

В этом году исполнилось 35 лет со дня пуска в эксплуатацию Волго-Балтийского водного пути и 200 лет с начала строительства Марининской системы, предшественницы Волго-Балта. Сегодняшняя страничка «Клуба краеведов» посвящается истории Мариники.

Общеизвестно, как велико значение Волго-Балтийского водного пути. Канал связывает крупнейший порт на Балтике Санкт-Петербург с Москвой, городами Волги, Камы и Дона, обеспечивает выход к Беломоро-Балтийскому каналу и в Белое море. Перевозки народнохозяйственных грузов по Волго-Балту составляют более 20 млн тонн в год. С постройкой и освоением этой важнейшей глубоководной магистрали появилась возможность осуществлять бесперевалочную транспортировку грузов не только между регионами России, но и между портами северных и южных морей Европы, включая порты Средиземноморья.

Создание надежного водного пути из центральных

камеры составляла 35 метров, ширина — 8,8 м, глубина — около полутора метров. Через год после открытия судоходства на системе в 1811 году, на соединительном канале в с. Петровском на том самом месте, где по преданию, отдыхал Петр I, был воздвигнут монумент, одна из надписей которого гласила: «Петрову мысль Мария совершила».

Начиналась Марининская система от Санкт-Петербурга. В нее входили р. Невы, обводной канал вокруг Ладожского озера, р. Свирь, Онежское озеро, шлюзованная часть р. Вытегры, соединительный канал между р. Вытегрой и Ковжей, шлюзованная часть р. Ковжи, Белое озеро, р. Шексна до г. Рыбинска. Длина водного пу-

## „ПЕТРОВУ МЫСЛЬ МАРИЯ СОВЕРШИЛА“

районов страны в Балтийское море стало задачей первой государственной необходимости еще при Петре I, когда Россия окончательно утвердилась на берегах Балтики, и в устье р. Невы был основан город Санкт-Петербург. Часть грузов к нему доставлялась по древнему волоковому пути, который проходил по рекам Вытегре и Ковже. Путь был длинным, прерывался волоком. Поэтому Петр I и решил соединить две эти реки — Вытегру и Ковжу — каналом. С этой целью он посылает в 1710 году в Вытегорский край шотландского инженера Джона Перри. Джон Перри исследовал водораздел между реками и представил царю несколько проектов соединительного канала. Но смерть Петра I в 1725 году отодвинула строительство канала до начала XIX века.

Указ Павла I от 20 января 1799 года решил судьбу строительства водного пути, названного Марининским в честь императрицы Марии Федоровны, выделявшей ежегодно на строительство из Петербургского воспитательного дома определенную сумму денег.

Строился канал с 1799 по 1810 г. г. Управление работами было возложено на голландского инженера Деволанта. Крестьянскими руками при помощи простейших орудий труда осуществлялась замысловатая инженерная мысль. Первоначально на Марининской системе было построено 28 деревянных шлюзов и 3 полушлюза, из них на р. Вытегре находилось 20 шлюзов и 2 полушлюза, на соединительном канале — 6 шлюзов и на р. Ковже — 2 шлюза и 1 полушлюз. Шлюзы были не только однокамерные, но и двухкамерные, трехкамерные и даже один четырехкамерный. Длина

ти составила 1147 км. В течение первых 12 лет движение по системе было только односторонним — с юга на север, а время прохождения судов от Рыбинска до Санкт-Петербурга равнялось 110(!) суткам. По Марининской системе ходили галиоты, соймы, барки, полубарки грузоподъемностью до 160 тонн (до 10000 пудов). Пропускная способность системы — 30 млн пудов в год. В то время дешевле, чем по Марининской системе, нельзя было провезти груз с Волги в Петербург и северные губернии России.

Ежегодно обслуживали Марининскую систему до 60 тысяч человек. Больше всего людей нанимались бурлаками. Бурлацкая тяга существовала здесь по 1896 года.

Уже в первые годы эксплуатации канала стали обнаруживаться его недостатки. Особые затруднения испытывали суда во время бурь в Онежском и Белом озерах. Поэтому в середине XIX века были построены Белозерский и Онежский обводные каналы. Также были проведены работы по выпрямлению русла канала, ликвидированы полушлюзы, трехкамерные и четырехкамерный шлюзы заменены однокамерными. В результате время прохождения судов по системе сократилось до 70 суток.

В 80-е годы на водоразделе между реками Вытегрой и Ковжей был построен Ново-Марининский канал, заменивший прежний соединительный канал. В тех местах, где прежде суда преодолевали 11 шлюзовых ступеней, на новом канале их оказалось всего 2 шлюза. В 1886 году на водоразделе в с. Александровском был установлен обелиск в честь Ново-Марининского канала, а также отлита памятная медаль.

Решительная перестрой-

(Окончание на 4 стр.)

# „Петрову мысль Мария совершила“

(Окончание.)

(Начало на 3 стр.).

ка всей системы стала неотложным делом к концу прошлого века. К этому времени бечевник вдоль р. Ковжи находился в столь плачевном состоянии, что в его трясинах топили лошади. Судовладельцы жаловались на малую ширину и крутые повороты соединительного канала. Густошлюзованная р. Вытегра обслуживалась исключительно бурлаками и возле шлюзов постоянно образовывались пробки. Не лучше обстояли дела и на р. Шексне.

Проект переустройства Мариинской системы предложил талантливый русский инженер-гидротехник А. И. Звягинцев. Работы, проведенные с 1890 по 1896 годы по проекту Звягинцева, в печати справедливо называли перерождением Мариинки. Они велись на протяжении 700 км. Особая сложность заключалась в том, что сооружения возводились на действующей системе, без прерывания на ней судоходства. На строительстве трудилось около 16 тысяч человек.

За 6 лет была проделана грандиозная работа — снято около 7300 тыс куб. м. грунта, прорыто 42

перекопа, устроен бечевник на протяжении почти 200 км, построено 34 деревянных (на р. Вытегре — 28, на Ново-Мариинском канале — 2, на р. Ковже — 2, на Белозерском канале — 2) и 4 каменных шлюза, 8 плотин, 3 моста и другие сооружения. Особенно впечатляли размеры возведенных строителями в порожистой части р. Шексны 4 каменных шлюзов. Это были уникальные по тем временам сооружения — длина трех из них достигала около 300 метров. Четвертый шлюз, более скромных размеров, был установлен в истоке р. Шексны из Белого озера.

Самые тяжелые работы во время реконструкции Мариинской системы проходили на Девятинском перекопе. Здесь, впервые в России, был применен тоннельный способ, т. е. по дну будущего канала был прорыт тоннель-штольня, в который в пустые вагончики через вертикальные шахты сбрасывали грунт. Таким образом отпала необходимость поднимать грунт вверх из глубокой выемки. Длина Девятинского перекопа составила 900 метров, глубина — 23 метра.

15 июля 1896 года состоялось торжественное

открытие переустроенной Мариинской системы. Россия получила такие каналы и такие шлюзы, каких не имело ни одно государство Европы. А проект переустройства Мариинской системы инженера Звягинцева был удостоен золотой медали на Международном конкурсе в Париже в 1913 году как проект самого грандиозного гидротехнического сооружения. Деревянные шлюзы и плотины Мариинки явились образцом для последующего развития отечественного гидростроительства. Достаточно сказать, что некоторые ее гидросооружения действовали без капитального переустройства до последних дней существования Мариинской системы, до строительства Волго-Балта.

154 года верой и правдой служила Мариинка. И сегодня мы с благодарностью вспоминаем и императора Петра I, как зачинателя этого важного водного пути, и тех людей, которые строили, совершенствовались и долгие годы работали на системе-труженице.

**В. ТЕРЕХОВА,**  
научный сотрудник  
Вытегорского краеведческого музея.