

Мариинская водная система

Беломорско-Балтийский канал



Ладожское озеро

С.-ПЕТЕРБУРГ
Шлиссельбург

новгород

Вышний Волочёк

Торжок

Тверь

Новая Ладога
Сермакса
Сясьский Рядок

Тихвинская система
Тихвин

Вышневолоцкая система
Боровичи

Тверца

Сятра

Тихвинка

Сомино
р. Саминка
р. Гортои

Молога

Тверца

Вознесенская

Вытегра

Усть-Ковжская

Сомино

Усть-Чагодская

Устюжна

Кашин

Кимры

Тверца

Вытегра

Бадожная

Усть-Ковжская

Крохинская

Бороивановская

Череповец

Усть-Ковжская

Устюжна

Весьегонск

Молога

Рыбинск

Мышкин

Углич

Кашин

Кимры

Маринская система

Усть-Ковжская

Крохинская

Бороивановская

Череповец

Усть-Ковжская

Устюжна

Весьегонск

Молога

Рыбинск

Мышкин

Углич

Кашин

Кимры

Система

Система

Система

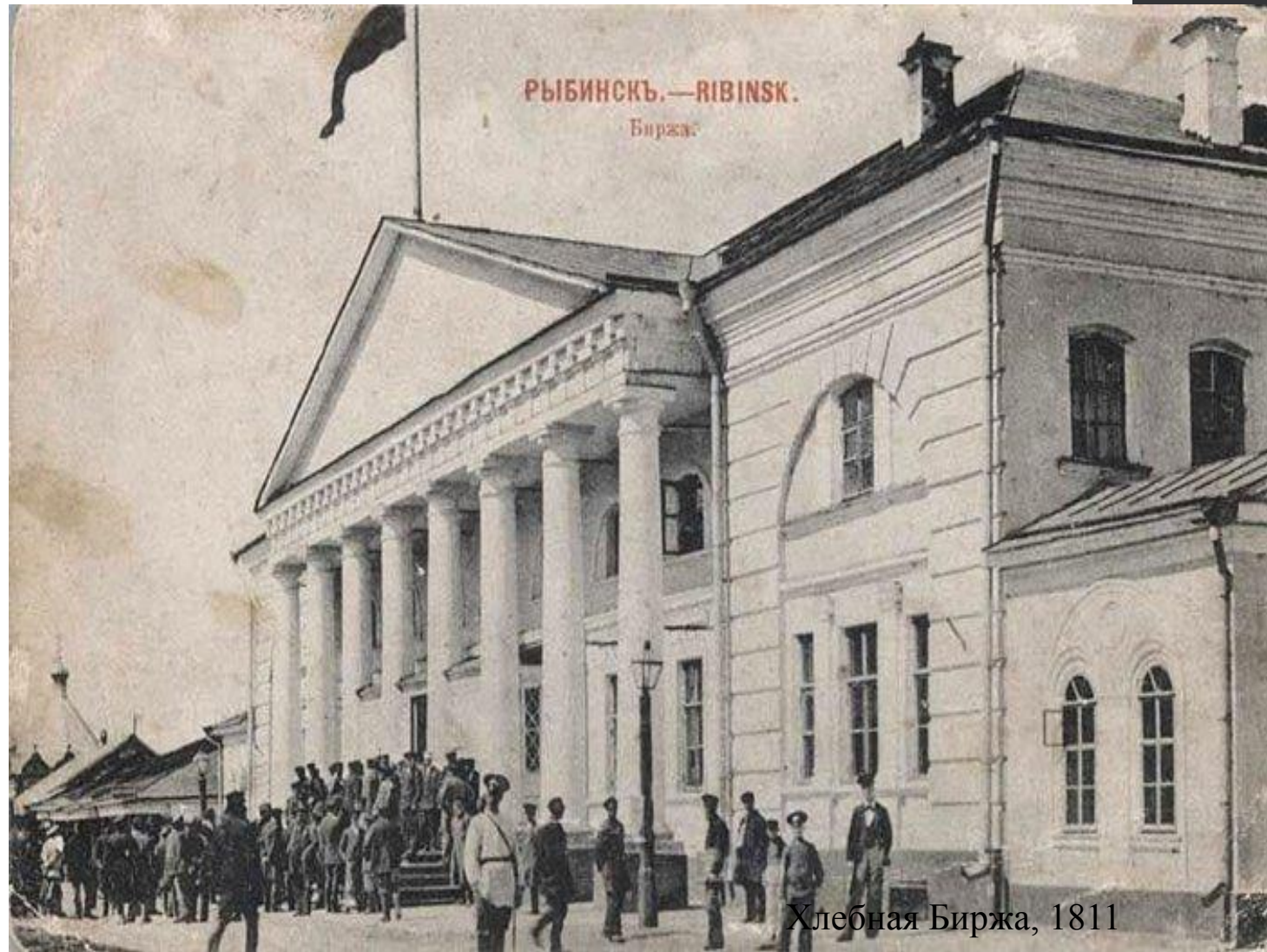
SINUS FINNICUS

INGRIAL

История

Строительство водного пути было необходимо Российской империи для снабжения Санкт-Петербурга (как столицы и крупнейшего по населению города) хлебом, древесиной, дровами и другими продуктами, товаров для внешней торговли, доставлявшимися через Рыбинск с низовьев Волги.

Для торговли зерном в Рыбинске была устроена Хлебная биржа. Впоследствии по Мариинской системе осуществлялся экспорт пшеницы в Европу.



История

Потребность в развитии транспортных путей на Петербург была настолько острой, что император Павел I потребовал, чтобы департамент водяных коммуникаций «срочно сочинил план и смету сего построения». Граф Сиверс, возглавлявший департамент водных коммуникаций, представил царю доклад о создании водного пути по Вытегорскому направлению.

Непосредственным толчком к началу строительства послужила небывалая засуха 1798 года, едва не приведшая к полному срыву судоходства по Вышневолоцкой системе.

Строительство водной системы протяженностью 1145 км длилось 11 лет. В советское время получила название Волго-Балтийский водный путь им. В. И. Ленина.



Финансирование

Очень важным элементом в строительстве является финансирование и для этого водного пути оно является весьма уникальным.

Для проведения работ взяли деньги из фонда воспитательных домов, то есть те, что были собраны на содержание незаконнорожденных детей, подкидышей и сирот, отобрав у них еду, одежду, крышу и образование. Этим фондом и заведовала императрица Мария Фёдоровна.

Строительство

Строительство начато в 1799 году. Система строилась силами Департамента водных коммуникаций, который возглавлял Н. П. Румянцев. По первоначальному плану предусматривалось строительство 26 шлюзов и в 1801 году 8 из них было построено и прорыт соединительный канал. Уже несколько позже соорудили два непредусмотренных проектом шлюза в Шестовской и Белоусовской быстринах р. Вытегры. В 1808 году из Ковжи в Вытегру прошло первое судно с осадкой менее 1 м.

21 июля 1810 года было официально объявлено об открытии судоходства по Мариинской водной системе. Стоимость строительства составила 2 771 000 руб.



Описание системы

Вся система имела следующий вид:

Шлюза на Ковже — св. Константина, св. Анны и один полушлюз. В 9 км от св. Анны прорыт соединительный канал до деревни Верхний Рубеж. На канале 6 шлюзов. Водораздельным пунктом было Маткоозеро. На Вытегре 20 шлюзов. Все шлюзы имели длину камеры 32 м, ширину 9 м и глубину на пороге 1,3 м. Питание системы из Ковжского озера, для чего его уровень путем преграждением плотинами на Ковже и Пурасе был поднят на 2 метра.

Протяжённость составляла 1 145 км, на пути следования (от Рыбинска до Санкт-Петербурга в среднем можно было добраться за 110 суток) было 28 деревянных шлюзов.



Недостатки

Малые размеры не только ограничивали возможности увеличения грузооборота, но и не могли пропускать к Рыбинску суда, идущие по Вышневолоцкой системе.

Белое и Онежские озера не имели обходных каналов и суда гибли в них даже при небольшом волнении.

Строительство обходных каналов

Онежский канал, который начали строить в 1818 году на участке от р. Вытегры до урочища Чёрные Пески. Длина канала 20 км. От Чёрных Песков до Вознесенья рыли аж до 1852 года.

Белозерский канал - открыт в августе 1846 года. Проходил южным берегом озера габаритами: ширина по дну 17 м, глубина 2,1 м, длина 67 км. Имел два шлюза со стороны Шексны — «Удобство» и «Безопасность», и один со стороны Ковжи — «Польза».



Последующая полуторавековая история Мариинской системы характеризовалась почти непрерывной работой инженерной мысли над усовершенствованием огромного водного пути, и в первую очередь — над созданием сооружений, ограждающих суда от опасностей, подстерегающих их в открытых озерных водоемах.

В годы гражданской войны Мариинская система оставалась в стороне от основных фронтов. Но водный путь, связывавший Петроград с центральными районами Советской России, пользовался особым вниманием советского правительства.

Годы войны, разрухи тяжело отразились на состоянии Мариинской системы. Многие ее сооружения обветшали, суда стояли на приколе. Однако за первые мирные годы движение флота было налажено, шекснинские шлюзы достроены и грузооборот превысил довоенный.

Затем появились проекты реконструкции системы.

Беломорканал



Беломорско-Балтийский канал

- Построен между 1931 и 1933 годами в рекордно короткий срок.
- Открыт 2 августа 1933 года.
- Строительство велось силами заключённых Белбалтлага. Это была одна из значительных строек первой пятилетки и первое в СССР полностью лагерное строительство.
- Считался гордостью первой пятилетки (1928—1932), но к числу «Великих строек коммунизма» не относился.
- Общая протяжённость канала — 227 километров. Включает 19 шлюзов.

Список литературы

1. Марговенко, Алексей «Дороги царей» (рус.). журнал «Урал» 2004 год, № 10.
2. Электронный ресурс:
http://ru.wikipedia.org/wiki/Мариинская_водная_система