

ЗАРОСШИЙ ВОЛГО-БАЛТ

В XIX в. Петербург был соединен с главной водной артерией России — Волгой — тремя судоходными системами: старейшей Вышневолоцкой (открыта для судоходства в 1708 г.), Тихвинской (1811) и Мариинской (1810). Последняя полностью реконструирована и с 1964 г. получила название «Волго-Балтийский водный путь им. В.И. Ленина».

Водораздельные сооружения Вышневолоцкой системы также реконструированы — построены Ново-Тверецкий канал, Тверецкая ГЭС, но судоходство при этом не предусмотрено.

Тихвинская система, о которой пойдет речь, обладала рядом преимуществ по сравнению с Вышневолоцкой и Мариинской. Она была короче, а навигация по ней длилась на 1 — 1,5 месяца больше.

И к началу XX в. у Тихвинской системы были более благоприятные технико-экономические перспективы для переустройства под крупные суда. Но этого не случилось. Сейчас система заброшена.

Алексей БЕЛЯКОВ,

кандидат технических наук, доктор географических наук, профессор

Алексей БЕЛЯКОВ

студент Московской государственной академии водного транспорта



Леонид Иванович Григорьев

В конце XIX в. Тихвинский водный путь состоял из нескольких частей: р. Волга от Рыбинска до устья р. Молога; р. Молога до устья р. Чагоды; р. Чагода; шлюзованная часть системы (рисунок), включавшая р. Горюнь, оз. Вожанское, р. Соминку, оз. Сомино, р. Валчину (до Нижегородского шлюза), канал, оз. Крупино, канал, оз. Лебедино и р. Тихвинку (с озерами Еглино и Озерское) до Херсонского шлюза; р. Тихвинка; р. Сясь; Приладожские каналы; р. Нева. Шлюзованная часть системы включала 62 ступени с напорами от 1,0 м до 3,9 м. Общая длина Тихвинского пути от Рыбинска до Петербурга составляла 864 версты (около 922 км), Вышневолоцкого и Мариинского путей — 1250 и 1055 верст соответственно (1333,5 и 1125,5 км).

Северно-Волжские водные пути
Б) Сясьский водный путь.



Карта историка Н.П. Загоскина



Херсонский шлюз. Березовая аллея



Река Тихвинка, нижний бьеф Шлиссельбургского шлюза



Тихвинский водораздельный канал



Профиль Балтийского и Волжского склонов Тихвинской системы (верхняя отметка — водораздельный бьеф)

Из-за трудностей плавания по старейшей Вышневолоцкой системе изыскания по альтернативным направлениям, в том числе и по Тихвинскому, были начаты в 1710 г. Петром I. Он в последующие годы подолгу бывал в районе Тихвинского водораздельного канала, где до нынешнего времени сохранился памятник с надписью: «В память посещения Императора Петра Великого между 1712 и 1715 годами. Сооружен в 1762 году».

Вопрос о сооружении по Тихвинскому направлению судоходной системы поднимался в XVIII в. неоднократно, последний раз — в 1797 г. В результате инженер-генералом Ф.П. Деволантом был составлен проект, утвержденный указом Павла I от 1 января 1802 г., и указом Александра I от 5 января 1803 г., где повелевалось немедленно приступить к сооружению системы. В 1811 г., хотя и не все работы были закончены, ввиду предстоящей войны, судоходство по системе было открыто. С 1819 г. до 1860-х гг. система была усовершенствована: полушлюзы заменены камерными шлюзами, устроены водохранилища для питания системы.

В середине XIX в. по системе проходило за навигацию до 5 тыс. судов, район переживал экономический расцвет. Позднее из-за отсутствия нормального финансирования система пришла в упадок, железные дороги перехватили шедшие ранее по ней грузы. Значение окрестных



Памятник Петру I

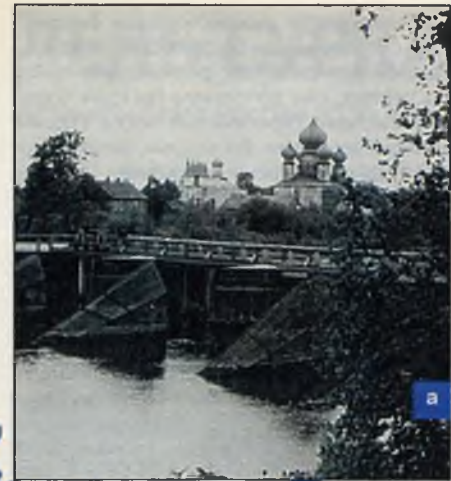
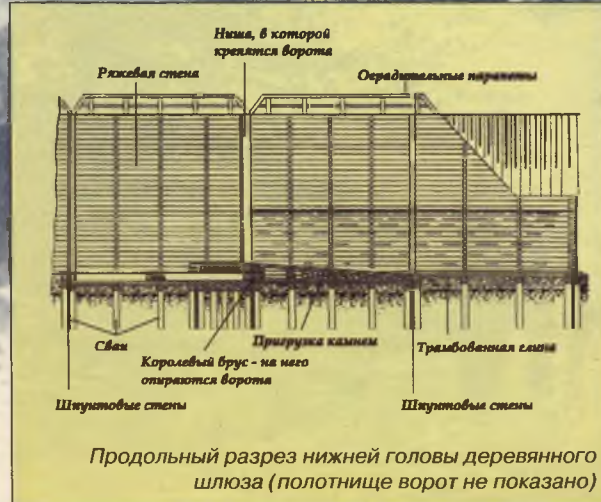


Площина херсонского шлюза — последняя 62-я ступень шлюзованной части системы

ПУСТЬ ПЛАВАЮТ ПО ТИХВИНСКОЙ СУДА...



Таким был этот заброшенный ныне водный путь. План шлюзованной части Тихвинской системы в 1890-х гг. Цифрами на плане обозначены шлюзы: на Волжском склоне системы 1 – Варшавский; 2 – Кулевченский; 3 – Остроленский; 4 – Вологодский; 5 – Казанский; 6 – Воронежский; 7 – Вятский; 8 – Пермский; 9 – Пензенский; 10 – Костромской; 11 – Симбирский; 12 – Тамбовский; 13 – Ярославский; 14 – Нижегородский; на Балтийском склоне системы 15 – Киевский; 16 – Черниговский; 17 – Минский; 18 – Гродненский; 19 – Виленский; 20 – Митавский; 21 – Ревельский; 22 – Рижский; 23 – Полоцкий; 24 – Могилевский; 25 – Витебский; 26 – Рязанский; 27 – Шлиссельбургский; 28 – Валдайский; 29 – Царскосельский; 30 – Кишиневский; 31 – Онежский; 32 – Таганрогский; 33 – Нарвский; 34 – Орловский; 35 – Тобольский; 36 – Иркутский; 37 – Кронштадский; 38 – Дерптский; 39 – Одесский; 40 – Николаевский; 41 – Севастопольский; 42 – Архангельский; 43 – Томский; 44 – Саратовский; 45 – Олонецкий; 46 – Петрозаводский; 47 – Петербургский (2 шлюза – Верхний и Нижний); 48 – Тифлисский; 49 – Калужский; 50 – Московский; 51 – Владимирский; 52 – Житомирский; 53 – Курский; 54 – Псковский; 55 – Харьковский; 56 – Полтавский; 57 – Смоленский; 58 – Тверской; 59 – Новгородский; 60 – Тихвинский; 61 – Херсонский



Плотина Тихвинского шлюза (на заднем плане – Тихвинский Успенский монастырь), 1976 г. (а) и 2000 г. (б)



Тихвинский шлюз, 1976 г. (а) и 2000 г. (б)



Нижняя голова
Варшавского шлюза



Варшавский шлюз — первая ступень
на Волжском склоне системы, 2004 г.

территорий и, особенно, г. Тихвина было потеряно. В 1880-х гг. видный тихвинский общественный деятель, литератор и краевед Л. И. Григорьев утверждал, что «единственная надежда на поправку материального положения города заключается в лучшем устройстве Тихвинской системы, отчего на ней вновь возникнет судоходство...». Однако реконструировать ее никто не торопился.

До 1880-х гг. габариты шлюзов системы составляли: длина 10 сажень (21,3 м), ширина 16 футов (2,3 саж., 4,9 м), минимальная глубина «на короле» $2\frac{1}{2}$ фута ($4\frac{1}{4}$ аршина¹, 0,75 м). В 1882 — 1890 гг. гидротехнические сооружения системы были все-таки реконструированы, причем шлюзы приспособлены для пропуска судов длиной 12 саж. (25,6 м) и шириною 2 саж. (4,25 м) с осадкой $8\frac{1}{4}$ аршина (1,42 м). В разрушенном полусгнившем виде эти сооружения существуют до сих пор.

До середины 1970-х гг. использовались 4 гидроузла системы (из 62) с деревянными

плотинами и шлюзами (Херсонский, Тихвинский, Новгородский и Тверской), ходили пассажирские теплоходы в пределах зоны отдыха г. Тихвина. Сейчас эти гидроузлы тоже разрушены. В конце 70-х гг. на месте Тверского гидроузла построена новая бетонная плотина для обеспечения водоснабжения г. Тихвина (уже без шлюза).

Вопрос о значении и перспективах Тихвинского водного пути неоднократно обсуждался в 1890-х гг. различными государственными и общественными инстанциями. Управлением внутренних водных путей МПС были проведены изыскания и составлены проекты улучшения пути раздельно инженерами Ф.И. Левандовским для северного и Н.П. Пузыревским — для южного участков пути. Проекты предполагали шлюзование ранее свободных рек Сяси и Чагодощи, расчистку р. Мологи. Однако радикального увеличения габаритов пропускаемых системой судов эти проекты не предполагали.

В 1908—1909 гг. Н.П. Пузыревский доказывал, что проект реконструкции Тихвинского пути для плавания судов малой грузоподъемности «следует оставить без исполнения» и, поскольку «с технической стороны никаких препятствий к переустройству Тихвинской системы для судов большой грузоподъемности не существует, а со стороны экономической такое переустройство крайне необходимо», желательно переустроить Тихвинский путь под такие суда.

Междуведомственная комиссия под председательством В.Е. Тимонова (1909 — 1913), утверждая, что Тихвинский путь «надлежит привести в порядок», не пришла к единому мнению, следует ли придать пути значение магистрального или местного, и, соответственно, под какие суда его переустраивать. Но в любом случае считала необходимым на участке от устья р. Сяси до г. Тихвина трассу пути не менять, и переустроить его под намеченные Комиссией в качестве «нормальных» для магистральных путей габариты судов. Комиссия назначила одинаковые габариты шлюзов магистральных путей всей территории России: они должны были проектироваться под суда длиной с постоянными частями руля 35 саж. (около 75 м), шириной 4,5 саж. (9,6 м), с осадкой не менее $10\frac{1}{4}$ аршина (около 1,8 м). Однако в дальнейшем система была властями забыта.

Сегодня при реконструкции Тихвинская система могла бы приобрести новое, важное для развития региона значение. Во-первых, она дополнила бы транспортную систему Европейской части России новыми звеньями. Во-вторых, решила бы ряд водохозяйственных проблем Тихвинского и других районов Ленинградской области. В-третьих, получила бы выработку электроэнергии на гидроэлектростанциях при ступенях системы (по нашим данным на р. Тихвинке имеется одна малая гидроэлектростанция — Михалевская, 1983 г. постройки, мощностью 176 кВт, ее выработка 0,79 млн кВтч/г; при реконструкции Тихвинской системы подобных ГЭС могли бы быть построены десятки). И наконец, реконструированная система дала бы новый толчок для экономического и культурного развития ныне запустевшего региона. Ведь трасса Тихвинской системы проходит по малонаселенным и экологически чистым местностям, важной (если не доминирующей) ее функцией мог бы стать водный туризм.

Чтобы возродить Тихвинскую систему, необходимо проведение исследовательских и проектных работ, обосновывающих необходимость и целесообразность ее реконструкции. Тихвинская система должна быть реконструирована от Рыбинского водохранилища (р. Молога) до Ладожского оз. (устье р. Сяси). Габариты судовых ходов и судопропускных сооружений на основной трассе системы должны быть теми же, что у Волго—Балта. Основная трасса системы, возможно, должна проходить южнее, с учетом очевидного еще в начале XX в. желания снижения отметки водораздельного бьефа². Однако из-за туристической привлекательности г. Тихвина, р. Тихвинки, Тихвинского канала с памятником Петру I и живописными окрестностями, фрагмент нынешней (заброшенной) части системы должен быть восстановлен по состоянию начала XX в. и приспособлен для туризма на небольших судах. В единый комплекс с реконструкцией Тихвинской судоходной системы могут и должны быть включены гидроэнергетические, водохозяйственные и гидромелиоративные проекты. **ТМ**

² Бьеф — водное пространство по одну сторону плотины или между шлюзами. Водораздельный бьеф — самый верхний бьеф судоходной системы.



Подходный канал Варшавского шлюза

¹ Четверть аршина (17,8 см) — основная единица измерения судоходных глубин до 1930-х гг.