

Вологодское общество историков-архивистов
Архивный отдел администрации Вологодской области

300-летию Российского флота посвящается

ИСТОРИЧЕСКОЕ КРАЕВЕДЕНИЕ И АРХИВЫ

Выпуск 3

Материалы III-ей научно-практической конференции

29 февраля 1996 года

Вологда

1261663

О. В. Артемова,
ст. научный сотрудник ВОАНПИ

ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ МАРИИНСКОЙ ВОДНОЙ СИСТЕМЫ В ГОДЫ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ

Мариинская водная система в течение полутора веков соединяла р. Волгу с Санкт-Петербургским (Ленинградским) портом. В годы Советской власти, до пуска в строй Волго-Балтийского водного пути, она была одной из главных транспортных артерий, по которой шел поток грузов с южных морей в Балтийское.

Основными природными частями системы были р. Шексна, Белое озеро, р. Ковжа, р. Вытегра, Онежское озеро, р. Нева. Естественные водные участки соединялись Мариинским, Белозерским, Онежским, Новомариинским каналами, построенными в XIX веке. Питание водой искусственных сооружений системы проводилось запасами Ковжского, Белого озер, а также Дозско-Азатского водохранилища. Широко используемым материалом при строительстве сооружений Мариинской водной системы была древесина. На некоторых ее участках, вплоть до закрытия системы, для проведения судов использовалась конная тяга.

В 1931 г. протяженность пути Мариинской водной системы составляла 1145,2 км (из них 479,9 км падало на нешлюзованные реки, 311,1 км - на каналы, 354,2 км - на шлюзованные участки). В 1930-е гг. на ней действовали 43 шлюза и 31 плотина. С образованием в 1937 г. Вологодской области практически вся шлюзованная часть системы оказалась на ее территории. Гидротехнические сооружения распределялись следующим образом: 28 шлюзов и 14 плотин на р. Вытегре, 9 шлюзов и 9 плотин на р. Шексне, по 2 шлюза и 4 плотины на р. Ковже и Белозерском канале, 2 шлюза на Новомариинском канале.

В начале 1930-х гг. Советским правительством рассматривался вопрос об усовершенствовании транспортного пути, связывавшего Волгу с Балтийским морем. В то время речь не шла о строительстве нового пути, каким стал впоследствии Волго-Балт. Первоначально предполагалась лишь реконструкция Мариинской водной системы как наиболее перспективной по сравнению с

Тихвинской.

Пропускная способность Мариинки, определенная в 2 млн. т, техническое состояние шлюзов и плотин не удовлетворяли растущие потребности народного хозяйства. Грузооборот же, например, в навигацию 1923 года составлял 2,3 млн.¹ Возможности его расширения за счет уплотнения графика прохода судов, рационализации методов перевозок с технической точки зрения были исчерпаны. В связи с этим были разработаны проектные обоснования переустройства системы, согласно которым предусматривалась реконструкция шлюзов, расширение каналов. После реконструкции предполагаемый грузооборот Мариинской водной системы должен был составить 40,8 млн. т.

Различные экспертные комиссии считали переустройство Мариинской водной системы хозяйственно необходимым и эффективным, но в их рекомендациях не отрицался и вариант строительства второй линии шлюзов. Как свидетельствуют архивные документы, никаких значительных капиталовложений в переустройство системы так и не было сделано, Управление водных путей ограничилось лишь косметическим ремонтом отдельных сооружений.

В конце 1930-х гг. в верхах окончательно победила точка зрения о необходимости строительства нового Волго-Балтийского водного пути, на что и были направлены основные финансовые и людские ресурсы. Но, так как до Великой Отечественной войны завершить строительство не удалось, вся тяжесть грузоперевозок военных лет в направлении Ленинграда легла на Мариинский водный путь, гидросооружения которого к тому времени находились в сильно изношенном состоянии и требовали капитального ремонта. К 1943 г. положение было таково, что непринятие срочных мер грозило полной остановкой движения флота на этом пути. Частыми стали серьезные аварии, по причине которых отдельные участки системы неделями не функционировали². В августе 1943 г. Наркоматом водного транспорта была создана комиссия по определению технического состояния гидросооружений, которая признала необходимым проведение срочных ремонтных работ. Однако провести их в военное время в широких масштабах не представлялось возможным.

В период Великой Отечественной войны по Мариинской водной системе шли суда с грузами для фрейта, полностью снабжал-

ся один из армейских корпусов, защищавших Ленинград. В 1942 г. Вытегорский технический участок водных путей располагался в непосредственной близости к району боевых действий. С 1941 по 1943 гг. в Вытегре базировалась Онежская военная флотилия³.

1 октября 1960 г. в связи с перекрытием р. Вытегры движение судов по Мариинской водной системе было прекращено.

Примечания: ¹⁾ ВОАНПИ. Ф.1039. Оп.1. Д.904. Л.14.

²⁾ Там же. Ф.2522. Оп.6. Д.49. Л.101.

³⁾ Там же. Д.391. Л.19.
