

Кр1354308

Вр

39.4  
С 28



**СЕВЕРНЫЙ СКЛОН  
ВОЛГО-БАЛТИЙСКОГО КАНАЛА –  
ГИДРОСООРУЖЕНИЯ И ВОДНЫЕ ПУТИ**



Дар Позгалеву В.Е., тир + кми 39.4 11.224  
Губернатора Вологодской области  
39.4  
Сдл  
1. Мариинский водный канал

Шлюзованный водный путь от Рыбинского водохранилища до Онежского озера, именуемый Мариинской системой, был построен с 1799 по 1810 год по проекту инженеров **Ф.П.Деваланта** (выходца из Голландии) и **Д.Пери** (Великобританского подданного). Вольное судоходство сквозь весь Мариинский канал было открыто 21 июля 1810 года.

**С**уда следовали от Рыбинска до Петербурга 110 суток.

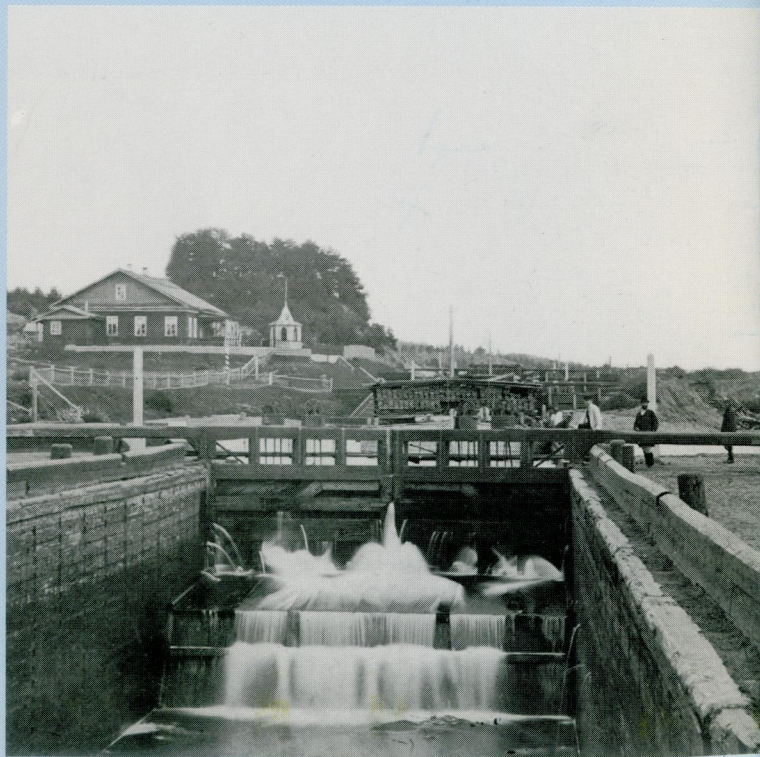
**В** 1843-1846гг. сооружен шлюзованный Белозерский обводной канал.

**В** 1843-1852гг. сооружен Онежский канал.

Переустройство путей было закончено в 1858 году, время в пути сократилось до Петербурга со 110 до 90 суток. В 1882-1886гг. водный путь перестраивается, время, проводимое в пути, сократилось до 45 суток.

Большие работы по реконструкции Мариинской системы произведены в 1890-1895гг. под руководством начальника Вытегорского округа путей сообщения **А.И.Звягинцева**. Руководили работами от Константиновских порогов до Вытегры инженеры **А.М.Валуев**, **А.С.Могуций**. Пропускная способность с 1 млн тонн поднялась до 3 млн тонн, время в пути сократилось до 25-30 суток.

▼ Шлюз №20. Село Деятины.







Момент  
открытия  
ворот  
шлюза.

В 1913 году на Всемирном фестивале в Париже Мариинской системе была присуждена большая золотая медаль «За выдающиеся достижения русской инженерной мысли», как шедевру деревянного гидростроения.



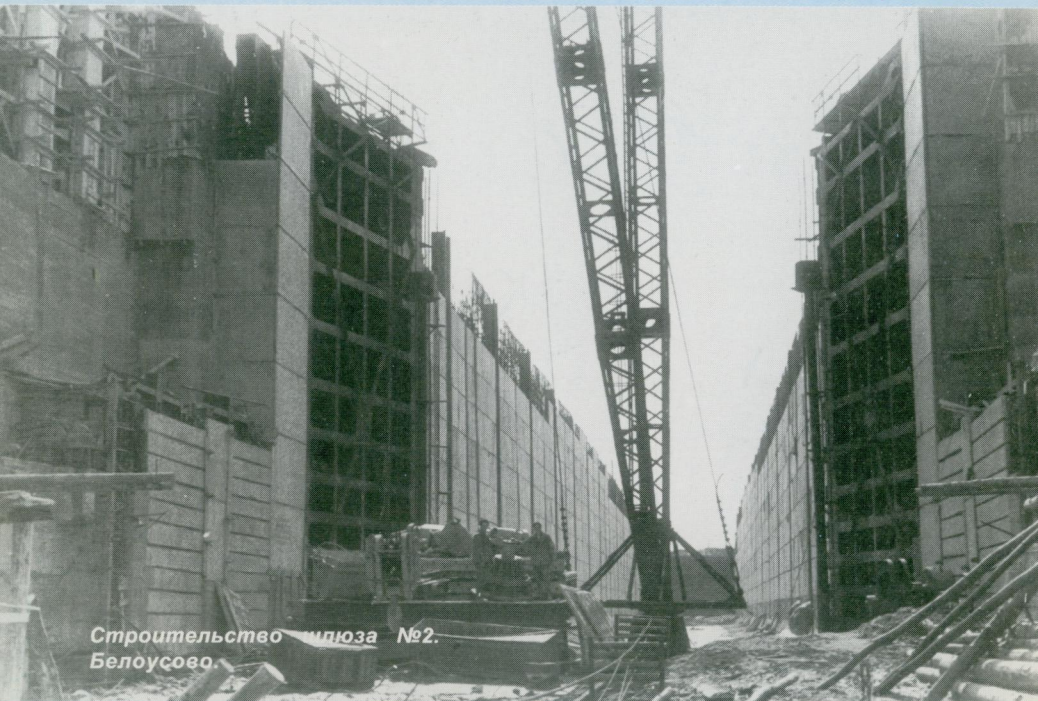
Шлюз №26 (Св. Андрея) с плотиной.  
Д. Великий Двор.



24 сентября 1940 года ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли решение о строительстве Волго-Балта.

В 1940 году в районе города Вытегры началась выемка котлована шлюза, но работы были прерваны начавшейся Великой Отечественной войной. В 1947 году принято решение о возобновлении строительства ВБВП. В период с 1947 по 1949 год велись подготовительные работы по строительству подсобных предприятий и жилья для рабочих.

С 1950 года развернулись работы на основных сооружениях, а с 1953 года – строительство канала приостановлено и законсервировано.



Строительство шлюза №2.  
Белоусово

В сентябре 1954 года работы по строительству были возобновлены, стройка была объявлена комсомольско-молодежной. В мае 1961 года вступили в действие Вытегорский и Белоусовский гидроузлы. Весной 1963 года началось движение судов через судоходные сооружения Шекснинского гидроузла. А сквозное движение началось после ввода в эксплуатацию сооружений Новинкинского и Пахомовского гидроузлов 4 июня 1964 года. За время строительства трассы выполнено более 81 млн.м3 земляных работ, уложено 756 т.м3 железобетона, 550 т.м3 гравия и камня, 14 тыс. тонн металлических конструкций.





*Земснаряд 315.  
На разработке канала № 68.  
ГК 177. 1963г.*

Кроме 7 водонапорных шлюзов с размерами камер 270x18 м были построены 3 гидростанции, 5 водосбросов, 25 земляных плотин и дамб, 74 км судоходных каналов, 284 км судовых ходов по рекам и водохранилищам, 5 мостов на шлюзах, 2 паромные переправы, 11 пристаней, 4 эксплуатационных поселка и другие объекты. Главные инженеры объекта: **З.И.Якубов**(1955г.) **Г.А.Крылов**(1956г.). Строительство осуществил трест Волго-Балтстрой министерства транспортного строительства и специализированные строительные-монтажные подразделения других министерств и ведомств.

Начальниками строительства Волго-Балта были: с 1952 года **А.Д.Рапопорт**, с 1955-1957гг. **Рясной**, с 1957-1960гг. **Л.А.Андреичев**; главным инженером – **М.З.Гусинский**. С 1961 года до завершения строительства начальником был **А.С.Хмельницкий**, главным инженером – **П.Д.Батунер**. Директором строящегося пути – **В.И.Королев**, главным инженером – **Н.П.Иванов**.



*Бригада Коммунистического  
труда Николаева на  
строительстве шлюза №1 в  
Вытегре. Май, 1961г.*

Работающий ныне начальник ГБУ «Волго-Балт» **В.В.Клюев** от дирекции строительства осуществлял технический надзор за строительством шлюза №6 – самого высоконапорного гидротехнического сооружения на Волго-Балтийском канале.





Протяженность Волго-Балта

361 км.

Доходства входит Вытегорский район гидросооружений и судоходства. Это – 6 шлюзов, 2 гидростанции, 4 переправы, 16 км линий электропередач, множество дамб, плотин в границах от Вознесенья до 6 шлюза.



◀ Наполнение камеры шлюза.

Волго-Балтийский водный путь представляет собой систему судоходных рек, озер, каналов, гидростанций на трассе Санкт-Петербург – Череповец длиной 991 км при общей протяженности водных путей России 4700 км. В состав Волго-Балтийского государственного бассейнового управления путей и су-

Создание современной водно-транспортной системы позволило эксплуатировать крупнотоннажные суда смешанного типа «река-море» плавания грузоподъемностью до 5500 тонн. Эти суда осуществляют перевозки не только внутри страны, но и бесперебойную доставку экспортно-импортных грузов в порты более двадцати стран мира.





◀ *Р.П.Порожский*  
начальник  
Вытегорского  
района  
гидросооружений.

▶ *Ю.В.Медведев*  
ветеран труда,  
бывший  
начальник  
шлюза №1



За успехи, достигнутые при строительстве Волго-Балта, большая группа путейцев была награждена орденами и медалями. Орден Трудового Красного Знамени получили командиры земснарядов **Г.Н.Булатов**, **В.Д.Абрамов**, кормщик земснаряда **М.И.Симанова** и другие. **Б.П.Клочев**, крановщик управления Волго-Балтстрой, – Герой Социалистического Труда. Большой вклад в совершенствование гидросооружений, улучшение его технического состояния внесли **В.А.Воронцов**, **Б.К.Зверев**, **Ю.В.Медведев**, **В.А.Старков**, **Ю.К.Захаров**. При освоении и последующей эксплуатации гидросооружений и водных путей руководили районом гидросооружений **П.М.Минецкий**, **В.В.Абрамов**, **Н.В.Быкадоров**, **Р.П.Порожский**. Под их руководством, при личном творческом участии была создана мощная производственная база в составе: ремонтно-механических мастерских, автогаража, складского хозяйства, ремонтно-отстойной базы флота, цеха по переработке. Построено и введено в строй 48 тыс.м<sup>2</sup> благоустроенного жилья, коммунальные сооружения, больница водников, ясли-сад.

▼ База отстоя и ремонта флота.



▼ *Б.П.Клочев*





12

Основные задачи коллектива ВРГСис – это бесперебойный пропуск судов, обеспечение безопасных условий плавания, включая экологические и противопожарные факторы; регулирование движения флота на участке Онежское устье – Анненский мост; развитие и модернизация водных путей и гидротехнических сооружений, поддержание их в технически исправном состоянии; надзор за технической эксплуатацией объектов речного транспорта, находящихся в федеральной собственности.

ВРГСис ГБУ «Волго-Балт», располагая специальным техническим флотом и оборудованием, выполняет следующие виды работ: дноуглубление, расширение судовых ходов и акваторий, траление, берегоукрепление, подводно-технические, изыскательные работы, осуществляет комплексное обслуживание транзитного флота.



**Гидроагрегат №1  
пульт управления ГЭС №31**

© ООО «Квант»

Гл. редактор Р.И.Щербаков

Использованы материалы Вытегорского музея и ВРГСис

162900, Вологодская обл.

г.Вытегра, ул.Урицкого 10

тел. 2-24-93, 2-34-90

Отпечатано в ООО «Полиграфист»

г.Вологда.

Т. 500. Зак. 4096.

[25 р.]

