал), пассажирская

и две грузовые железнодорожные станции, перекресток федеральной и региональной автотрасс, международный аэропорт. А начиналась эта история с небольшой пристани на берегу Шексны, ставшей главной рекой Маринки и Волго-Балта.

Экономическую основу Череповца начала XXI века образуют черная металлургия и химическая промышленность. Волго-Балтийский водный путь обеспечивает связи города с северными, южными и западными районами Европейской России и подает надежды на развитие туристской индустрии, связанной с движением пассажирских судов, на которых пока мимо города ежегодно проходят тысячи туристов.



*Приметы нового Череповца: Октябрьский мост,
Зашекснинский район и новый храм Рождества Христова*

Река Шексна и сегодня – лицо города, его главный фасад, вдоль которого выстроились основные портовые и промышленные сооружения. Знаменитый вантовый мост через Шексну стал узнаваемым символом города и открыл перспективы роста Зашекснинского микрорайона. Череповец уже нельзя представить себе без Волго-Балта.

Напротив бывшего устья реки Суды неподалеку от Череповца расположен **остров Ваганиха**.



Остров Ваганиха и его цапли

Подтопление берегов Шексны при создании Рыбинского водохранилища превратило высокий холм в остров, вокруг которого широко разлились речные воды. Островное положение создало благоприятные условия для жизни околоводных птиц, и на Ваганихе сформировалась крупнейшая в Европейской России колония цапель – птиц редких, для гнездования предпочитающих тихие и уединенные места. Большие конусообразные гнезда из веток и сухой травы на деревьях придают острову неповторимый колорит. Кроме цапель на острове живут и другие птицы, в числе которых утка-гоголь и тетерева.

Но на Волго-Балтийском водном пути Ваганиха известна не только тем, что на ней расположен одноименный заказник, который был создан в 1987 году. На траверсе острова заканчивается зона ответственности ГБУ «Волго-Балт» и бразды управления водным путем берет на себя Волжское государственное бассейновое управление.

В начале XX века лесной массив вдоль Шексны и Рыбинского водохранилища, где расположена сейчас туристско-

рекреационная местность «**Зеленая роща**», назывался Гордищенская дача.

Сегодня, пожалуй, это самое популярное место отдыха череповчан. Раскинувшийся на берегу Рыбинского водохранилища у южных границ города лесной массив по праву называют легкими города. Он расположен в лесопарковой части зеленой зоны города и призван сохранить ее природные комплексы в условиях рекреационного использования.



Зеленая роща



Ландшафты «Зеленой рощи» очень живописны: песчаные пляжи, лесные дороги и тропы в сосновых борах и березовых рощах располагают к отдыху.

Для сохранения местобитаний 35 видов растений, занесенных в Красную книгу Вологодской области, в роще установлен особый режим природопользования, предотвращающий нарушение целостности рощи и ее захламенение.

Рукотворное море





*Шёл пароход в последний рейс,
Но пароходу, как на горе,
Волной пошло наперерез
Седое Рыбинское море.*

В. Тушнова

Рыбинское водохранилище – один из крупнейших искусственных водоемов России. Площадь его зеркала составляет 4550 квадратных километров, полный объем – 25,4, полезный – 16,7 кубического километра. Средняя глубина водохранилища равна 5,6 метра, максимальная достигает 25, участки значительной глубины чередуются с подводными мелями. В отдельных местах на дне лежат пни, остатки разрушенных зданий и гидротехнических сооружений.



*Рыбинское водохранилище:
объекты, связанные с историей водных путей*



Сухогруз на Рыбинском водохранилище

Водохранилище, возникшее в результате перекрытия русла Шексны в непосредственной близости от ее устья и русла Волги выше устья Шексны, заняло юго-восточную часть Молого-Шекснинской низменности. Территория низины была более чем наполовину покрыта лесами и сфагновыми болотами, но значительную часть земель к середине XX века уже освоили под сельское хозяйство. Раньше, во время половодья, воды рек Мологи и Шексны, разливаясь, нередко соединялись вместе, образуя единый водоем. Дно водохранилища и сейчас хранит следы многочисленных русел протекавших здесь рек и ручьев, а также располагавшихся на Молого-Шекснинском междуречье озер, грив и бугров.

В 1941 году в районе поселка Переборы был построен Рыбинский гидроузел и началось наполнение водохранилища до проектной отметки в 102 метра над уровнем моря, завершившееся в 1947 году. Водохранилище принимает сток Верхней Волги, а также бывших ее притоков – Мологи и Шексны. Напор воды сдерживают в южной части плотина и дамбы общей длиной более 10 километров и максимальной высотой до 33 метров. Они подняли уровень воды в водохранилище на 18 метров, в результате чего подпор от Рыбинского гидроузла

в первый год заполнения распространился вверх по течению Волги на 120 километров, Шексны – на 328, Мологи – на 226 и Суды – на 53 километра⁵¹.

Открытие судоходства на Рыбинском водохранилище произошло в мае 1941 года. Из Череповца в Рыбинск направился пароход «Судостроитель», а навстречу ему из Рыбинска – пароход «Рульков». Суда ориентировались по старым приметам и шли только в светлое время суток, поскольку еще не была изучена судоходная обстановка и экипажи не имели опыта работы на водохранилище. Первый рейс прошел без приключений, но спустя пять лет пароход «Рульков», из-за сильного ветра вставший на якорь в открытой акватории водохранилища, был неожиданно приподнят поднимавшимся со дна торфяником.



Рыбинское водохранилище

Затопленные леса и плавающие острова торфяников до сих пор составляют особые приметы Рыбинского моря. Котловина водохранилища все еще находится в стадии формирования и самоочищения: оформляется новая прибрежная зона, «выкорчевываются» и выбрасываются на

берега пни и оставшиеся невырубленными кустарники и деревья.

Уровни воды водохранилища определяются режимом притока речных вод и графиком работы Рыбинской ГЭС. При высоких уровнях постоянных течений не наблюдается, но при низких прослеживаются более или менее отчетливо выраженные течения вдоль бывших русел Волги, Мологи и Шексны.

Большие размеры водохранилища и сильные ветры, характерные для района, способствуют развитию высоких – до 2–3 метров – волн и частых – до 203 дней в год – штормов. Скорость ветра над акваторией водохранилища почти в два раза больше, чем на суше, что осложняет работу водного транспорта.



Берег Рыбинского водохранилища

Рукотворное море стало не только источником воды для промышленности и энергетики. Берега водохранилища облюбовали рыбаки, на многочисленных базах отдыха проводят свободное время взрослые и дети, устраивают соревнования спортсмены, ведут исследования ученые.

Еще при проектировании Рыбинского водохранилища стало ясно, что его создание вызовет серьезные изменения в природе окружающих районов. Для изучения этих изменений с тем, чтобы полученные материалы использовать при строительстве других равнинных водохранилищ, в 1945 году был организован **Дарвинский заповедник**, в 2000 году включенный в международную сеть биосферных резерватов. Он занимает большой полуостров, образовавшийся после затопления Молого-Шекснинского междуречья.



Вид на Дарвинский заповедник сверху

Под влиянием водохранилища наибольшие изменения произошли в прибрежной и мелководной зонах заповедника, уровень воды в которых меняется не только по сезонам года, но и в зависимости от потребностей гидроэнергетики. В зоне временного затопления сформировался уникальный комплекс водно-болотных угодий из многокилометровых зарослей тростника обыкновенного, населенных водоплавающими птицами.

За истекшее время прибрежная полоса заповедника шириной 3–5 километров очистилась от затопленных лесов и превратилась в озерную пойму. Климат побережий изменился. Сильнее стали ветры, которые уносят из прибрежной зоны влажный воздух, и территория понемногу иссушается. Изменились продолжительность и время наступления пере-

ходных сезонов: вёсны начинаются позже и стали более холодными, а осени, наоборот, стали теплее и длиннее.

На всплывших торфяных островах теперь растут деревья и кустарники, а сами острова, порой все еще дрейфующие, постепенно заселяются птицами и зверями.

О прежней истории земли, занятой сегодня лесами и болотами, изредка напоминают углежогные ямы, одичавшие сады и заросли плодовых кустарников. В заповеднике есть даже небольшая роща серебристых тополей.

Знаменит Дарвинский заповедник и своими научными проектами. В нем был создан первый в стране экспериментальный питомник глухаря – скрытной, нелюдимой птицы, которую удалось приручить и сделать почти домашней. Пусть не работает сейчас этот питомник, посмотреть на который приезжал даже Джеральд Даррел, но популяция глухарей в заповеднике была восстановлена, и теперь это не редкая, а обычная птица в его лесах.




Глухари

Но есть в заповеднике и редкие птицы, составляющие его гордость: скопа, ставшая символом заповедника, имеет в нем наибольшую в Европе плотность популяции, немногим отстает от нее и орлан-белохвост.

«Затопленная история»



A dramatic sunset scene with a bright sun low on the horizon, casting a long, shimmering reflection across the water. In the foreground, the dark, silhouetted roofs of a village with several domes are visible, partially obscured by the water's surface. The sky is a mix of orange, yellow, and soft blue.

*Моей деревни больше нету,
Она жила без счета лет,
Как луг, как небо, бор и ветер,
Теперь ее на свете нет.*

...

*Плывут над ней, взрывая воды,
Не зная, что она была,
Белы, как солнце, теплоходы,
Планеты стали и стекла,
И дела нет на них, пожалуй,
Уж ни одной душе живой,
Что здесь жила, пахала, жала
Деревня русская век свой*

С. Орлов

Покоится на дне Рыбинского водохранилища небольшая **деревня Леушино**, давшая название женской лавре, процветавшей на берегу Шексны под неусыпным бдением игуменьи Таисии (Солоповой) – духовной дочери святого праведного Иоанна Кронштадтского, по материнской линии принадлежавшей к роду А. С. Пушкина.

В конце XIX – начале XX века Иоанно-Предтеченский Леушинский монастырь был самым крупным в России: к 1917 году в нем было около семисот насельниц, работала своя иконописная мастерская. В 1919 году игуменья Агния, чтобы сохранить монастырскую жизнь, создала на его территории «сельхозартель» и стала ее «заведующей». Так продолжался монастырь до 1931 года.



Леушино: слева – собор Похвалы Божией Матери; справа – сенокос на монастырских лугах, 1909 г.

Уже более десяти лет на берег Рыбинского водохранилища к Мяксе – ближайшему к затопленной святыне селу – съезжаются паломники и свершают многолюдные Леушинские стояния.



Сельскохозяйственные работы на берегу Шексны, 1909 г.

Из населенных пунктов, затопленных Рыбинским водохранилищем, **город Молога**, располагавшийся при впадении реки Мологи в Волгу, пожалуй, самый известный.

Еще в XIV веке в 50 верстах от устья Мологи существовала ярмарка. По повелению Ивана III торг был переведен ближе к устью Мологи на просторный моложский луг.

Как писал Н. М. Карамзин, «...на устье Мологи, где существовал Холопий городок, съезжались купцы Немецкие, Греческие, Италиянские, Персидские, и казна в течение летних месяцев собирала множество пошлинного серебра... бесчисленные суда покрывали Волгу, а шатры – прекрасный, необозримый луг Моложский, и народ веселился в семидесяти питейных домах. Сия ярмонка слыла первою в России до самого XVI столетия»¹⁹. Привозные шитые одежды, ткани, ножи, топоры и иные товары променивали преимущественно на меха, а «хлеб и рыба составляли знатнейший из торгов внутренних». Наплыв купцов был настолько большой, что по торговым судам можно было перейти реку от берега до берега.



На тихих улицах города Мологи

В XIX веке Молога – уездный центр Ярославской губернии – стала торговым пунктом, «сидевшим» на Волге у начала Тихвинской системы³². И пусть из четырех с половиной тысяч судов, проходивших по системе, останавливались здесь лишь немногие, их движение не могло не отражаться на благо-

состоянии жителей. В навигацию город оживал: на мологской пристани грузилось хлебом и другими товарами более 300 судов, сюда пригонялось до 200 плотов леса, а стоимость разгружающихся товаров доходила до 500 000 рублей.



Сплав плотов по реке Мологе

На этих издревле освоенных землях, благодаря специфике природных условий, до затопления существовал особый уклад жизни. Местность в нижнем течении Шексны, Мологи и других рек, впадающих в них и в Волгу, была настолько низменная, что во время половодья реки сливались в обширное озеро и связь между селениями осуществлялась на лодках. В таких условиях нельзя было сеять озимых хлебов, поэтому ограничивались посевами яровых. Для собственных нужд жители выращивали рожь, ячмень, лен и картофель, а овес шел на продажу и в значительном количестве сбывался по водному пути.

Из-за широких весенних разливов Мологи и Шексны образовались обширные пойменные луга, поэтому было развито молочное хозяйство (сыроварение и маслоделие), а также пчеловодство. Разливы рек выработали здесь и особый род построек: жилые помещения располагались

под самой крышей высоких изб, а внизу находилось зимнее помещение для скота, который весной при подъеме воды приходилось по отлоному помосту переводить наверх.



Афанасьевский монастырь в окрестностях города Мологи

Реки Молога и Шексна давали дополнительный заработок прибрежному населению: лещ, щука, язь, голавль, окунь, ерш, налим, судак и стерлядь были наиболее распространенными объектами рыболовного промысла. По Шексне во многих селениях у домохозяев даже имелись садки, в которых подкармливалась стерлядь.

С ростом товарооборота на Мариинской водной системе роль ключевого волжского перевалочного пункта постепенно перешла от Мологи к городу Рыбной (бывшей Рыбной Слободе), и к началу XX века Молога стала тихим провинциальным городом.

В 1935 году было принято решение о строительстве Рыбинского и Угличского гидроузлов. Подпорный уровень водохранилища составил 102 метра, город Молога лежал на отметке 98 метров над уровнем моря, и это стоило ему жизни. Вместе с Мологой исчезли около 700 населенных пунктов,

в числе которых Иловна – родовая усадьба Мусиных-Пушкиных – и Пертовка – усадьба Верещагиных. Попали в зону затопления многочисленные храмы, известные монастыри (Югская Дорофеева пустынь, Мологский Афанасьевский монастырь, Леушинский Иоанно-Предтеченский монастырь) и более четырех тысяч квадратных километров лесов и сельскохозяйственных земель на юге Молого-Шекснинской низменности. Было переселено около 130 000 человек, а по открытым недавно документам³¹ установлено, что 294 человека отказались покинуть свои дома и погибли при затоплении.



Город Молога до затопления. Г. Сотсков. 1925 г.

Уровень Рыбинского водохранилища колеблется, и приблизительно раз в два года затопленная Молога показывается из воды. Обнажаются мощение улиц, фундаменты домов, кладбище с надгробиями. Память о затопленной истории хранит музей Мологского края³³ в Рыбинске.



Здесь стоял город Молога

Судьба **Рыбинска** во многом обусловлена его географическим положением в месте впадения реки Шексны в Волгу. В «Повести временных лет» под 1071 годом упоминается Усть-Шексна, правопреемницей которой к началу XVI века становится Рыбная Слобода. Поселение имело статус «царской ловецкой слободы» и поставляло осетрину и белорыбицу для государева стола.

В начале XVIII века с введением в строй Вышневолоцкой системы Рыбная Слобода превращается в важнейший перевалочный пункт, так как большое количество грузов, следовавших к Санкт-Петербургу, приходилось перегружать на мелкоосадочные «зарыбинские» суденышки. К середине XVIII века Рыбная Слобода стала одним из крупнейших речных портов России и в 1777 году была преобразована в город Рыбной.

В первой половине XIX века с появлением Мариинской и Тихвинской водных систем получили дальнейшее развитие судоходство и хлебная торговля.



Старый Рыбинск



Здание бывшей хлебной биржи

В середине XIX века, при населении в семь тысяч человек, в городе скапливалось до двухсот тысяч бурлаков и грузчиков и собиралось до двух тысяч судов одновременно. В XVIII–XIX веках Рыбинск называли «столицей бурлаков». Но массовое развитие пароходства привело к тому, что к 1870 году бурлаков на Волге не осталось.

По размаху хлебной торговли Рыбинск был сравним с Одессой или Чикаго. В начале XX века хлеба и других товаров привозилось в Рыбинск до полутора миллионов тонн на сумму около 75 миллионов рублей. В городе возникло большое складское хозяйство, в том числе склады «Товарищества нефтяного производства братьев Нобель», один из которых – Альфред – учредил знаменитую ныне Нобелевскую премию.

В первой половине XX века положение в устье Шексны стало определяющим для строительства Рыбинского гидроузла, принятого в эксплуатацию в 1941 году, и формирования Рыбинского водохранилища.



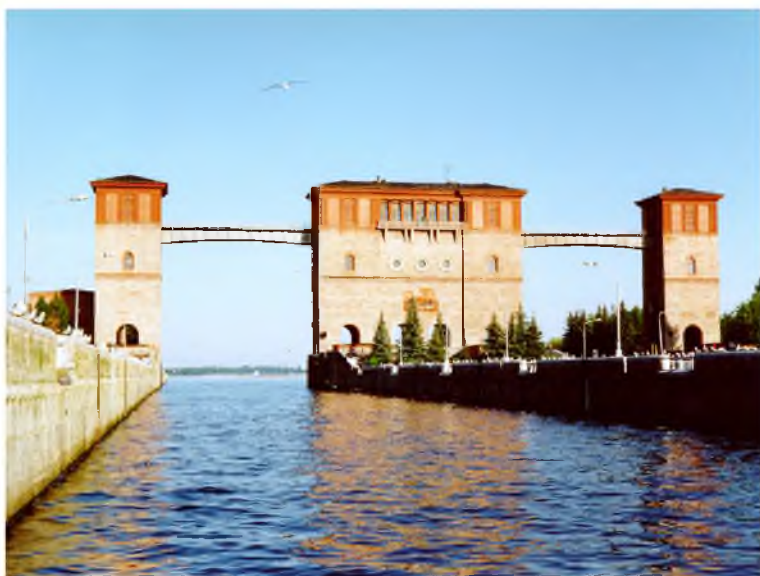
*Рыбинск: объекты, связанные с историей водных путей.
На врезке – памятник бурлаку на Волжской набережной*

Рыбинский гидроузел состоит из двух групп сооружений. Здание ГЭС, плотина и сопрягающая дамба находятся в устье реки Шексны. Земляная дамба, бетонная водосливная плотина и парный однокамерный шлюз на реке Волге расположены в восьми километрах выше устья Шексны. Рыбинская ГЭС относится к плотинно-русловому типу. Мощность ее составляет 346,4 МВт, годовая выработка – 600–900 млн кВт/час.

За навигацию шлюз гидроузла пропускает более 9 тысяч единиц флота, провозящих 10 миллионов тонн груза и 300 тысяч пассажиров. Гидроузел обеспечивает судоходство на акватории Рыбинского водохранилища и на реке Волге. Общая протяженность обслуживаемых путей составляет 889 километров.



Плотина и ГЭС в устье реки Шексны



Двухниточный шлюз Рыбинского гидроузла

Литература

1. **Антонова Г. Е.** Жизнь и судьба А. Ф. Винницкого / Г. Е. Антонова // Вытегра: Краеведческий альманах. Вып. 4.– Вологда: ВГПУ, издательство, 2010.– С. 145–152.
2. **Артоболевский И. И.** Очерки истории техники в России (1861–1917) / И. И. Артоболевский, А. А. Благонравов – Москва: Наука, 1975.–375 с.
3. **Багулина Т. Н.** В поисках пропавшей реки / Т. Н. Багулина // Вытегра: Краеведческий альманах. Вып. 2.– Вологда: ИПЦ «Легия», 2000.– С. 295–305.
4. **Базова А. А.** Академик Чечулин Н. Д. в селе Борисоглебском (1917–1927 гг.). Цит. по: <http://cherlib.cultinfo.ru/files/chechulin/1/Bazova.pdf>
5. **Барашкова В. С.** Писцовая книга езовых дворцовых волостей Белозерского уезда 1585 г. / В. С. Барашкова, З. В. Дмитриева, Л. С. Прокофьева // Крестьянство Севера России в XVI в.– Вологда: ВГПИ, 1984.– С. 95.
6. **Барсов Е. В.** Петр Великий в народных преданиях Северного края / Е. В. Барсов // Олонецкий сборник: Материалы для истории, географии, статистики и этнографии Олонецкого края. Вып. 3 / Сост. [И.] Благовещенский.– Петрозаводск: Губерн. тип., 1894.– С. 190–191. Цит. по: <http://elibrary.karelia.ru/book.shtml?id=7#t20c>
7. **Верещагин В. В.** Повести. Очерки. Воспоминания / В. В. Верещагин.– М.: Советская Россия, 1990.– С. 247.
8. **Веселовский Н. А.** От Волги до Балтики. Исторический очерк о водных путях и судоходстве / Н. А. Веселовский. Под общей ред. проф. В. В. Клюева.– СПб.: СПГУВК, 2009.– 121 с.
9. Волго-Балт: От Волги до Балтики: [Кн.-альбом: Посвящается 40-летию Волго-Балт. вод. пути / Авт.-сост.: В. В. Лапин, А. Н. Чистиков].– СПб.: Лики России, 2004.– 200 с.
10. **Гаршин В. М.** Письма / В. М. Гаршин – М.: ACADEMIA, 1934. (Письмо Е. С. Гаршиной от начала августа 1879 года). Цит. по: http://az.lib.ru/g/garshin_w_m/text_0370.shtml
11. Город Вытегра (историко-статистический очерк) // Олонецкие губернские ведомости. 1863. № 46. С. 177.
12. Городской голова Милютин. Цит. по: Город Череповец. Рекламно-информационный портал <http://www.cherepovets-city.ru/cherep/milutin.htm>
13. Дело о производстве работ по улучшению реки Ковжи, список землеваладельцев, земля которых подлежала отчуждению / ГАВО. Ф. 429. Оп. 1. Д. 168. Лл. 26–31. (1889–1900).
14. Доклад инженера А. М. Габерфельда. О шлюзовании порожистой части р. Шексны / А. М. Габерфельд.– СПб.: Типо-Литография С. М. Муллер, 1904.– 72 с.

15. **Жур. П. С. и М. Н. П.** Описание вновь сооруженного Онежского обводного канала / ОГВ. 1855. № 27. С. 210–212.
16. **Загоскин Н. М.** Русские водные пути и судовое дело в допетровской России / Н. М. Загоскин. – Казань, 1909. Цит. по: Макаров Н. А. Колонизация северных окраин Древней Руси в XI–XIII вв. По материалам археологических памятников на волоках Белозерья и Поонежья / Н. А. Макаров. – М.: Научно-издательский центр «Скрипторий», 197. – С. 50.
17. **Игнатова Е.** Братья / Е. Игнатова // Василиев остров. – Череповец, 1993. Цит. по:
http://www.booksite.ru/usadba_new/6.htm
18. **Каннегисер И. С.** Десятинский перекоп на Марининской системе: Камен. выемка объемом в 80 тыс. куб. саж.: Сообщ. в Собр. инж. пут. сообщ. 1 дек. 1895 г. / И. С. Каннегисер, инж. пут. сообщ. – СПб.: Типография Эралиха, 1896. – 10 с.
19. **Карамзин Н. М.** История государства Российского. В 12 томах. Т. 7. Гл. 4 / Н. М. Карамзин. Цит. по:
http://www.gramotev.com/?open_file=1269073158#ТОС_id3109090
20. **Кошелев В. А.** «Кому на Руси жить хорошо»: О великой поэме и о вечной проблеме / В. А. Кошелев. – Великий Новгород: Изд-во НовГУ им. Ярослава Мудрого, 1999. – С. 47–50.
21. Краткий очерк возникновения города Череповца Новгородской губернии и его героический рост за время 50-тилетней деятельности Городского Головы И. А. Милютин. 1909 год. Составил Ф. И. Кадобнов (Бывший Гласный Секретарь Думы и Управы) / Череповец: Краеведческий альманах. Вып. 1. – Вологда: изд-во «Русь» ВГПУ, 1996. – С. 108.
22. **Криничная Н. А., Пулькин В. И.** Вытегорье – корабельная сторона. Дневник собирателей фольклора (июль–август 1971 года) / Н. А. Криничная, В. И. Пулькин // Вытегра: Краеведческий альманах. Вып. 1. – Вологда: ВГПУ, изд-во «Русь», 1997. – С. 219–220.
23. **Кудрявцев М. П.** Поиски Северной столицы / М. П. Кудрявцев // Памятники Отечества. Вып. 30. №№ 3–4, 1993. – С. 30–34.
24. **Кудряшов А. В.** Череповесь – Череповец. К вопросу о происхождении названия города (археологический комментарий к топонимической проблеме) / А. В. Кудряшов // Череповец: Краеведческий альманах. Вып. 3. – Вологда: Легия, 2002. – С. 5–9.
25. **Кузнецов А. В.** Ключевые орнитологические территории Вологодской области / А. В. Кузнецов. – Вологда: АНО «АртЭко», 2002. – С. 22–24.
26. Летописец Троицкого Устьешехонского монастыря / подгот. к печати Ю. С. Васильевым // Белозерье: Историко-литературный альманах. Вып. 1. – Вологда, 1994. – С. 90.
27. **Лучков Е. М.** Мои воспоминания о Волго-Балте / Е. М. Лучков // Кириллов. Краеведческий альманах. Вып. 6. – Вологда: ВГПУ, изд-во «Русь», 2005. – С. 280–299.

28. **Макарий (Булгаков), Митрополит Московский и Коломенский.** История Русской Церкви. – М.: Издательство Спасо-Преображенского Валаамского монастыря, 1994–1996. – С. 56.
29. **Макаров Н. А.** Ухтомский волок / Н. А. Макаров // Памятники Отечества. Иллюстрированный альманах. Вып. 30. 1993. №№ 3–4. – С. 41–43.
30. **Мокиевский А.** Воскресенский Горицкий женский монастырь: прошлое настоящее / А. Мокиевский // Благовестник. – № 1–3. – 2005. – С. 40–43.
31. Молога – затопленный город, потаенная страница русской истории <http://неорозн.ru/2010/06/mologa/>
32. Молога и окрестности <http://mapmologa.narod.ru/>
33. Музей Мологского края <http://www.museum.ru/m2108>
34. **Муллонен И.** Фонетическая интеграция прибалтийско-финской топонимии в русскую топонимическую систему Заонежья / И. Муллонен // Славянизация Русского Севера. Механизмы и хронология / Под ред. Юхани Нуорлуото. – Хельсинки, 2006. – С. 289.
35. **Норкова Э.** Торговля на Белоозере (XI в. – начало XX в.) / Э. Норкова // Новый путь. – Белозерск, 2000. – 6 июля. – С. 4–5.
36. Олонецкая губерния: Список населенных мест по сведениям 1873 года/ Центральный стат. комитет М-ва внутренних дел. – СПб.: Тип. МВД, 1879. – ХСV, 235 с. карт. – (Списки населенных мест Российской империи. Т. 27). Цит. по: <http://elibrary.karelia.ru/book.shtml?id=237#t20c>
37. **Панов В.** От Воли до Балтики / В. Панов // Новый мир. – 1959. – № 5. – С. 165–192.
38. **Петрашень И. В.** Марининская система. 1810–1910. Ч. 1–3. / Инж. И. В. Петрашень. – СПб.: книгопечатня Шмидт, 1910. – 216 с.
39. **Петров К. М.** Окрестности города Вытегры / К. М. Петров // Олонецкие губернские ведомости. – 1860. – № 21. – С. 76–77.
40. **Петров К. М.** Город Вытегра / К. М. Петров // Олонецкие губернские ведомости. – 1868. – № 15. – С. 238.
41. Празднование 200-летия со дня рождения Императора Петра Великого, на Марининской системе, при шлюзе Св. Петра // Олонецкие губернские ведомости. – 1872. – № 51. – С. 569–571.
42. **Риммер Э. П.** Дело и Река: [Исследование жизни и деятельности И. А. Милютина] / Э. П. Риммер, М. А. Бородулин. – Череповец: ЧГУ, 1998. – 87 с.
43. **Рыбаков А. А.** Устюжна. Череповец. Вытегра / А. А. Рыбаков. – Л.: Искусство, 1981. – С. 104. Очерк Т. И. Осьминского «Череповецкий городской голова Милютин», из которого приведена цитата, хранится в архиве Череповецкого музейного объединения (Ф. 9. Оп. 20. Д. 1).
44. С Марининской системы // Олонецкие губернские ведомости. – 1895. – № 73. – С. 6.
45. **Случевский К. К.** По Северу России / К. К. Случевский. – СПб.: Типография Э. Гоппе, 1886. Цит. по: http://imwerden.de/pdf/sluchevsky_po_severu_rossii_tom1_1886.pdf

46. **Смирнов И. А.** Федосьин Городок / И. А. Смирнов // Вестник Кирилло-Белозерского музея.– 2005.– № 8.– С. 17–20.
47. **Соколова Е. Н.** Волго-Балт: природное и историко-культурное наследие / Е. Н. Соколова // Вытегра: Краеведческий альманах. Вып. 3.– Вологда: ВГПУ, изд-во «Русь», 2005.– С. 275–290.
48. Сохранение биоразнообразия природных комплексов водосбора Онежского озера на территории Вологодской области / Под ред. Н. А. Болотовой, Н. К. Максutowой, А. А. Шабунова.– Вологда: ВГПУ, 2008.– 266 с.
49. Список населенных мест Олонецкой губернии по сведениям за 1905 год / Олонецкий Губернский Статистический Комитет; Сост. И. И. Благовещенский.–Петрозаводск: Олонец. губ. тип., 1907.– 326 с. Цит. по:
<http://elibrary.karelia.ru/book.shtml?id=1068#t20c>
50. **Стражевский А. Б., Шмелев А. А.** Ленинград – Астрахань – Ростов-на-Дону. Путеводитель / А. Б. Стражевский, А. А. Шмелев.– М.: Мысль, 1968.– 309 с.
51. Строительство Рыбинского гидроузла | Водохранилище. Цит. по: РыбинсконLine
<http://ryb.ru/2009/07/04/8732>
52. **Татищев В. Н.** Лексикон российской исторической, географической, политической и гражданской. Сочиненный господином Тайным Советником и Астраханским Губернатором Василием Никитичем Татищевым. Ч. 1–3 / В. Н. Татищев.– СПб.: Тип. Горного училища, 1793.
53. **Толстой А. Н.** Петр Первый / А. Н. Толстой.– М.: Советская Россия, 1986.– С. 381–384.
54. **Чайкина Ю. И.** Словарь географических названий Вологодской области / Ю. И. Чайкина.– Вологда: Изд-во института повышения квалификации и переподготовки педагогических кадров, 1993.– 480 с.
55. **Шевырев С. П.** Поездка в Кирилло-Белозерский монастырь. Ваканционные дни профессора С. Шевырева в 1847 году / С. П. Шевырев.– М.: Индрик, 2009.– С. 268.
56. **Шукина И. Г.** Судходство на Белом озере до и после прорытия Белозерского обводного канала / И. Г. Шукина // Кириллов: Краеведческий альманах. Вып. 2.– Вологда: ВГПУ, изд-во «Русь», 1997.– С. 89.
57. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: Том XIX (38). Михаила орден – Московский Телеграф.– СПб.: Семеновская Типолитография (И. А. Ефрона), 1896.– С. 638–641. Цит. по:
<http://new.runivers.ru/lib/book3182/10169/>
58. **Юричев Е. Н.** Очерки истории лесного хозяйства Вологодской области / Е. Н. Юричев.– Вологда, 2009. Цит. по:
http://www.forestforum.ru/info/history/Vologda_forestry.pdf

Список иллюстраций

Фотографии, размещенные на шмуцтитутах

- С. 4–5. Новинкинское водохранилище – О. А. Золотова.
- С. 12–13. Онежское озеро – М. В. Канин.
- С. 26–27. Город Вытегра с высоты птичьего полета – О. А. Золотова.
- С. 42–43. Новинкинская лестница – О. А. Золотова.
- С. 50–51. Новинкинское водохранилище в районе Девятин – О. А. Золотова.
- С. 66–67. Вытяжной путь из Девятинского перекопа, конец XIX в. – фонды Череповецкого музея.
- С. 80–81. Памятник Императору Александру III в память окончания Мариинской системы, 1909 г. – С. М. Прокудин-Горский.
- С. 94–95. Река Ковжа – О. А. Золотова.
- С. 106–107. Белое озеро – О. А. Золотова.
- С. 114–115. Белозерск с высоты птичьего полета – О. А. Золотова.
- С. 124–125. Шексна в районе Ирмы – О. А. Золотова.
- С. 136–137. Вид монастыря с Мауровой горы, 1909 г. – С. М. Прокудин-Горский.
- С. 148–149. Северо-Двинская система, шлюз № 2 – О. А. Золотова.
- С. 156–157. Ниловицкий шлюз, конец XIX в. – фонды Череповецкого музея.
- С. 172–173. Вид на Череповец со стороны «Зеленой рощи» – О. А. Золотова.
- С. 186–187. Закат на Рыбинском водохранилище – А. А. Шабунов.
- С. 194–195. Фотоколлаж «Затопленная история» – О. А. Золотова.

Авторы фотографий, размещенных в тексте

- Бабушкин М. В. – С. 184.
- Золотова О. А. – С. 6, 17, 25, 29, 32, 33, 35, 37, 38, 40, 41, 49, 52–55, 59, 62–65, 73, 76, 77, 79, 83, 85, 89, 92, 93, 96, 98, 101, 105, 108, 111, 113, 116–119, 121–123, 126, 133–135, 139, 140, 143–147, 151, 154, 162–164, 166–170, 178–185, 190, 192.
- Иванищева Е. А. – С. 19.
- Кудрявцев А. С. – С. 74, 75.
- Ноах А. Э. – С. 36, 42.
- Попета Е. С. – С. 49.
- Прокудин-Горский С. М. – С. 18, 20, 28, 32, 34, 54, 74, 76, 88, 90, 91, 97, 98, 102, 103, 125, 132, 133, 139, 140, 143, 153, 160, 161, 175, 196.
- Рушников А. В. – С. 73.
- Скупинова Е. А. – С. 39, 52, 64, 65, 78, 85–87, 92, 139, 145.
- Слабодяник В. А. – С. 104.
- Соколова Е. Н. – С. 21, 37, 60, 79.
- Солодов А. В. – С. 23, 57.
- Титова О. В. – С. 6, 33, 39, 44, 45, 109, 142, 155, 166, 175, 183.
- Филоненко И. В. – С. 56.
- Фонды Вытегорского музея – С. 40, 75
- Фонды Череповецкого музея – С. 48, 70, 77, 83, 113, 171, 175, 177.
- Хивина С. Д. – С. 163.
- Черепанова Е. Н. – С. 150, 153–155.
- Шабунув А. А. – С. 7, 14, 16, 17, 20, 22, 24, 35, 38, 166, 191.
- Шапкина А. В. – С. 167.

**Фотографии с сайтов сети интернет,
размещенные на условиях свободного доступа**

- C. 16 <http://picasaweb.google.com/StepanLazarev/VMGqyD#5473791241481997138>
- C. 21 http://www.mchs.gov.ru/news/detail.php?ID=27308&spphrase_id=258184
- C. 31 <http://www.culturemap.ru/?region=111&id=1416>
- C. 32,
33, 38,
65 <http://andcvet.narod.ru/vyte/saml.html#13>
- C. 38 <http://veronikavvs.narod.ru/photo/vytegra/14.jpg>
- C. 34 <http://gudea.livejournal.com/20999.html>
- C. 84 <http://www.infoflotforum.ru/index.php?act=Print&client=printer&f=4&t=26842>
- C. 100 http://www.locman.net/foto_11307.htm
- C. 111 http://photo.infoflot.ru/albums/DKrapivin_Ryleev/F1090030.jpg
- C. 120 <http://students.uni-vologda.ac.ru/pages/pm07/kav/lich.html>
- C. 132 http://www.trip-guide.ru/foto_1464.htm
- C. 135 http://malktan.naturelight.ru/show_photo/author442/4674.html
- C. 141 http://community.livejournal.com/volgo_balt
- C. 165 http://www.temples.ru/show_picture.php?PictureID=17998
- C. 189 [http://www.locman.net/foto_16678 .htm](http://www.locman.net/foto_16678.htm)
- C. 193 <http://ornitology.sfu-kras.ru/gallery1.php?dep=teterev>
- C. 198 <http://goroda-prizraki.narod.ru/mologa/036.jpg>
- C. 199 <http://ryb.ru/wp-content/blogs.dir/1/files/mologa/7581780.jpg>
- C. 200 http://cs1059.vkontakte.ru/u2751993/9251010/x_9ee09bf8.jpg
- C. 200 <http://www.lifeisphoto.ru/fullscreen.aspx?id=588453&repostid=0>
- C. 201 <http://ryb.ru/gallery/mologa>
- C. 201 <http://ryb.ru/2009/07/19/9006>
- C. 201 http://www.rususadba.ru/tour/otziv_2.html
- C. 202 <http://forum.ateist.ru/topic2437.html>
- C. 203 <http://foto.myrybinsk.ru/user/nixie/foto/482.html>
- C. 203 http://www.orfey.net/attractions/index.php?SECTION_ID=488&ELEMENT_ID=1560

СОДЕРЖАНИЕ

От Мариинки до Волго-Балта.....	4
Онего-батюшка	12
«У ключа Мариинской системы»	26
По водной лестнице	42
Водохранилища балтийского склона.....	50
Шедевр русской инженерной мысли	66
Водораздельные каналы	80
Ковжа (белозерская).....	94
Синее Белое озеро.....	106
Белоозеро – Белозерск	114
Шексна – «шествие косоно»	124
«Монастырь опальных княгинь».....	136
К морю Белому.....	148
Шекснинские села: время перемен.....	156
Трижды рожденный: Череповесь – «Северные Афины» – Череповец	172
Рукотворное море	186
«Затопленная история».....	194
Литература	204
Список иллюстраций	208

ББК–26.890 (2Рос)
УДК –910

Золотова О. А., Скупинова Е. А. По Мариинке
и Волго-Балту: путешествие в пространстве и во
времени. – Вологда: ВГПУ, 2011. – 212 с.

Редподготовка – *Е. А. Скупинова, Т. И. Ковалева.*

Экспедиционные работы – *О. А. Золотова,
Е. А. Лабардина, Е. А. Скупинова, Е. Н. Соколова.*

Картосхемы, рисунки, оформление – *Д. А. Бондаренко,
О. А. Золотова, М. В. Лебедева.*

Форзац – *В. Е. Дробышев.*

Подписано к печати 1.06.2011. Формат 84х108/₃₂.

Печать офсетная. Бумага мелованная.

Гарнитура Bookman Old Style.

Уч.-изд. л. 4,2. Усл. печ. л. 11,12.

Тираж 1000 экз. Заказ 1141.

160035, г. Вологда, ул. С. Орлова, 6. ВГПУ.

Отпечатано в ООО ПФ «Полиграфист»

160001, г. Вологда, ул. Челюскинцев, 3