

# Волго-Балт в прошлом и настоящем

С незапамятных времен реки и водораздельные сухопутные волокны между ними стали устойчивыми путями торговли. В просторах будущей России главенствовала Волга. С верховьев Волги предприимчивые судоходцы перевозили посуху свои суда в бассейн Западной Двины, дававшей выход к берегам Балтики. В поисках древних торговых путей историки справедливо исходят из того, что та же Западная Двина смежна с верховьями Днепра. Правые днепровские притоки недалеко от бассейнов Днестра и Вислы, левые – от Волжского и Донского бассейнов. Новгородцы хаживали на Волгу, Каму, Северную Двину, Печору, даже на далекую Обь. Они знали воды Ладожского озера и Финского залива, отваживались плавать там на своих ладьях. Они поставили в невом устье крепость Орешек, а у входа в Волохов – крепость Ладогу. Новгородцы как бы сомкнули прибалтийские водные дороги с теми, которые притягивала к себе могучая Волга. Вспомним – былина повествует о том, что новгородский торговый гость Садко 12 лет "гуляет" по Волге-матушке, а саму Волгу народная поэзия окрестила сестрой "преславного озера Ильменя". В этих поэтических былинных образах – отражение вполне прозаических торговых и транспортных связей Новгорода, владевшего берегами Невы и Финского залива, с жителями волгоокского междуречья.

Такова в нескольких словах предистория интересующей нас водной системы. Историю же ее, видимо, надо начинать с тех памятных лет, когда наступление XVIII века ознаменовалось на берегах Невы основанием Санкт-Петербурга.

Возвращение России балтийских берегов и возникновение города-порта сразу же поставило перед Петром I труднейшую задачу: как надежно связать прибалтийские русские владения с глубинной Россией, которая всей своей мощью должна была поддержать начатое им великое дело? Петербургу нужны были хлеб, корабельный лес, ка-

мень для задуманных прекрасных зданий, уральский металл. Петр I хотел, чтобы новый порт переключил на себя внешнюю торговлю, которая до той поры велась через Архангельск, 150 лет



Маринский водный путь. Остречины. Фото С.М. Прокудина-Горского

первенствовавший во внешнеторговых оборотах России. Многие хотел сделать Петр I, много далеко идущих планов связывал он с Петербургом – вот почему мысль о водных путях от берегов Невы к Волге в сущности не оставляла его никогда.

В самом деле: за четверть века Петр I пытается осуществить волго-донское соединение (работы в междуречье Иловли и Камышинки, Ивановский канал в верховьях Дона), волго-балтийское соединение (строительство Вышневолоцкой системы, обходных ладожских каналов, изыскания на других трассах между Волгой и Петербургом), соеди-





нение Волги с Москвой-рекой (изыскания Геннина на Яузе, Клязьме, Яхроме). Он переволакивает два фрегата через олонецкие леса и топи, как бы намечая будущую дорогу между Белым и Балтийским морями.

Строительство при Петре I Вышневолоцкой системы, а также каналов в обход бурного Ладожского озера – особая тема. Напомним направление, выбранное для этой системы: Петербург – Нева – Ладожское озеро – Волхов – Ильмень – река Мста – озеро Мстино – река Цна. Эту последнюю невысокий водораздел отделял от реки Тверцы, впадавшей в Волгу. Прокоп ка-

нала между Тверцой и Цной завершал устроенное самой природой водное соединение. Этот канал построили в 1703–1708 годах. Пропуск по Вышневолоцкой системе первого каравана весной 1709 года способен был вселить Петру I радужные надежды. Однако вскоре за спадом половодья эти надежды развеялись: по малой воде через пороги и перекаты Тверцы и Мсты проводить тяжело груженные суда было невозможно. Петр I стал думать о поисках более надежного водного пути. При этом он неизбежно должен был обратиться к известным в народе и используемым в его времена рекам и

древним волокам волго-балтийского водораздела. Среди этих волоков была, в частности, дорога, по которой кладь, доставленную по Волге, Шексне, Белому озеру и реке Ковже, перевозили к пристани на реке Вытегре, текущей в Онежское озеро и, следовательно, связанной прямым водным путем с Балтикой, с Петербургом.

Петру I в общих чертах был знаком водораздел между Белым и Онежским озерами. Ему известны были основные реки и волоки.

При Петре I изыскания и рекогносцировки проводили иностранцы на русской службе: шотландец Джон Пери, итальянцы, француз Кулон.

В конце XVIII века среди бумаг Петра, находившихся в его кабинете, были найдены наброски соединения Ковжи с Вытегрой. Граф Сиверс, возглавлявший департамент водяных коммуникаций, сам отправился для рекогносцировки на водораздел. Сиверс представил Павлу I доклад о возможности и необходимости скорейшего строительства канала на водоразделе. Павел I согласился с ним. Но предварительная смета, по сравнению со сметой Петровских времен, удешевленная в расходной части, была неподъемна бюджету.

Павел I, однако, придумал выход: 20 мая 1799 года он издал указ, из которого следовало, что императрица Мария как "главноначальствующая над воспитательными домами обеих столиц" предложила позаимствовать из средств петербургского воспитательного дома по 400 000 рублей в год для скорейшей постройки Вытегорского канала. Далее Павел требовал,





чтобы Сиверс и его департамент, "сочинив план и сметы его построения", представили все это на утверждение и для скорейшего окончания работ по постройке канала, "который отныне во изъявление признательности Нашей к таковому споспешествованию Ея Императорского Величества и на память потомству, соизволяем Мы именовать Мариинским".

Работы начались в 1799 году. Из предусмотренных первоначальным проектом 26 шлюзов за два года на водоразделе Ковжи и Вытегры было построено 8 шлюзов, а также начерно прокопан соединительный канал.

На третьем году строительства Мариинской системы началось сооружение еще одного волго-балтийского пути – Тихвинского. Этот факт кажется сначала совершенно необъяснимым. Но вот какие доводы приводились в пользу безотлагательной постройки третьего пути. Существовавший Вышневолоцкий водный путь был длинным, Мариинская система обещала стать более надежным путем. Однако у нее тоже были существенные недостатки: по протяженности она немногим уступала Вышневолоцкой и включала в себя бурные Белое и Онежское озера. Плавание по таким путям при транспортной технике начала XIX века было довольно долгим. Тихвинская же система могла стать более короткой водной дорогой, свободной к тому же от озерных пространств. По пути от Рыбинска до Петербурга судно, идущее по Вышневолоцкой системе, преодолевало 1250 верст, по Мариинской – 1123 версты, а Тихвинская сокращала расстояние до 750 верст. Шлюзы на Тихвинском волго-балтийском пути были запроектированы значительно уже и короче, чем шлюзы на Мариинском. Тихвинскую систему строили преимущественно для быстрых рейсов небольших судов – тихвинок и соминок. Эти суда предназначались для скорой доставки товаров, в особенности привозимых в Петербург из-за границы для "всероссийского торжища" – Макарьевской, а позднее Нижегородской ярмарки.

На Мариинской системе строительные работы велись без перерыва, и в 1808 году через водораздел было пропущено первое судно. К этому времени стало ясно, что придется возводить дополнительные гидроузлы – шлюзы "Слава" и "Россия" в низовьях



Первый шлюз Волго-Балта

Вытегры достраивались перед самым пуском.

Торжественное открытие судоходства на Мариинской системе состоялось 21 июля 1810 года. Это было выдающееся событие в истории отечественной и мировой гидротехники.

В самом деле: к началу XIX века молодая столица России оказалась связанной с главной водной магистралью страны – Волгой – тремя искусственными водными системами (Тихвинская вступила в строй в 1811 году). Это было сделано на 20 лет раньше, чем Москву и Петербург соединило шоссе, на 30 лет раньше постройки железной дороги того же направления и на шесть десятилетий раньше сооружения же-



Шестой шлюз. Вода пошла...

лезнодорожной линии от Бологого на Волгу. Это было сделано до победного шествия пара в технике, до применения паровых машин на транспорте. Это было осуществлено раньше, чем Фердинанд Лессепс впервые появился во дворце правителя Египта с проектом Суэцкого канала. Это было за несколько десятилетий до того, как строители вынули первую лопату земли на Панамском перешейке.

Мариинская система представляла собой сложный комплекс гидротехнических сооружений. За 11 лет при довольно примитивной технике удалось шлюзовать две реки и соединить их каналом. На Ковже строители возвели два шлюза и полушлюз, а также подъемный мост тракта, на соединительном канале – один однокамерный, четыре двухкамерных и один трехкамерный шлюз, на круто падающей Вытегре – полушлюз, одиннадцать однокамерных, шесть двухкамерных, один трехкамерный и один четырехкамерный шлюзы. Уже один этот перечень сам говорит за себя!

Между тем время шло, усиленная эксплуатация Мариинской системы приводила к обветшанию ряда гидросооружений, и в последней четверти XIX века был составлен проект ее генерального переустройства. Автором его был инженер А.И. Звягинцев, крупный специалист, знаток волго-балтийского пути. Работы, которые он возглавил, были для своего времени настолько грандиозны, что в печати их справедливо называли пересозданием Мариинской системы. Они начались в 1890 году и велись одновременно на протяжении почти 700 верст. Особая трудность заключалась в том, что сооружения возводились на действующей системе, где нельзя было прерывать судоходство. Значительную часть работ выполняли зимой, в морозы и метели. Вдоль трассы водного пути трудилось около 16 тысяч строителей. Им предстояло переместить горы земли, прорыть перекопы в каменистых местах, соорудить шлюзы и плотины. И все это – с помощью лопаты, кирки, топора, пилы и нескольких тысяч используемых при строительстве лошадей. Переустройство Мариинской системы продолжалось 6 лет и стоило около 14 миллионов рублей.

Торжественное открытие переустроенной системы состоялось 15 июля 1896 года, и Россия получила каналы



и шлюзы, каких в то время не имело ни одно государство Европы.

В годы перед Первой мировой войной крупных работ на Мариинской системе больше не проводилось, кроме сооружения относительно благоустроенной гавани в Череповце. Общая длина водного пути определялась в 1123 версты, из которых 663 версты падало на свободные реки и 490 верст – на шлюзованные участки рек и каналы. Для судов, способных идти напрямик через озера, путь сокращался на 85 верст. Волжская ветвь составила 550 верст, балтийская – 565 верст. Водораздельный бьеф питает Ковжское озеро, Белозерский канал – озера и реки возле него. Водораздел лежал на 119 метров выше Балтийского моря и на 34 метра выше уровня Волги у Рыбинска. На балтийском склоне имелось 14 плотин и 29 шлюзов, на волжском – 8 плотин, 29 шлюзов (включая Крохинскую плотину и шлюз в истоке Шексны).

К этому времени Мариинская система окончательно утвердилась как главный и, по существу, единственный Волго-Балтийский путь: Вышневолоцкую закрыли для сквозного движения, а по Тихвинской могли плавать лишь небольшие суда с 20–50 тоннами груза. Мариинская же система пропускала суда длиной до 68 метров и грузоподъемностью 800 тонн.

После Октябрьской революции 1917 года основные фронты Гражданской войны проходили в стороне от Мариинской системы, но этот водный путь, связывавший Петроград с центральными районами России, пользо-

вался особым вниманием советского правительства. Среди важнейших правительственных заданий была проводка по Мариинской системе с Балтики на Волгу и Каспий военных кораблей, участвующих затем в боевых операциях на Волге, Каме, а также при штурме Казани и Махачкалы.

В 1924 году грузооборот Волго-Балтийского пути достиг довоенного. Были достроены гидроузлы. Последние работы на Черепановском шлюзе закончились в 1926 году, на Ягорбском – в 1930 году. Причины, которые помешали ввести в строй новый Волго-Балтийский путь, известны – к его строительству приступили в 1940 году, а через несколько месяцев началась Великая Отечественная война.

Летом и осенью 1941 года гитлеровцы были уже под Ленинградом, заняли районы Прибалтики, Карелию, Волго-Балтийский путь был перерезан сначала на Неве, затем финны заняли пристань Вознесенье. Враг подошел близко к Вытегре. Грузы, эвакуируемые водными путями из Карелии и Ленинградской области, шли через Мариинскую систему. Впервые поток грузов двигался почти исключительно от Балтики на Волгу. Шлюзы работали непрерывно круглые сутки, и все же у их ворот порой скапливались очереди караванов. Позже подсчитали, что за навигацию путейцы Мариинской системы сделали свыше 160 тысяч пропусков через шлюзы, что было вдвое больше по сравнению с довоенным.

Враг занял Петрозаводск и побережье вблизи него в сентябре 1941 года. Созданная на Онежском озере во-

енная флотилия, в которую вошли и вооруженные озерные пароходы, первоначально вела боевые действия вблизи истока Свири, мешая противнику форсировать эту реку. Затем, до ледостава, она помогла сухопутным частям, сражавшимся на побережье озера.

В навигацию 1942 года флотилия базировалась у города Вытегры и действовала настолько успешно, что финны вынуждены были прекратить важные для них озерные перевозки. Корабли советской флотилии высаживали разведывательные десанты, помогали действиям Красной Армии на побережье. Они конвоировали транспортные суда, которые продолжали перевозки по Онежскому озеру. В навигации 1942–1943 годов движение по прилегающей к Онежскому озеру части Мариинской системы подчинялось преимущественно текущим нуждам фронта. Мариинская система служила для кораблей Онежской флотилии трассой отхода в наиболее удобные места зимовки. По ней же флотилия получала подкрепление. В 1944 году начались наступательные операции Красной Армии в районе Онежского озера. Онежская флотилия поддерживала наступление Карельского фронта. Было освобождено Вознесенье. Корабли предприняли сильный огневой налет на позиции финнов у истока Свири, и советские части форсировали реку.

Путейцы Мариинской системы в период наступательных операций расчищали Онежский канал, когда враг был в нескольких километрах от него. Они срезали мысы, чтобы облегчить проход кораблям, усиливали понтон-



ные мосты, работали на переправах, выполняя важные задания военного командования.

После войны многие водно-транспортные связи на севере и северо-западе оказались нарушенными. Большие потери понес флот Северо-Западного бассейна, были разрушены многие пристани.

Однако страна быстро залечивала раны. В 1947 году приступили к работам на Волго-Балте. Восстановительные работы продолжались до 1953 года. Трудности послевоенного времени, недостаток техники и материалов сдерживали темп работ. К тому же, в 1950–1953 годах было развернуто строительство крупнейших в мире гидростанций на Волге и сооружение Волго-Донского канала. Тем не менее, в 1955 году был разработан и утвержден проект нового Волго-Балтийского пути. С этого года на первоочередных гидроузлах начались значительные работы.

Плотина у Рыбинска, перегородившая Волгу ниже впадения в нее Мологи и Шексны, позволила еще весной 1941 года начать наполнение Рыбинского водохранилища. Вода залила территорию бывшего города Мологи и повернула вспять одноименную реку. Под водой скрылось все молого-шекснинское междуречье.

Шексна от Рыбинска до Череповца перестала существовать как самостоятельная река: вместо того чтобы преодолевать шлюзовый участок в ее низовьях, суда могли беспрепятственно идти по водохранилищу. Все нижне-шекснинские шлюзы стали ненужными. Участок Волги от Рыбинска до Углича – подходной к Мариинской системе – также стал глубоководным.

Таким образом, новые гидроузлы, достроенные окончательно лишь в начале 1955 года, существенно улучшили условия плавания от Рыбинска до Череповца, создав предпосылки для дальнейших работ на волго-балтийском водоразделе, предусмотренных генеральным проектом.

Реконструкция шла в сложных природных условиях, кроме того, ее надо было вести без нарушения судоходства по старой Мариинской системе. За время строительства было выполнено земляных работ в объеме 63 миллиона кубометров, из них 8 миллионов отсыпано в напорные гидротехнические сооружения. На северном



склоне, на реке Вытегре, сооружено 4 гидроузла: Вытегорский, Белоусовский, Новинкинский и Пахомовский, а на южном склоне, на реке Шексне, один – Череповецкий. На трассе в 361 километр в состав комплекса сооружений входят: 7 судоходных шлюзов, 3 гидростанции, 4 водосбора, 5 земляных плотин и 19 дамб с напором воды, достигающим высоты 23 метра. Трасса прошла по территории пяти районов: Череповецкого, Шексненского, Кирилловского, Белозерского и Вытегорского. Для обслуживания грузовых перевозок вдоль трассы было построено 10 пристаней: Вытегра, Девятины, Анненский мост, Лилин Бор, Белый ручей, Топорня, Горицы, Ирма, Иванов Бор, Шексна, а также ряд переправ на Череповецком водохранилище. Площадь Череповецкого водохранилища, протянувшегося от Шексны до Топорни, – 1670 кв. км, длина – 265 км, ширина в озерной части – 45 м, ширина разливов в речной части – 20 км, объем воды – 6,5 миллиарда кубометров.

Из общей трассы в 361 километр суда следуют 265 км по водохранилищу и 96 км – по прорытым судоходным каналам и шлюзам.

В мае 1961 года были введены в действие гидроузлы северного склона, а в ноябре 1962-го строители перекрыли реку Шексню в створе Череповецкого гидроузла. Весной 1963 года Череповецкий гидроузел был введен в строй окончательно, а через год обновленный Волго-Балт принял первые суда.

Волго-Балт – одно из крупнейших и уникальных гидротехнических сооружений мира, соединяющее пять морей: Балтийское, Белое, Черное, Азовское и Каспийское. Его по праву можно назвать великим: он в 4,5 раза длиннее Панамского и более чем в 2 раза Суэцкого каналов. Благодаря обновленному Волго-Балту создались новые возможности не только для укрепления экономических связей северо-запада с центральными и южными районами страны, но и для пропуска иностранных судов из Балтики в Черное и Каспийское моря. При этом водный путь из Балтийского моря в порты Черного по сравнению с морским путем вокруг Европы сокращается более чем в 2 раза. Объем грузовых перевозок по новому каналу в 1970–1980-х годах достиг 20-ти миллионов тонн в год. Даже в кризисные 1990-е через Волго-Балт, не ослабевая, шел мощный поток самых разнообразных грузов.

В наши дни объем грузоперевозок увеличивается, возрастает объем экспортных грузов – леса, нефтепродуктов, продукции химического производства, прежде всего минеральных удобрений. Из районов Мурманской области водным путем доставляется железорудный концентрат для Череповецкого металлургического предприятия.

Так же, как и старые водные пути, соединявшие Балтику с Волгой, нынешний Волго-Балт продолжает отменно служить России.

