

Реликвии ладожских каналов

Владимир Чепелев Петр I: «От сего канала будут питаться Петербург и Кронштадт и получать потребные материалы к строению флота и их самих, и российская коммерция с Европою придут в цветущее состояние».



Карта Ладожского канала, 1741 г.

Вдоль южного берега Ладожского озера, от Новой Ладоги до Шлиссельбурга, протянулись два, ныне уже почти не действующих, обводных канала: Староладожский – «Петровский», и Новоладожский – «Александровский». Появление этих каналов было связано с тем, что один из участков Вышневолоцкого водного пути*, соединяющий Волгу с Балтийским морем, проходил через Ладожское озеро и был очень опасным для судоходства. Частые штормовые ветра на Ладоге, а также

низкое качество конструкции, а зачастую и постройки речных лодок и барок были причиной гибели многих из них. Так, в одном из своих указов Петр I упоминал о том, что одним лишь летом 1717 г. «1000 судов пропало, а с начала строительства сего места (С.-Петербурга и Кронштадта – В.Ч.), – более 10 000». А ведь на тонувших судах, кроме купеческих товаров, следовавших транзитом в Балтийское море, перевозились и грузы, крайне необходимые для Санкт-Петербурга и Кронштадта,

в первую очередь продовольствие и строительные материалы: лес, железо, пенька и прочее.

Именно опасные условия судоходства на Ладоге побудили Петра I предпринять меры по его обходу и вызвали указ Сената от 19 сентября 1718 г. о строительстве канала от Волхова в Неву. Работы по строительству канала начались 22 марта 1719 г. По преданию Петр I лично наполнил землей первые три тачки и по дощатому настилу отвез их к месту будущей плотины. Строили канал как вольнонаемные рабочие, так и солдаты регулярной армии. Следует отметить, что строительство обводного Ладожского канала являлось второй крупной гидротехнической стройкой в России после Вышневолоцкой водной системы.

Канал предполагали соорудить за два года, но из-за крайне тяжелых условий труда работы шли очень медленно. Так, еще на начальном этапе строительство канала затянулось в связи небрежным ведением дел компаниями подрядчиков и руководителя работ полковника (с 1722 г. – генерал-майора) Г. Г. Скорнякова-Писарева. Осенью 1723 г. Петр I лично проинспектировал ход работ на канале и был очень недоволен как их медленным темпом, так и многочисленными техническими нарушениями и просчетами. Император приказал арестовать Скорнякова-Писарева и шлюзовых мастеров-немцев за «неискусное ведение дел» и произвести над ними судебное разбирательство, а на

*Вышневолоцкая водная система – водный путь от Волги до Балтийского моря, первая в России искусственная водная система, строительство которой началось в 1703 г., когда был построен канал между реками Цна и Тверца, открыта для навигации в 1709 г., причем движение было возможно только в одном направлении – с Волги в Санкт-Петербург. В состав системы входили: приток Волги – река Тверца, Вышневолоцкий водораздельный канал, река Цна, озеро Мстино, река Мста, Сиверсов и Вишерский обводной каналы, река Волхов, Ладожские обводные каналы и река Нева. В настоящее время используется как водный путь местного значения, транзитного судоходства нет.

должность главного мастера и руководителя работ назначил талантливого военного инженера, генерал-лейтенанта Б.-Х. фон Миниха.

В сентябре 1724 г. Петр I в последний раз осмотрел стройку и даже принял участие в открытии одного из готовых к тому времени участков Ладожского канала. В 13 верстах от Новой Ладogi он прорыл перемычку, а затем проплыл по готовому участку до села Дубно и обратно в Новую Ладogu, где сел на торншхют – небольшое парусное судно типа яхты – и отправился в Петербург.

Вот как это описал в своих записках сын главного строителя Ладожского канала И.-Э. фон Миних, бывший очевидцем этого события:

«Петр Великий... в 1724 г. хотел обозреть новопроизводимую отцом моим работу. Он приехал на канал осенью того же года. Отец мой показывал ему часть канала, простирающуюся на 10 или 12 верст... в совершенной отделке; но только воды еще не впущено, дабы доставить императору удовольствие лично видеть впуск воды в оныя. Как скоро он работу в означенном положении осмотрел, то пошел к плотине, которая воду удерживала, и приказал ее проломить. Позади плотины стоял небольшой бот, которого император едва увидел, в то же мгновение возымел охоту в него сесть и спуститься в канал с быстротрещающей водою. Спутниками его были мой отец и еще один унтер-офицер, вместо штурмана. Бот плыл по каналу с несказанною быстротою; причем император не мог от радости воздержаться, снимал неоднократно с себя шляпу, и, махая оною над головою, кричал: ура! Удовольствие его было столь чрезвычайно, что он, стоя в боте, обнимал, целовал и благодарил отца моего за исправное совершение сея работы».

(Россия и русский двор в первой половине XVIII в. Записки и замечания графа Эрнеста Миниха. СПб., 1891)

22 октября 1730 г. строительство Ладожского канала было окончено на всем протяжении. 12 мая 1731 г. Анна Иоанновна лично разрыла перемычку в Шлиссельбурге, а в следующем году осмотрела Ладожский канал, проехав по нему на яхте от Шлиссельбурга до Новой Ладogi и обратно. Длина канала составляла 104 версты, ширина – 10 сажень, глубина – 1 сажень. На тот момент он являлся крупнейшим гидротехническим сооружением не только в России, но и в Европе.

С вводом в эксплуатацию Ладожского канала возросло значение Вышневолоцкой водной системы, так как значительно увеличился грузооборот по внутренним водным путям сопредельных губерний. Да и само Южное Приладожье получило стимул для развития торговли, ремесел, народных промыслов, рыболовства, земледелия. Появились новые поселения, выросла численность населения, основным занятием которого стал судовой промысел – проводка судов по каналу с помощью лошадей, и другие виды обслуживания судоходства.

Первоначально канал обслуживали два батальона Коломенского гарнизонного полка, но в 1735 г. по предложению Б.-Х. фон Миниха был сформирован особый Ладожский канальный батальон, вначале из двух, а затем из четырех рот, общей численностью свыше 700 человек. В задачи батальона входили ремонт и охрана плотин и шлюзов, береговой дороги, складов, пристаней и причалов, ежегодная очистка русла и углубление дна канала, сбор судовой пошлины за провоз груза, сопровождение грузовых судов.

20 июня 1797 г. по указу Павла I батальон был реформирован в рабочую команду. Вскоре рабочая команда, как и сам Ладожский канал, перешла в ведение Департамента водяных коммуникаций.

В 1810 г. рабочая команда Ладожского канала в результате очередной реорганизации была переформирована в контору Ладожского канала на правах воинского подразделения, и включена в состав 1-го округа Главного управления путей сообщения, в ведении которого были Ладожские каналы и река Нева.

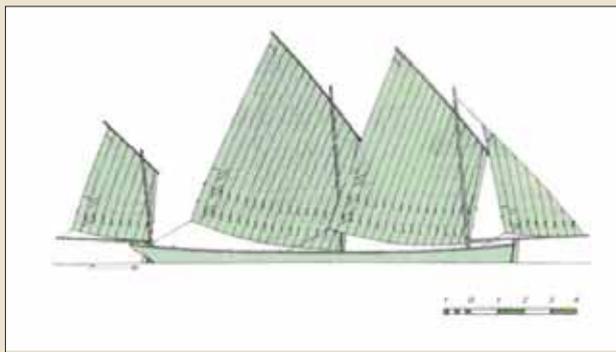
Сообщения по Ладожскому каналу в основном осуществлялись с



Миних Б.-Х. Гравюра работы Т.Г. Шевченко, 1844 г.

помощью конной тяги (от одной до четырех лошадей, в зависимости от размеров судна), иногда – с помощью бурлаков. Лошади шли по береговым булыжным дорогам (бечевникам) с обеих сторон канала в зависимости от того, куда двигалось судно. Мальчики-коноводы управляли лошадьми, получая указания от кормчих. Скорость движения по каналу была невысокая, но, тем не менее, аварии судов случались довольно часто, также как и болезни, и падеж лошадей.

Для перевозки пассажиров с их багажом по каналу ходили трешкоты (трешкоуты) – специальные плоскодонные лодки длиной до 12 м. Они имели одну мачту, к которой крепилась бечева (буксирный канат),



и приводились в движение обычно парой лошадей. У трешкотов были высокие поручни вдоль бортов и коридор только с одной стороны судна. Четыре каюты, рассчитанные на 50 человек, почти всегда были переполнены. Самые бедные пассажиры находились на верхней палубе, открытой ветрам и дождям.

После первых, относительно благополучных лет эксплуатации из-за отсутствия надлежащего контроля и

нала Петра Великого. В 1790 г. то же самое было сделано и в Шлиссельбурге, для спуска плотов из бревен – «гонок».

Принятые меры позволили повысить пропускную способность Ладожского канала, но к середине XIX в. он уже перестал справляться с возросшим потоком грузов, возникла также угроза его засухи. Вследствие этого Департамент сухопутных и водных путей ведом-

открыт в присутствии Александра II, который лично открыл движение по каналу на большом катере. По ходатайству купечества, Александр II дал согласие назвать Новолодожский канал своим именем.

Новый Александровский канал имел ширину в три раза большую, чем у старого Петровского, глубину до 2.5 м, отстоял от Ладоги примерно на полкилометра, и имел с Петровским почти одинаковую длину (110 км), удаляясь от него на расстояние от 300 м до 4 км. Вдоль берега канала была проложена широкая дорога для лошадей, все еще остававшихся в то время главной тягловой силой для проводки барок и плотов. После постройки Новолодожского канала Старолодожский стал выполнять вспомогательную функцию, для проводки плотов, барок с сеном и судов, возвращавшихся из столицы порожняком.

Почти два века по Старолодожскому (Петровскому), а затем и по Новолодожскому (Александровскому) из центральных губерний России в Петербург доставляли продовольствие, строительные материалы и различные товары, в том числе и для заграничной торговли. Однако к началу XX в. транспортное значение каналов значительно упало, особенно с вводом в строй 1904 г. железнодорожной линии, которая пролегла через Волхов и связала Петербург с Череповцом и Вологдой. Окончательно Петровский канал сняли с баланса Волго-Балтийского водного пути в 1962 г., а Александровский иногда еще используется для местных нужд.

Продолжение следует



Медаль «Открытие Второго Ладожского канала», 1866 г.

ухода Ладожский канал стал приходить в упадок. В результате очередного «дворцового переворота» Б.-Х. фон Миних был отправлен в сибирскую ссылку. Назначенный вместо него директором канала А. П. Ганнибал не смог исправить неполадки на канале. И лишь когда на эту должность в 1762 г. вновь был назначен Б.-Х. фон Миних, возвращенный из двадцатилетней ссылки, дело сдвинулось с места.

В 1765 г. Екатерина II совершила инспекционную поездку по Ладожскому каналу. Лично убедившись при этом в трудности вхождения в него судов со стороны Волхова, она приказала построить новый вход, который был прорыт впоследствии и назван Екатерининским устьем ка-

ства путей сообщения принял решение построить севернее Петровского другой канал, значительно ближе к береговой черте Ладожского озера. Причем новый канал был спроектирован уже в уровень с Ладожским озером и не требовал сложной системы поддержания уровня воды (шлюзов, водоспусков и т.д.), как это было на старом канале.

Работы по строительству Новолодожского канала начались 28 мая 1861 г. со стороны Шлиссельбурга (старый строился со стороны Новой Ладоги). Строили его вольнонаемные артели белорусских землекопов и русских крестьян из центральных губерний в течение всего пяти лет. 1 сентября 1866 г. Новолодожский канал был торжественно

St. Petersburg International Boat Show '15

Яхт-клуб МОРСКОЙ
Санкт-Петербург
Набережная Мартынова, 92

www.spibs.ru

3-5
СЕНТЯБРЯ

Яхт-клуб МОРСКОЙ
Санкт-Петербург

КОНТАКТЫ

info@spibs.ru
+7(812) 617 01 11
+7(921) 973 87 12

Партнёры:

 ЮниКредит Банк

Kotka
YACHT STORE
www.kotkayachtstore.ru



РОСГОССТРАХ
ПОД КРЫЛОМ СИЛЬНОЙ КОМПАНИИ

MOTORBOAT
РУССКОЕ ИЗДАНИЕ