

26.2

A85

Арсеньев, К.И.

Гидрографическое обозрение России//
Журнал М-ва внутр. дел. - 1836. - 4. 19. -
С. 1-76, 336-405, 540-589.

KIII-1309270

Ксерокопия

кр.

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБОЗРѢНІЕ РОССІИ.

Всѣ страны, имѣющія удобство сбывать произведенія природы или искусства, пользующіяся выгоднымъ воднымъ сообщеніемъ, находящіяся близъ обширныхъ торжищъ, увѣренныя въ возмездіи за свою дѣятельность, поощряются къ большому трудолюбію, къ большому произведенію. Хотя бы природа разсыпала всѣ блага свои въ какой либо землѣ, хотя бы всѣми естественными сокровищами избыточествовала какой край; но ежели сей край, ежели земля сія отторгнута отъ связи съ другими, ежели лишены удобнаго воднаго сообщенія, то сіи благословенныя отъ природы страны останутся навсегда обитающимъ бѣдныхъ народовъ. Удобство мѣны и торгова даетъ цѣнность произведеніямъ природы и искусства.

Россійское Государство имѣетъ весьма счастливую естественную систему водъ; рѣки, болѣе или менѣе примѣчательныя длиною своего теченія и своею судоплавательностью, образуютъ

огромную гидрографическую сеть, объемлющую все протяженіе Россіи и простирающую свои нити по всѣмъ направленіямъ и во всѣ стороны. Дѣйствія таковой системы водной благотельны для внутренней торговли: несмѣтные капиталы разносятся ежегодно по рѣкамъ судоходнымъ изъ края въ край Имперіи и даютъ жизнь народной промышленности.

Правительство въ теченіе минувшаго XVIII и въ началѣ текущаго XIX столѣтія сдѣлало много для распространенія выгодъ воднаго сообщенія естественнаго, чрезъ, умноженіе искусственныхъ путей, чрезъ ископаніе каналовъ. Много сдѣлано и дѣлается,—но сколько еще остается предначертать и совершить на пользу царства и народа?

І. Естественная система водъ въ Россіи.

Главнымъ хранилищемъ воднымъ и богатѣйшимъ водоспускомъ естественнымъ должны, по справедливости, считаться Алаунскія горы изъ коихъ берутъ свое начало самыя великія рѣки Европейской Россіи, текуція по противоположнымъ направленіямъ: Волга изъ восточной ихъ отрасли, Донъ и Ока изъ юго-восточной, Днѣпръ изъ южной, Нѣманъ и Западная Двина изъ юго-западной, Онега и Сѣверная Двина изъ сѣверо-восточной.

Кромѣ сего главнаго внутренняго водоспуска находятся на оконечностяхъ Россіи другіе вспомогательные; такъ: *на сѣверъ*, Финляндскія горы, выпускающія изъ себя рѣки: Улео, Кюро, Кумо и Кюмень, и въ своихъ ущеліяхъ или долинахъ горныхъ содержащія множество огромныхъ водовмѣстилищъ или озеръ, дающихъ также начало многимъ рѣкамъ, напр. Свири, Невѣ, и проч. *На юго-западъ*, Карпатскія горы, дающія начало Вислѣ, Днѣстру и Бугу. *На югъ*, Таврическія, изъ коихъ текутъ Салгирь и Карау, и Кавказскія горы, низвергающія съ себя воды рѣкъ: Кубани, Ріона, Кура, Терека и т. д. *На востокъ*, Уральскія горы, изъ коихъ вытекаютъ Печора и Кама изъ сѣверо-западной ихъ отрасли; Чусовая, Бѣлая, Сакмара и Уралъ изъ юго-западной; Сосва и Тура изъ сѣверо-восточной, и Тоболъ съ Исегомъ и Уемъ изъ юго-восточной. Въ *Сибири*: Алтайскія горы, дающія начало водамъ системы Обской; Саянскія — рѣкѣ Енисею со всею его системою; Нерчинскія — Амуру; Байкальскія — водамъ системы Ленской; и Становой или Яблонной хребетъ, изъ коего текутъ Охота, Пенжина, Анадырь и Камчатка.

Всѣ рѣки, начинаясь изъ горъ или возвышенностей, направляются по покатости, съ высшаго мѣста на низшее и изливаются въ моря или непосредственно: *главныя рѣки*, или посредственно: *побогныя рѣки*, служащія вспомогательными средствами для главныхъ водяныхъ путей.

*

Чтобы точнѣе указать все водныя пути, устроенныя въ Россіи самою природою, чтобы яснѣе рассмотреть все звѣнья или нити огромной гидрографической сѣти, охватывающей все обширное отечество наше, я раздѣлилъ Россію на 15 гидрографическихъ округовъ: Волжскій, Окскій, Камскій, Сѣверо-Двинскій, округъ великихъ озеръ, Западно - Двинскій, Нѣманскій, Вислинскій, Днѣстровскій, Днѣпровскій, Донскій, округъ водъ Кавказскихъ, Обскій, Енисейско-Ленскій и Яблонногорскій.

IV. *Гидрографическій Округъ Сѣверо-Двинскій.*

Сей округъ заключаетъ въ себѣ весь сѣверо-востокъ Европейской Россіи или двѣ, огромныя по пространству своему, губерніи: Архангельскую и Вологодскую. Большая часть рѣкъ, здѣсь протекающихъ, имѣетъ одинакое происхожденіе съ рѣками Камской системы, беретъ начало изъ сѣверо-западнаго конца Уральскихъ горъ, и своими истоками близки къ водамъ Камской системы; меньшая часть истекаетъ съ высотъ Финляндскихъ и Алаунскихъ.

Главная въ семъ округѣ рѣка *Сѣверная Двина*, одна изъ примѣчательнѣйшихъ рѣкъ Россіи, благотворная особенно для бѣднаго сѣвера, составляется изъ рѣкъ Сухоны и Юга, орошаетъ часть Вологодской губерніи и всю Архангельскую, и протекши 670 верстъ, изливается въ Бѣлое море пятью широкими рукавами. Отъ самаго начала до устья она судоходна, и ежегодно покрываема бываетъ множествомъ большихъ и малыхъ судовъ, по ней плывущихъ къ Архангельскому порту. Въ 1828 году прошло по ней разнаго наименованія рѣч-

ныхъ судовъ 605 и сверхъ того сплавлено до 1000 плотовъ. Цѣна товаровъ или груза, на нихъ находившихся, простиралась до 9.200.000 рублей. Число людей, на сихъ судахъ употребленныхъ, было до 10.500 человѣкъ. Судоплаваніе по Сѣверной Двинѣ совершается внизъ по теченію, при хорошей погодѣ, въ 5—6 дней, а вверхъ суда тянутся около трехъ недѣль, ежели нѣтъ попутныхъ вѣтровъ.

Рѣки, составляющія Сѣверо-Двинскую систему водъ, суть Югъ и Сухона, кои даютъ начало самой Двинѣ, и рѣки въ нее впадающія, кои суть:

Рѣки, впадающія въ Сѣверную Двину:

Съ правой стороны.

Съ лѣвой стороны.

Вычегда.

Вага.

Пинега.

Ѣцца.

Югъ выходитъ изъ болотъ Вологодской губерніи и течетъ на пространствѣ 661 версты прежде соединенія съ рѣкою Сухоной, откуда принимаетъ свое начало Сѣверная Двина. Рѣка Югъ судоходна для однихъ весеннихъ сплавовъ отъ города Никольска до ея устья, на разстояніи 390 верстъ. Пристани находятся въ Никольскѣ и при устьяхъ рѣки *Пушлы*; отъ Никольской пристани до устьевъ Юга суда достигаютъ въ 4—5 сутокъ; число судовъ, здѣсь проходящихъ, простирается до 35, и плотовъ до 40.

Оцѣнка груза или товаровъ на нихъ опредѣляется до 1.000.000 рублей, а число водоходцевъ и работниковъ до 2.000 человѣкъ.

Въ Югъ впадаетъ рѣка *Луза*, выходящая также изъ болотъ Вологодской губерніи и протекающая на разстояніи 600 верстъ. Судоплаваніе по Лузѣ производится только въ весеннее время отъ Ношульской пристани на 460 верстъ, до ея устья; кромѣ сей, находится еще на Лузѣ пристани Быковская и Лальская. Въ 1828 году прошло по сей рѣкѣ 83 различной величины судовъ съ грузомъ на 3.500.000 рублей. Людей рабочихъ на сихъ судахъ употреблено было до 5.000 человѣкъ: и судоплаваніе, и торговые обороты гораздо значительнѣе на Лузѣ, нежели на главной ея рѣкѣ Югъ.

Сухона вытекаетъ изъ Кубенскаго озера и до соединенія съ Югомъ протекаетъ 601 версту; она судоходна отъ самаго своего истока; но здѣсь главное судоплаваніе производится весенними водами; при хорошемъ состояніи погоды, суда поспѣваютъ къ устью въ 5 сутокъ, а вверхъ поднимаются въ 10—12 дней. Въ 1828 году число судовъ, прошедшихъ по Сухонѣ, было 292, а плотовъ и паромовъ 815; на нихъ рабочихъ людей до 4.200 человѣкъ; грузъ или товары провезенные оцѣнены на 3.900.000 рублей. Пристани по сей рѣкѣ устроены при самомъ ея истокѣ изъ озера, при

устьяхъ рѣкъ Вологды, Толшмы и Тотмы, впадающихъ въ Сухону, и при городѣ Устюгѣ.

Изъ побочныхъ рѣкъ Сухоны самая примѣчательная для судоходства есть *Вологда*, выходящая изъ болотъ Вологодской губерніи и протекающая отъ истоковъ до устья 150 верстъ; сія рѣка судоходна только на разстояніи 50 верстъ, отъ города Вологды до изліянія въ Сухону. Главное судоплаваніе производится весенними водами и совершается внизъ по теченію менѣе полусутокъ, а вверхъ въ полторы и двои сутки. Единственная большая пристань на сей рѣкѣ находится въ городѣ Вологдѣ. Число судовъ въ 1828 году было 156, и сверхъ того 800 лѣсныхъ плотовъ; цѣна товаровъ, на нихъ провезенныхъ, опредѣлялась до 2.400.000 рублей, и число рабочихъ людей на судахъ до 2.500 человекъ.

Вычегда выходитъ изъ болотъ Вологодской губерніи и протекаетъ 1.100 верстъ отъ истоковъ до впаденія своего въ Сѣверную Двину, которая, по соединеніи съ Вычегдою, содѣлывается истинно великою рѣкою. Вычегда можетъ уже считаться судоходною, начиная отъ селенія Помоздина, на пространствѣ 900 верстъ, до своего устья; но важнѣйшее и безпрепятственное плаваніе по ней производится отъ городовъ Устьсысольска и Яренска, гдѣ, равно какъ и въ Сольвычегодскѣ, устроены удобныя

для судовъ пристани. При хорошемъ состояніи погоды, суда, идущія внизъ, проплываютъ въ сутки по 100 верстъ и болѣе, а вверхъ поднимаются по 25 верстъ. По показанію за 1828 годъ, число судовъ, прошедшихъ по сей рѣкѣ, опредѣлялось до 60, оцѣнка груза на нихъ до 900.000 рублей, а число водоходцевъ и работниковъ до 1.000 человекъ. Рѣка *Сѣверная Кельтма*, впадающая въ Вычегду, сближается своимъ теченіемъ съ водами Южной Кельтмы, изливающейся въ Каму, и соединенная съ нею искусственно, служитъ проводнымъ путемъ для странъ Бѣломорскихъ въ страны Закамскія или Уральскія,

Вага беретъ свое начало Вологодской губерніи въ Тотемскомъ уѣздѣ изъ Важскаго болота, и протекая мимо Вельска и Шенкурска въ Архангельской губерніи, впадаетъ въ Двину. Длина теченія ея 425 верстъ. Плаваніе по ней бываетъ только весною на малыхъ судахъ и на плотахъ. Въ 1828 году товаровъ провезено по Вагѣ на 400.000 рублей.

Въ Вагу впадаютъ двѣ судоходныя рѣки: *Кокишенга* и *Устьѣ*; съ первой сплавлено въ 1828 году груза разнаго суммою на 105.000 рублей, а со второй, т. е. съ рѣки Устья, на 65.000 рублей.

По отчету Архангельскаго Гражданскаго Губернатора, полученному мною въ 1829 году, показана въ числѣ судоходныхъ рѣкъ:

Тѣмца и впадающія въ нее *Вайлуга* и *Середлехренга*, приносящія пользу своими водами и судоплаваніемъ по нимъ исключительно жителямъ Холмогорскаго уѣзда. Суда съ грузомъ, по нимъ плавающія, направляются къ Сѣверной Двинѣ, и потому ни о числѣ судовъ и судорабочихъ, ни о цѣнности грузовъ, по симъ рѣкамъ провозимыхъ, отдѣльно на каждой рѣкѣ не показано, но означено вообще, что на всѣхъ ихъ было въ движеніи 120 судовъ, съ 500 человекъ судорабочихъ и съ грузомъ на 150.000 рублей.

Пинега выходитъ изъ Вологодской губерніи и течетъ по Архангельской, гдѣ и сливается съ Двиною. По ней, въ весеннее время, гонять много листовенничнаго корабельнаго лѣса къ Архангельской верфи. У города Пинеги она отдѣляетъ большой рукавъ—*Кулой*—который, въ видѣ особенной рѣки, течетъ на большое разстояніе къ сѣверу и впадаетъ въ Бѣлое море. По симъ двумъ рѣкамъ, въ 1828 году, прошло 44 разной величины судовъ и плотовъ, съ грузомъ на сумму около 100.000 рублей, а судорабочихъ было до 200 человекъ.

Всѣ рѣки Сѣверо-Двинской системы орошаютъ только внутреннія части сего Гидрогра-

финскаго округа; но къ востоку и къ западу отъ Сѣверной Двины находятся другія рѣки, болѣе или менѣе сплавныя и судоходныя, хотя съ нею не сливающіяся, но составляющія собою какъ бы дополненіе ея; то, что не могли доставить Двина съ ея побочными рѣками, то разносятъ Мезень и Печора на восточной сторонѣ, и Ненокса, Уна, Онега, Кемь, Кола и Тулома на западной сторонѣ,

Мезень истекаетъ изъ Вологодской губерніи и, оросивши Мезенской уѣздъ Архангельской губерніи, впадаетъ въ Бѣлое море въ 50 верстахъ ниже города Мезена. По принятіи рѣки *Ваики* (древ. Удора), она становится большою рѣкою; но ходъ по ней только весною, и то на малыхъ лодкахъ,

Далѣе на востокъ отъ Мезени течетъ *Большая Печора*—рѣка, принадлежащая къ системѣ водъ сѣвернаго океана. Она выходитъ изъ Каменнаго пояса, близъ общаго предѣла трехъ губерній: Вологодской, Тобольской и Пермской, и, протекши по необитаемымъ и впускъ лежащимъ странамъ, на разстояніи 2000 верстъ, вливается въ Пустозерскую губу или заливъ сѣвернаго океана. Рѣки; *Ижма* съ лѣвой стороны и *Уса* съ правой, усиливаетъ своими водами теченіе Печоры; берега Ижмы населены и нѣсколько обработаны; Уса течетъ по непроходимымъ тундрамъ. Можно ли въ-

рить сказанію, будтобы когда-то думали соединить искусственно воды рѣки Усы съ водами рѣки Соби, или страны Печорскія съ Обскими? Изъ Пермской губерніи, частію посредствомъ разныхъ рѣкъ, частію сухимъ путемъ, привозятся товары въ Печору и слѣдуютъ по оной до Пустозерскаго городка; сіи товары, состоящіе большею частію изъ хлѣбныхъ припасовъ, суммою отъ 20.000 до 30.000 рублей, распродаютъ въ Пустозерскѣ, гдѣ, на обмѣнъ, покупаются мѣха и соленая рыба, вывозимыя оттуда зимнимъ путемъ.

Судоходствомъ по нижнимъ частямъ Мезени и Печоры занимаются до 50 человѣкъ, которые прогоняютъ по нимъ рѣкамъ около 25 барокъ и лодокъ, съ грузомъ разныхъ товаровъ на сумму болѣе 250.000 рублей.

Непокса и *Уна*, береговыя рѣки, протекающія на небольшое пространство между Двинскою и Онежскою губами, впускаютъ въ нижнія части свои до 10 судовъ, съ грузомъ около 25.000 рублей, и занимаютъ судоплаваніемъ до 50 человѣкъ.

Онега выходитъ въ Новгородской губерніи изъ озера Вожи подъ именемъ р. Свидь, протекаетъ чрезъ озеро Лаче и, въ Олонецкой губерніи, по выходѣ изъ сего озера, принимая названіе Онеги, въ Архангельской впадаетъ

въ Бѣлое море. Великая быстрота водъ ея, происходящая отъ множества пороговъ, коими она усѣяна, препятствуетъ свободному судоплаванію по ней. Только во время полыхъ водъ весеннихъ ходятъ здѣсь суда, нагруженные преимущественно лѣсомъ строевымъ и корабельнымъ. Въ 1828 году къ пристани Онежской пришло и съ верху по рѣкѣ, и съ низу, съ береговъ моря, 47 судовъ, съ грузомъ на 328.600 рублей; на сихъ судахъ находилось 115 человѣкъ судорабочихъ, собственно Онежскому уѣзду принадлежащихъ.

Кемь начинается на границахъ Финляндіи, протекаетъ поперекъ тройственного озера Кунто, и чрезъ Кемской уѣздъ многими излучинами катитъ быстро свои воды въ Бѣлое море; по быстротѣ своей, она не удобна для хода большихъ судовъ; только мелкія лодки плаваютъ по ней, а большія суда съ моря входятъ въ нижнія ея части. Въ 1828 году прибыло на пристань города Кемі разныхъ судовъ и лодокъ 218, съ грузомъ на 386.200 рублей; судорабочихъ было 844 человѣка.

Кола и *Тулома*, небольшія, сплавныя для мелкихъ лодокъ рѣки, текуція въ холодной Лапландіи, служатъ естественными путями сообщенія сихъ пустыхъ и безплодныхъ странъ съ землями Двинскими, посредствомъ моря. Въ 1828 году 275 судорабочихъ пригнали въ Колу 355 судовъ, съ грузомъ на 390.000

рублей: оленинѣ кожи и рога, рыба, соль и съѣстные припасы были главные предметы привоза и вывоза,

И такъ, по судоходнымъ рѣкамъ Россійско-Европейскаго сѣвера въ 1828 году прошло судовъ, лодокъ и плотовъ:

По Сѣверной Двинѣ	1603
По рѣкамъ Сѣверо-Двин. системы	2423
По рѣкамъ системъ Бѣломорскаго и Сѣвернаго Оксана	655
Всего	4,685 суд. и плт.

Провезено разныхъ товаровъ: по Двинѣ на 9,200.000 руб.

По рѣкамъ Сѣверо-Двинской системы на 12,520,000 —

По рѣкамъ системы Бѣломорской и Сѣвернаго Оксана 1,579.000 —

Всего 23,099.000 руб.

Людей, судоходствомъ занятыхъ, было: на Сѣверной Двинѣ , 10,500 чел.

На р. Сѣвер. Двин. сист. 15,400 —

На р. сист. Бѣлом. и Сѣв. Ок 1,554 —

Всего 27,254 чел.

Можно полагать утвердительно, что все означенное число судоходцевъ принадлежитъ къ массѣ народонаселенія только двухъ губерній: Вологодской и Архангельской; въ обѣихъ сихъ губерніяхъ общее число жителей опредѣ-

ляется до 950.000 душъ; слѣдственно, число судоходцевъ содержится къ общему числу жителей сего края почти какъ 1: 35, т. е. меньше, нежели изъ 35 человекъ всего населенія, приходится одинъ судоходствомъ занимающійся, или употребленный на работы при славѣ судовъ по рѣкамъ.

V. Гидрографическій округъ Озерный.

Въ сѣверо-западной части Европейской Россіи сама природа установила богатые водохранилища, пускающія изъ себя безчисленное множество истоковъ, изъ которыхъ образуются великія и малыя рѣки, несущія дань водъ своихъ морю Балтійскому посредственно или непосредственно. Все пространство отъ береговъ Торнео и Колы, по прямому направленію съ сѣвера на югъ, до оконечностей Пейнуса, Вирца и Селигера, и отъ заливовъ Ботническаго и Финскаго до истоковъ Онеги, Сухоны, Шексны и Волги, съ запада на востокъ, устьяно озерами, изъ коихъ нѣкоторыя составляютъ цѣлыя бассейны или отдѣльныя системы водныя. Всю сію обширную полосу земли справедливо называютъ *страною великихъ озеръ*: она для Европы то, что Канада и внутреннія Индійскія земли для Сѣверной Америки. Сія полоса или озерный округъ естественнымъ образомъ дѣлится на двѣ половины, не равныя протяженіемъ и не сходныя между собою характеромъ водъ своихъ; первая или сѣверная

половина гораздо обширнѣе южной, содержитъ въ себѣ озера и рѣки, питаемыя запасомъ водъ изъ горъ Скандинавскихъ или Финляндскихъ; вторая или южная половина, простирающаяся на югъ отъ Невы, Ладожскаго озера, рѣки Свири и отъ озеръ Онежскаго, Лача и Кубенскаго, имѣетъ воды, накопленныя на высокихъ равнинахъ Алаунскихъ. Воды первой половины мало удобны къ судоплаванію: загромождены, такъ сказать, островами, устьями пикерами и порогами, отъ того быстры и стремительны; воды второй половины, рѣки и даже озера, свободнѣе отъ сихъ преградъ къ судоходству, тише, безопаснѣе въ своихъ волненіяхъ и потому полезнѣе для странъ, къ нимъ прилежащихъ или ими орошаемыхъ. Озера: *Сайма, Иляя, Пугеярви, Улеатрескъ, Пиелисъ - Ярви* и *Оривеси* въ первой половинѣ, *Ладожское, Онежское, Бьлоозеро, Ильмень* и *Пейпусъ* во второй—суть примѣчательнѣйшія какъ по величинѣ своей, такъ и потому, что наибольшее число рѣкъ и принимаютъ, и выпускаютъ. Рѣки, въ семь округъ протекающія и почти всѣ къ одному бассейну принадлежащія, т. е. къ бассейну моря Балтійскаго, направляются однѣ къ водамъ Ботническаго залива, другія изливаются въ воды залива Финскаго, инныя выходятъ изъ озеръ и впадаютъ въ озера, а нѣкоторыя, выходя изъ озеръ, изливаются въ большія рѣки, или истекая изъ влажныхъ возвышенностей, впадаютъ въ озера.

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБОЗРѢНІЕ Р О С С І И.

(Окончаніе).

Искусственная система водъ.

Природа сдѣлала много для блага Россіи, для удобнаго соединенія ея обитателей, разсѣянныхъ на обширномъ пространствѣ Европейской половины; 9 главныхъ рѣкъ и множество побочныхъ, будучи судоходными или во все лѣто, или по крайней мѣрѣ во время половодія, связываютъ отдаленнѣйшія части Имперіи между собою и разносятъ повсюду предметы потребления. Дѣйствія споль счастливой естественной системы водъ благотѣпелны для внутренней торговли; и теперь обращаются несмѣлныя капиталы на пристаняхъ и порожницахъ — но чего не лѣзя надѣяться въ будущемъ, когда увеличатся и улучшатся творительныя силы работы, когда больше свѣта, больше образованія разольется въ народъ?

Сибирь, какъ видно было изъ описанія ея рѣкъ, не имѣетъ такой выгодной сиспемы водъ: рѣки ея, величиною знаменитыя, мало приносятъ пользы въ отношеніи къ судоходству и торговлѣ; всѣ онѣ имѣютъ теченіе отъ Юга къ Сѣверу, отъ теплыхъ странъ къ холоднымъ; нижнія части сихъ рѣкъ продолжаются по странамъ, гдѣ двѣ шестни года и болѣе свирѣпствуютъ зимняя спужа; припомъ же онѣ протекаютъ по землямъ, въ коихъ обитаютъ народы дикіе, бѣдные, не имѣющіе ни понятія о гражданскихъ связяхъ, ни избытковъ для мѣны, ограничивающіеся одною только нуждою дневнаго своего содержанія. Никакое искусство человеческое не можетъ пособить симъ неудобствамъ природы.

Правительство до XVIII столѣтія не только въ Сибири, но и въ Европейской Россіи не предпринимало почти ничего къ усовершенствованію естественныхъ водяныхъ пушей. Россія до временъ Петра Великаго не имѣла и не могла имѣть обширныхъ торговыхъ сношеній съ Европою; моря Балтійское и Черное, главные нынѣ проводники нашей торговли, были тогда внѣ предѣловъ Россіи; только Бѣлое море на Сѣверѣ и Каспійское на Югѣ прилежали владѣніямъ Россійскимъ; но первое слишкомъ отдалено отъ богатѣйшихъ странъ Европы, а второе ведетъ къ народамъ и государствамъ Азіи, и теперъ даже не славящимся общипельностію и любовію къ инѣземцамъ. Всѣ коммер-

ческія предпріятія Русскихъ ограничивались большею частію сдѣлками на внутреннихъ рынкахъ и мѣноюю торговою въ большихъ городахъ, расположенныхъ на знамныхъ рѣкахъ; отъ того народная дѣятельность не имѣла довольно жизни, отъ того предметы потребленія были просты, не многочисленны и единообразны. Петръ принявъ царство, коего нравственный силы еще не были развиты отъ недостатка въ способахъ къ развитію; Онъ рѣшился доставить Россіи сіи способы, хотѣлъ ввести ее въ систему державъ Европейскихъ; для сего нуженъ Ему былъ приморскій портъ, необходима свобода плаванія по морямъ Европейскимъ. Съ сею цѣлію предпріявъ былъ походъ на Азовъ и совершенно завоеваніе сего города; оно не упрочилось за Россією; Петръ не имѣлъ счастья утвердиться во владѣніи береговыми спранами Азовскаго и Чернаго морей, но какъ бы въ возмездіе за сію неудачу получилъ пріобрѣтеніе болѣе драгоцѣнное: овладѣвъ Ингерманландією, Эстляндією и Лифляндією. Финскій заливъ и Балтійское море открыли Русскимъ прямой путь въ образованныя и богатые спраны Европы. Основаніе Петербурга произвело необыкновенныя послѣдствія для промышленности и торговли, какъ внешней, такъ и внутренней, и необходимо долженствовало породить нынѣшнюю систему каналовъ устройства; и дѣйствительно, первая идея о всѣхъ почти каналахъ, уже существующихъ въ Россіи или еще совершаемыхъ, современна построй-

нію Пешербурга. Можно думатьъ, что ежели бы ПЕТРЪ завоевалъ прежде Ливонію, а не Ингерманландію, то Рига содѣлалась бы столицею Россіи, Пешербургъ вѣроятно не существовалъ бы, и Сѣверо-западъ Россіи имѣлъ бы другую политическую физіогномію.

ПЕТРЪ, сдѣлавъ Пешербургъ столицею своею и главнѣйшимъ портомъ царства, долженствовалъ необходимо заботиться о сопряженіи его съ внутренними частями Государства, и даже съ самыми отдаленными. Перевозокъ товаровъ сухопутный и затруднительнъ и многоспоущъ: Пермь отстоитъ отъ Пешербурга на 2,150 верстъ, Астрахань на 2,125; какимъ же образомъ города сіи, или Востокъ и Югъ Россіи, могутъ прямо сообщаться съ Западомъ и передавать взаимно свои произведенія? Безъ содѣйствія искусства это было невозможно. Геній ПЕТРА изыскалъ возможность отстранить сіи затрудненія и соединить столицу неразрывною цѣпью водныхъ сообщеній съ главными пунктами царства. Обозрѣвъ подробно всю систему водъ озерныхъ, естественно сопрягающихся съ бассейномъ Балтійскаго моря, Онъ немедленно начерпалъ планы къ искусственному соединенію оныхъ съ системою водъ Волжскихъ; небольшая часть сихъ плановъ выполнена еще при Его жизни, другіе осуществлены ко благу Имперіи позднѣйшими Его Преемниками; нѣкопорыя же идеи ПЕТРА, равно свѣтлыя и благотворныя, не ис-

полнены доселѣ; впрочемъ при неусыпномъ попеченіи нынѣшняго Главнаго Управленія Путей Сообщенія не только предположенія Петровы приводятся въ исполненіе, но преднамѣрены совершенно новые пущи, указанные временемъ, измѣнившеюся жизнію Россіи и новыми потребностями народа.

Итакъ начало устроенія водныхъ путей искусственныхъ относится къ царствованію Петра I; Онъ, богатый всѣми родами славы, первый открылъ своимъ подданнымъ легкіе и вѣрные пущи къ сближенію ихъ между собою и къ обогащенію; назовемъ здѣсь мужей, вмѣстѣ съ Петромъ или послѣ него шедшихъ по этому поприщу, и заслужавшихъ своими трудами благодарности согражданъ своихъ. Сердюковъ, Графъ Минихъ, Графъ Сиверсъ, Герардъ, Графъ Румянцовъ, Принцъ Георгъ Голшейнъ—Ольденбургскій, Деволаншъ и Беманкуръ сущіе лица, достойныя памяти въ попоминѣ. Царствованія Императоровъ Павла и Александра ознаменованы счастливымъ исполненіемъ большей части предположеній Петра. Императрица Марія оставила по себѣ несокрушимый памятникъ своей любви къ Россіи. Императоръ Николай I уже совершилъ многое, начатое прежде Него, но еще болѣе начинаеть Самъ. Въ Герцогъ Александръ Виртембергскомъ имѣлъ Онъ достойнаго сотрудника, который, съ 1822 года нося званіе Главноуправляющаго Пущами Сообщеній, своею не-

усыпною дѣятельностію и счастливымъ исполненіемъ благодѣшительнѣйшихъ предположеній спяжалъ себѣ уваженіе Монарха и благодарность признапельной Россіи.

Что же имѣемъ мы теперь по части искусственныхъ путей воднаго сообщенія, что будемъ еще имѣть вскорѣ? и что можемъ имѣть со временемъ?

1. *Каналы существующіе.*

И въ нынѣшнемъ состояніи судоходства, хотя оно еще далеко отъ предполагаемой возможной обширности, большая часть губерній состоить во взаимной зависимости одна отъ другой; Югъ, Востокъ и Сѣверъ несутъ дань произведеній своихъ Западу; всѣ почти части Имперіи могутъ безъ большихъ издержекъ передавать свои богатства Петербургу для него самого и чрезъ него всѣмъ землямъ Европейскимъ. Моря, облегающія крапчія Россіи, соединены между собою: Балтійское съ Каспійскимъ, Каспійское съ Бѣлымъ, Бѣлое съ Балтійскимъ и Балтійское съ Чернымъ; только море Азовское не имѣетъ еще искусственнаго сообщенія съ другими морями; равнымъ образомъ устроены сопряженія между различными системами судоходныхъ рѣкъ; только рѣки гидрографическихъ округовъ: Днѣпровскаго и Донскаго не пользуются доселѣ выгодами искусственныхъ водныхъ соединеній. Городъ С.

Петербургъ есть средоточіе всѣхъ водныхъ коммерческихъ опправленій и всеобщая богатѣйшая складка или выѣспилище товаровъ, доставляемыхъ опвсюду по разнымъ сиспемамъ воднымъ, еспественнымъ и искусспивеннымъ; кромѣ Петербурга особенно важны также, какъ мѣста обширнаго сбыта города: Аспраханъ, Архангельскъ, Рига, Москва, Видава, Варшава и Херсонъ; вся водная сѣпъ, проспянута по проспранству Россіи, прикрѣплена своими оконечноспиями къ симъ городамъ; къ нимъ спремается изъ разныхъ мѣспъ Имперіи болѣе или менѣе грузные транспортны товары, тянушихся по длиннымъ ниямъ гидрографической сѣпи.

Сообщеніе Балтійскаго моря съ Каспійскимъ.

Балтійское море соединено съ Каспійскимъ премя водными пупями, извѣспными подъ именемъ сиспемъ: Вышневолоцкой, Тихвинской и Маріинской.

Тихвинской системѣ есть точно также, что Сиверсовъ въ Вышневолоцкой; оба сіи каналы обводные и ископапы для обхода опасныхъ озеръ, первый Ладожскаго, а второй Ильмена. Обѣ водныя системы: Вышневолоцкая и Тихвинская, начинаясь на Волгѣ въ разныхъ пунктахъ, первая опъ устья Тверцы, а вторая опъ устья Мологи, сходясь въ одномъ мѣстѣ: въ устьѣ рѣки Волхова у Ладожскаго озера. Длина пупи Тихвинской системы менѣе Вышневолоцкой, а именно: опъ города Мологи до Новой Ладogi всего $655\frac{1}{2}$ версты.

Тихвинскій водный путь преимуществуетъ предъ Вышневолоцкимъ въ томъ, что по первому суда могутъ ходить сюда и обратно—выгода, копорой, какъ сказано, не имѣетъ послѣдній. Впрочемъ и Тихвинская система имѣетъ свои недоспапки: здѣсь плавають только пакія суда и барки, коихъ наибольшій грузъ простирается не выше 2000 пуд.; суда же большаго размѣра ходить здѣсь не могутъ по причинѣ не богатаго запаса воды въ сей системѣ.

с) *Маринская система.*

Сія система начинается съ Волги у города Рыбинска, или опъ устья р. Шексны, и продолжается до устья Сяси. Суда изъ Волги входятъ въ Шексну и тянутся по оной вверхъ мимо Череповца, на разстояніи 598 верстъ, до Крохинской пристани, устроенной при исто-

къ Шексны изъ Бѣлоозера; находящіеся на рѣкѣ Бороиановскіе пороги, продолжающіеся на 17 верстѣ, составляютъ одно затрудненіе для плаванія, совершаемое впрочемъ всегда счастливо съ помощію бичевника, здѣсь усроеннаго. Опѣ Крохина суда проплываютъ 40 верстѣ чрезъ Бѣлоозеро въ успѣ рѣки Ковжи; бурливості озеръ и проливныя вѣтры долго задерживаютъ иногда судоходцевъ; Ковжею поднимаются суда вверхъ, распояніемъ на 42 версты, до шлюза Св. Константина, опѣ коего начинается шлюзная система *канала Маринскаго*, проспирающаяся на 103 версты до шлюза Вытегры, усроеннаго на рѣкѣ сего же названія.

Первая мысль о соединеніи рѣкѣ Вытегры и Ковжи принадлежишь Петру Великому, который въ сопровожденіи только двухъ Инженеровъ Перри и Корчмина ходилъ по дикимъ пущынямъ, дремучимъ борамъ и почти по непроходимымъ болотамъ и самъ опыскалъ мѣсто удобное для канала, коему тогда же въ 1711 году опредѣлена была линія; слѣды сей линіи опысканы въ новѣйшее время и служили указаніемъ для составленія проэкта Маринскому каналу; полный проэктъ, по которому сооруженъ сей каналъ, составленъ Генераломъ Деволаиномъ, подѣ руководствомъ коего произведены всѣ по оному работы съ 1799 по 1802 годъ; въ семъ послѣднемъ году бывшій тогда Главнымъ Директоромъ водныхъ ком-

муникацій Графъ Н. П. Румянцовъ проѣхалъ въ лодкѣ соединительнымъ каналомъ и шлюзами опѣ Ковжи до Лудожскаго озерка, опѣкуда выпекаетъ сія рѣка; первое же грузовое судно, въ 5½ чепвершей, прошло чрезъ весь каналъ до города Вышегры въ 1808 году съ помощію спѣснительныхъ плотинъ, успроенныхъ въ Бѣлоусовскихъ и Шесповскихъ быспропокахъ; съ 1810 года начали ходишь по всему пропѣженію канала и грузовыя суда на 7 чепвершей. Къ совершенному выполнению сего канала много содѣйствовала, своимъ предспательствомъ и непосредственнымъ участіемъ въ издержкахъ, Императрица Марія, въ честь коей онъ и названъ Маринскимъ.

Машкозеро, лежащее между рѣкъ Вышегры и Ковжи, соединяетъ ихъ между собою каналомъ, и будучи усиливается посредствомъ водопровода водами Ковжскаго озера, служитъ поочкою раздѣла системы, и пѣпаетъ объ опрасли; весь составъ шлюзной Маринской системы образуется изъ части рѣки Ковжи, деривационнаго канала, Машкозера и рѣки Вышегры. Суда идуть опѣ шлюза Св. Константина и рѣкою Ковжею болѣе 55 верспѣ, деривационнымъ каналомъ болѣе 7 верспѣ, Машкозеромъ около полушоры верспы и рѣкою Вышеркою 59 верспѣ, всего 105 верспы; на всемъ этомъ пространствѣ успроено 29 шлюзовъ, 5 полушлюзовъ, 20 водохранилиельныхъ плотинъ и 12 водоспусковъ.

Устройство Маринскаго воднаго пути сопряжено было несравненно съ большими затрудненіями и физическими препятствіями, нежели всѣхъ другихъ путей. Здѣсь надобно было бороться съ суровостію климата, съ дикостію безлюдныхъ, ничѣмъ прежде не оживлявшихся пустынь; надобно было разсѣкать необозримые густые лѣса, проходить по зыбучимъ, топкимъ болошамъ и сокрушать пороховыми взрывами неприсутствія скалы, перпендикулярно возвышавшіяся на высоту до 8 сажень—праведная чesнь и слава Деволанту, одолѣвшему всѣ сіи преграды! Рѣка Вытегра, на пространствѣ 57 верстъ имѣвшая паденіе на 502 футовъ и образовавшая стремительный потокъ, обращена помощію искусства въ тихій плесъ; гидротехническія на ней сооруженія Великодворскія и Деваинскія суть дивныя произведенія искусства, возбуждающія удивленіе къ таланту соорудителей.

Маринскій путь, менѣе посѣщаемый сравнительно съ Вышневолоцкимъ, гораздо примѣчательнѣе обоихъ богатствомъ водъ, и совершеннѣе ихъ тѣмъ, что по оному могутъ проходить взадъ и впередъ суда самаго большаго размѣра съ мачтами и парусами, поднимающія грузу отъ 5,500 до 10,000 пуд.

По рѣкѣ Вытегрѣ суда плывутъ свободно до нижнихъ частей ея; но за 12 верстъ до впаденія ея въ озеро Онежское, ложе сей рѣки

заносятся часто въ осеннее время песками, уменьшающими глубину фарватера, и суда принуждены перегружаться. Для оповращенія сей невыгоды ископанъ *каналъ Онежскій*, начашый въ 1818 и первою частію своего открышый къ плаванію въ 1820 году; онъ начинается отъ Вынегры за 12 верстъ до ея устья и продолжается на 20 верстъ до урочища, Черный Песокъ называемаго. Изысканія по берегамъ озера Онеги, между рѣками Вынегрою и Свирью, дѣланы первоначально въ 1799, 1800 и 1801 годахъ; но для открытія работъ подробныя съемки и нивелировку съ опредѣленіемъ линіи канала производилъ Полковникъ Гольцъ, коимъ соспавленъ и проэктъ первой частіи сего канала.

Дошедши Онежскимъ каналомъ до Чернаго Песка, суда переплываютъ озеро Онегу на разстояніи 28 верстъ до истока Свири, и идутъ внизъ по сей рѣкѣ безостановочно около 200 верстъ до устья ея. Изъ Свири суда входятъ въ Свирицу—опидѣльный рукавъ р. Пипи, текущій въ устье Свири, потомъ въ другой рукавъ Куйвассаръ, и проплываютъ нѣсколько верстъ прежде нежели войдутъ въ заливъ Ладожскаго озера, называемый Загубскимъ. Хорошо успроенные паромы перевозятъ безопасно бечевныхъ лошадей съ ихъ погонщиками съ одной спороны на другую, и суда, миновавъ сіи рѣки, вспупаютъ въ *каналъ Свирскій*, вырытый для избѣжанія опаснаго прохода чрезъ

Ладожское озеро, опъ успьевъ Свири до успья Сяси. Съемки и нивелировки для сего обводнаго канала начинались въ 1799 и проэкты оному составленъ Деволанпомъ; копка началась въ 1802 году и окончана въ 1810; гидропехническихъ сооруженій на семь каналъ, равно какъ и на Онежскомъ, никакихъ нѣтъ, ибо оба они ниже горизонта озеръ, ихъ питающихъ водами своими. Длина Свирскаго канала естъ 57 верстъ; успье онаго, или слияніе его съ рѣкою Сясю, составляетъ крайній предѣлъ Маріинской системы, сходящейся здѣсь съ системою Тихвинскою. Длина всего пути Маріинской системы, опъ успьевъ Шексны до успья Сяси, опредѣляеся на 880 верстъ.

d] *Общій проводный путь трехъ системъ Невско - Волжскихъ.*

Всѣ три системы: Вышневолоцкая, Тихвинская и Маріинская, имѣютъ одинъ общій предѣлъ: Ладожское озеро, коего достигаютъ первая успьями Волхова, вѣпоря успьемъ Сяси, и претъя успьями Свири. Караваны, плывущіе по симъ претъ системамъ, имѣютъ опсюда опкрытый, самою природою устроенный путь къ Петербургу по водамъ озера и по рѣкѣ Невѣ, изъ него выпекающей; но совершеніе сего пути сопряжено съ величайшими затрудненіями и опасностями: подводные камни, перемѣняющіяся часто мели и сильныя вѣтры, свирѣпствующіе на озерѣ, причиняли нѣкогда гибель большому числу судовъ.

По симъ причинамъ еще Петръ Великій считалъ необходимостію ископать, для обхода озера, каналъ отъ устья Волхова до истоковъ Невы. Генералъ Писаревъ начерталъ, по повелѣнію Государя, планъ *Ладожскому каналу*, который съ весны 1719 года и начали рыть работники, собранные со всего государства по одному съ 50 дворовъ; въ первые четыре года работы производились подъ распоряженіемъ Писарева; но поперяны и труды, и время; планъ Писарева былъ не почтенъ и неудобноисполнимъ—ученый или по крайней мѣрѣ учившійся Писаревъ былъ безконечно ниже не ученаго, простаго, но гениальнаго Сердюкова. Въ 1723 году производство работъ по Ладожскому каналу передано славному въ послѣдствіи Графу Миниху. Петръ не имѣлъ радости видѣть совершеніе великаго своего начинанія—каналъ оконченъ не ранѣе 1752 году.

Ладожскій каналъ, огибающій южный берегъ Ладожскаго озера на пространствѣ 104 верстъ, сопрягаетъ два города: Новую Ладугу на устьяхъ Волхова и Шлиссельбургъ при истокахъ Невы, и довершаетъ искусственное соединеніе водъ Волжскихъ съ Невскими или моря Каспійскаго съ Балтійскимъ. Сей каналъ, общій проводникъ каравановъ, направляющихся по всемъ прѣмъ системамъ къ С. Петербургу, снабженъ на обоихъ концахъ шлюзами и содержится въ дѣйствиіи посредствомъ водъ четырехъ небольшихъ рѣчекъ и въ особенности по-

средствомъ успроенныхъ на южномъ берегу онаго водохранилищъ съ 8-ю спусками, наполняющихся водами снѣжными, дождевыми и болотными; на сѣверной же споронѣ успроено 9 каменныхъ спусковъ для излишней весенней воды. Въ случаѣ необыкновенной засухи, каналъ можно наполнять водою изъ Волхова посредствомъ прехъ паровыхъ машинъ, сдѣланныхъ въ 1827 году на спаромъ и новомъ успьяхъ канала въ городѣ Новой Ладогѣ; каждая изъ сихъ машинъ дѣйствуетъ силою проптиву 60 лошадей; насосы, движимые сими машинами, могутъ поднимать ежедневно въ каналъ до 60,000 кубическихъ саж. воды.

Сими мудрыми мѣрами Правительсва судоходство производиться можетъ всегда безпрепятственно. Караваны, идущіе въ Невскій бассейнъ, переходящъ изъ Волхова въ Ладожскій каналъ двумя успьями, не далеко отъ впаденія рѣки въ озеро, и прибывъ къ Шлиссельбургу, выходящъ въ Неву также двумя успьями, изъ коихъ на спаромъ сооружаются, по плану Генерала Базена, огромные и великолѣпные граничные шлюзы, состоящіе изъ 4-хъ камеръ, рядомъ расположенныхъ; два шлюза уже открыты въ 1826 году; и на новомъ успьѣ находятся также каменные шлюзы. При выходѣ изъ шлюзовъ спараго успья сдѣланы двѣ дамбы, кои, опредѣляя часпъ рѣки, образуютъ гавань для помѣщенія барокъ во время бурной погоды. Барки, совершившія путь по каналу и

пущенныя въ Неву, свободно и безъ всякихъ преградъ продолжающъ свое шествіе по оной и достигаютъ приспани Рожка въ С. Петербургъ.

Сіе великое водное сообщеніе, сопрягающее половину Россійскихъ губерній между собою, соединяющее западные края Имперіи съ внутренними, восточными и юговосточными, связывающее Россію съ просвѣщенной и богатою Европою, приводить въ движеніе народную дѣятельность, питаешь милліоны людей, умножая капиталы и творя новые источники богатства, и непосредственно способствуетъ упроченію могущества и силы государственной, доставленіемъ кораблестроительныхъ матеріаловъ и всѣхъ способовъ, необходимыхъ къ продовольствію войскъ; для Петербурга сіи водные пути были главными путями къ достиженію многого богатства и великолѣпія, коими онъ справедливо славился въ сонмѣ городовъ цѣлаго міра.

Любопытно сравнить нынѣшнее состояніе судоходства и торговли на водахъ, ведущихъ къ столицѣ, съ временами, непосредственно слѣдовавшими за открытіемъ канала Ладожскаго, но прежде ископанія путей Тихвинскаго и Маріинскаго. Таковое сравненіе покажетъ, въ какой мѣрѣ возрасло внутреннее судоходство и какое благотворное вліяніе имѣли на разширеніе онаго умножившіеся въ послѣднее время удобные пути водные.

Въ 1742 году, спустя 10 лѣтъ по открытіи Ладожскаго канала, провезено по водамъ его и по Невѣ въ столицу изъ внутреннихъ губерній разнаго рода произведеній на сумму 4.448,884 р.

Въ 1765 году сумма сія, въ слѣдствіе естественнаго умножившагося населенія столицы и большей уже привычки къ ходу на судахъ по рѣкамъ и каналамъ, возрасла до 10.000,000 р.

Въ 1777 году, ровно 45 лѣтъ спустя по успроеніи Ладожскаго канала, прошло по оному и по рѣкѣ Невѣ къ С. Петербургскому порту разнаго рода судовъ	5,997
и плошовъ лѣсныхъ	5,425
Всего	11.422

На сихъ судахъ и плопахъ провезено различныхъ товаровъ цѣною на сумму около 50.000,000 р.

Итакъ менѣе нежели въ 50 лѣтъ по учрежденіи перваго воднаго пути между Петербургомъ и внутреннею Россією, торговля или рѣчное судоходство увеличились почти въ восемь кратъ; но какіе исполинскіе успѣхи сдѣланы въ послѣднія 30 лѣтъ, когда усовершенствованъ старый Вышневолоцкій путь и открыты другія двѣ новыя системы водныя: Тихвинская и Маринская?

Въ 1828 году прибыло въ С. Петербургъ по Невѣ чрезъ Ладожскій каналъ изъ системъ

Вышневолоцкой: судовъ	---	9,116
плошовъ	---	1,578
Тихвинской: судовъ	---	2,091
плошовъ	---	1,448
Маринской: судовъ	---	2,451
плошовъ	---	5,562
Съ приспаней Невскихъ, судовъ		408
всего судовъ		14,046
плошовъ		8,388

Итого судовъ и плошовъ. 22,434

Изъ С. Петербурга внутрь Россіи отпра-
влено по сиссемамъ:

Вышневолоцкой	судовъ	2,511
Тихвинской		1,522
Маринской		1,558
всего .		5,591

Слѣдственно въ семь году находилось въ
движеніи шуда и обратно судовъ и плошовъ
всего 27,825.

На сихъ судахъ и плошахъ привезено бы-
ло казенной и частной клади

по системѣ Вышеволоц. на сумму	105.554,805 р.
— — — — Тихвинской — — —	15.500,952 —
— — — — Маринской — — —	12.872,801 —
съ присп. Невскихъ — — —	5.857,670 —
всего на . .	155.746,206 р.

Вывезено изъ С. Петербурга разныхъ
поваровъ по системамъ:

Вышеволоцкой на сумму	1.160,879 р.
Тихвинской	18.179,465 —
Маринской.	784,152 —
всего на	20.124,476

Сплавкою такого числа судовъ и площовъ
и провозомъ поваровъ, или вообще рабочими
на судахъ, занято людей на системахъ:

Вышневолоцкой болѣе	100,000 чел.
Тихвинской до ———	20,000 ———
Маринской до ———	17,000 ———

Слѣдственно опытъ судоходства по симъ
прямъ системамъ снискиваютъ себѣ пропитаніе
болѣе 135,000 человѣкъ.

2. Соединеніе Бѣлаго моря съ Балтійскимъ.

С. Петербургъ, построеніе коего нанесло
Архангельску погубительной ударъ, содѣлался
въ наше время возстановившемъ его коммер-
ческой значимости; удобный и непрерывный
путь водный, открытый въ 1828 году, про-
изведетъ дѣятельныя сообщенія между обоими
портами, и полезный для Петербурга онъ бу-
детъ пътемъ болѣе благопворенъ для Архангель-
ска и для всего Россійскаго Сѣвера.

Еще Пётръ Великій предполагалъ соеди-
нить Бѣлое море съ Балтійскимъ; на сей ко-

нецъ дѣланы были при немъ разныя изысканія и проѣкты, по коимъ линія для канала назначалась совсѣмъ другая, нежели каковая избрана и исполнена нынѣ; по предположеніямъ Петра, рѣки, изливающіяся въ сѣверный конецъ Онежскаго озера [Водла или Повѣнца], должны соединиться каналомъ съ рѣками Бѣломорской системы; съ Онежскаго озера *къ Питеру ловко, а не худо бы водою къ Соловецкимъ монастырямъ*, писалъ Зотовъ, современникъ великаго Преображенскаго, къ другу своему Демидову. Предположенія Петра и желанія Зотова осуществились въ полной мѣрѣ въ наше время.

Въ первые годы царствованія Императора Александра Графъ Н. П. Румянцовъ представлялъ о пользѣ и надобности ископанія канала для соединенія рѣки Шексны съ Сухоною; сіе представленіе, тогда же утвержденное, но по разнымъ обстоятельствомъ не исполненное, возобновлено было въ 1824 году Герцогомъ Александромъ Виртембергскимъ и въ 1825 году приступлено къ производству работъ.

Съемки и нивелировки сдѣланы были землемѣромъ Горскимъ, а избраніе удобнѣйшей линіи и составленіе полного проѣкта всему каналу произведено Инженеръ Полковникомъ Чернобровкинымъ, подъ распоряженіемъ коего каналъ ископанъ въ продолженіе шрехъ лѣтъ; въ

1828 году открыто по оному свободное судоходство.

Сей каналъ, названный, по волѣ признательнаго къ заслугамъ Монарха, каналомъ *Герцога Александра Виртембергскаго*, имѣетъ пропязанія отъ Шексны до Кубенскаго озера на 60 верстъ, и состоятъ изъ пяти особенныхъ отдѣленій или каналовъ, между Шексною и озерами: Сѣверскимъ, Бабьимъ, Уломскимъ, Вазиригскимъ, Кишемскимъ, рѣками Поздымой и Ишклой, озеромъ Благовѣщенскимъ и рѣкою Порозовицею; сею рѣкою спускаются суда на пространствѣ 11-ти верстъ въ озеро Кубенское, изъ коего выходитъ рѣка Сухона, непрепятственно проводящая судоходцевъ въ Сѣверную Двину, и слѣдовательно къ Архангельскому порту. Озеро Вазиригское, въ окрестностяхъ города Кирилова лежащее и естественное соединенное съ озерами Мошскимъ и Белоусовскимъ, составляетъ раздѣльный пунктъ сей водяной системы; на соединительныхъ каналахъ сооружено 9 шлюзовъ и 2 водоспуска, и на рѣкѣ Порозовицѣ 4 шлюза и 4 плотины. Вся шлюзовая система сего канала простирается на 145 верстъ. Въ 1828 году прошло по сему новому каналу 36 разнаго рода и величины судовъ съ грузомъ на 170,000 рублей и съ 170 судоходцевъ.—Это было только слабое начало обширнаго будущаго судоходства и многочисленныхъ каравановъ, копорые вскорѣ будущъ имѣтъ движеніе по симъ водамъ отъ

Архангельска къ Петербургу съ одной стороны, и къ Нижнему Новгороду съ другой, и обратно. Торговцы на Нижегородской ярмаркѣ изумлены были въ 1850 году пріятнымъ, новымъ явленіемъ: прибытіемъ шуда значительныхъ транспортовъ изъ Архангельска по водамъ канала Герцога Александра Виртембергскаго.

Прежними водяными путями и сухопутными переволоками доставлено къ Архангельскому порту въ 1828 году разной клади болѣе нежели на 10.000,000 рублей; сія кладь привозилась сюда по рѣкамъ Сѣв. Двинѣ, Пинегѣ, Вагѣ, Кокшенгѣ, Усью, Вычегдѣ, Сухонѣ, Югу и Лузѣ; главныя приспани, откуда отправлялось доселѣ наибольшее число судовъ, супъ: Ношудская на верховѣ Лузы и Вологодская на р. Вологдѣ, текущей въ Сухону; въ семъ 1828 году на первой приспани грузилось товаровъ болѣе 4.000,000 рублей, а навпорой болѣе нежели на 2.260,000; на сіи приспани товары привозимы были сухопутно, къ Ношудской опѣ Вяшки, а къ Вологодской опѣ береговъ Шексны. Въ слѣдствіе ископанія Герцогскаго канала сіи сухопутныя переволоки, особенно послѣдній, должны необходимо поперянь большую часть своихъ перевозовъ, и товары вмѣсто двухъ лѣтъ, какъ было доселѣ, будущъ доставляться въ теченіе одного года; припомъ самое количество доставляемыхъ товаровъ къ

Архангельску не сомнѣнно увеличиться: не однѣ рѣчки Сѣверо-Двинской системы будутъ нести къ нему дань произведеній Сѣвера и Востока Россіи, но богатыя воды Волжскія и Невскія будутъ препровождать шуга сокровища Европейской промышленности, съ роскошныхъ рынковъ Петербурга и избытки съ разнообразныхъ торжищъ Нижегородскихъ; съ пристаней Волжскихъ будутъ привозиться удобно дубъ, металлы, снасти и жизненные припасы, а изъ Петрозаводска пушки и другіе воинскіе снаряды, нужные для вооруженія кораблей; и обратно, изъ Архангельска и съ водъ Сѣверо-Двинскихъ будутъ отправляться въ Петербургъ и въ верховья части Волги обширныя транспорты съ продуктами Бѣломорскихъ рыбныхъ промысловъ, съ запасами Вологодскихъ солей, съ корабельными и спроевыми лѣсами и многими другими произведеніями сѣверной природы; вообще сей новый судоходный путь доставитъ, несомнѣнно, неоцѣненныя выгоды цѣлой Имперіи.

3. *Соединеніе Бѣлаго моря съ Каспійскимъ.*

Съ давняго времени восточный или Уральскій край производилъ обширную торговлю съ странами Бѣломорскими посредствомъ переволоковъ съ Вятки на Лузу и Югъ и съ Камы на Вычегоду. Отстранить неудобства для торговли отъ сихъ сухопутныхъ переволоковъ производяція или соединить моря Бѣлое и Кас-

пійское безпрерывною цѣпію водяныхъ путей было для Правительсва великою задачею, долго не рѣшенною. Инженеръ-Генераль фонъ Сухтеленъ первый начерпалъ планъ соединенію сихъ морей посредствомъ двухъ рѣчекъ Кельпмы, припоковъ Сѣверной Двины и Камы. По предспавленію Генераль-Губернатора Мельгунова, планъ былъ утвержденъ Императрицею Екатериною II, и въ 1786 году начатъ былъ каналъ Сѣверо-Екатерининскій, который тогда, по случаю тягоспныхъ войнъ, былъ оставленъ и доконченъ уже въ царствованіе Императора Александра I, и то не совершенно. Въ 1805 году Графъ Румянцовъ, бывшій тогда Главнымъ Директоромъ водяныхъ коммуникацій, наспоаялъ объ исполненіи начатаго Екатериною II, но не ранѣе какъ въ 1818 году, по дополнительному проэкту Генерала Леоніева, копка канала возобновлена, а въ 1821 году окончана.

Каналъ Сѣверо-Екатерининскій раздѣльнымъ пунктомъ имѣетъ болошо Гуменцо, находящееся на границахъ Пермской губерніи съ Вологодскою, изъ коего выпекаютъ двѣ рѣки Кельпмы: Сѣверная и Южная; первая чрезъ Вычегду соединяется съ Сѣвровою Двиною, а вторая непосредственно изливается въ Каму; между сими двумя рѣками посредствомъ рѣчки Джурича, припока Южно-Кельпминскаго, устроень сей каналъ на пространствѣ 16 верстъ 522 сажень. На рѣкѣ Южной Кельпмѣ, пересѣкающей каналъ, сдѣланъ деревянный водо-

спускъ о 4 проходахъ, а по каналу построены при однокамерныхъ шлюзахъ: одинъ на южномъ концѣ канала при р. Джуричѣ, другой въ 4-хъ верстахъ отъ сѣвернаго устья канала и прешій на 2-й верстѣ. Со времени окончательнаго прорытія Сѣверо-Екатерининскаго канала или съ 1821 года по нынѣ, нѣтъ еще по оному никакого важнаго судоходства, кромѣ самаго незначительнаго по временамъ проплава нѣсколькихъ мелкихъ судовъ изъ окрестныхъ мѣстъ съ собственными произведеніями того края на малую сумму; мелководіе и частыя извилины обѣихъ Кельмъ, препятствуя постоянному судоходству, дозволяютъ проходить чрезъ сію систему только въ полныя воды баркамъ, коихъ полный грузъ простирается до 8,000 пуд.

Сѣверо-Екатерининскій каналъ, по исправленіи затруднительныхъ для плаванія мѣстъ по Кельманъ и Джуричу и по устройству на нихъ большаго числа шлюзовъ, открываетъ удобнѣйшее сообщеніе между Архангельскимъ портомъ и странами Закамскими и Зауральскими, и обезпечить возможность, производить заготовленіе и доставку лѣсвенничныхъ и дубовыхъ лѣсовъ изъ Пермской и Вятской губерній для Архангельскаго Адмиралтейства и для распродажи другимъ Державамъ.

4. Соединеніе Балтійскаго моря съ Чернымъ.

Для соединенія Балтійскаго моря съ Чернымъ проведены и проводятся искусственные