



Виды шлюзов Староладожского канала.
Почтовая открытка начала XX в.

Путешествие по Ладожским каналам

Леонид Амирханов

Удивительный факт: Ладожское озеро, находящееся вблизи столицы Российской империи, основанной Петром I, до середины XIX в. было практически не исследовано. Отчасти в этом оказались повинны прорытые вдоль его южного побережья Ладожские каналы, по которым в Санкт-Петербург сплошным потоком шли различные грузы.

Ладога — водоем беспокойный. Лоция сухо отмечает: «Часто повторяющиеся сильные ветра в течение навигационного периода, особенно осенью, обуславливают местами значительное, а иногда и сильное волнение». Такие условия не только затрудняли плавание по озеру, но зачастую делали его просто невозможным. Чтобы пройти озеро, торговым судам приходилось иногда ждать погоды сутками.

Петр I ждать не хотел: ему нужна была быстрая связь с Вышневолоцкой водной системой, служащей для доставки товаров и продовольствия в строящуюся столицу. Поэтому царь решил строить судоходный канал вдоль

южного берега Ладожского озера, соединяющий Неву и Волхов. Он объявил об этом в указе 18 ноября 1718 г., добавив: «Какой великий убыток по вся воды чинится на Ладожском озере, что одним сим летом с тысячу судов пропало». И 22 мая 1719 г. по совершении молебствия близ Новой Ладоги Петр I открыл работы по проведению канала в обход бурного озера.

Строить канал начал подрядчик Скорняков-Писарев. Осенью 1723 г. Петр, проверяя его работу, остался крайне недоволен медлительностью и даже некоторой небрежностью, которой царь не терпел. Подрядчика арестовали, немецких шлюзовых мастеров прогнали, и с лета 1725 г. на канале трудилось 7000 вольнонаемных рабочих и 18 000 солдат. А руководил строительством талантливый инженер граф Христофор Антонович (так его называли в России) Миних.

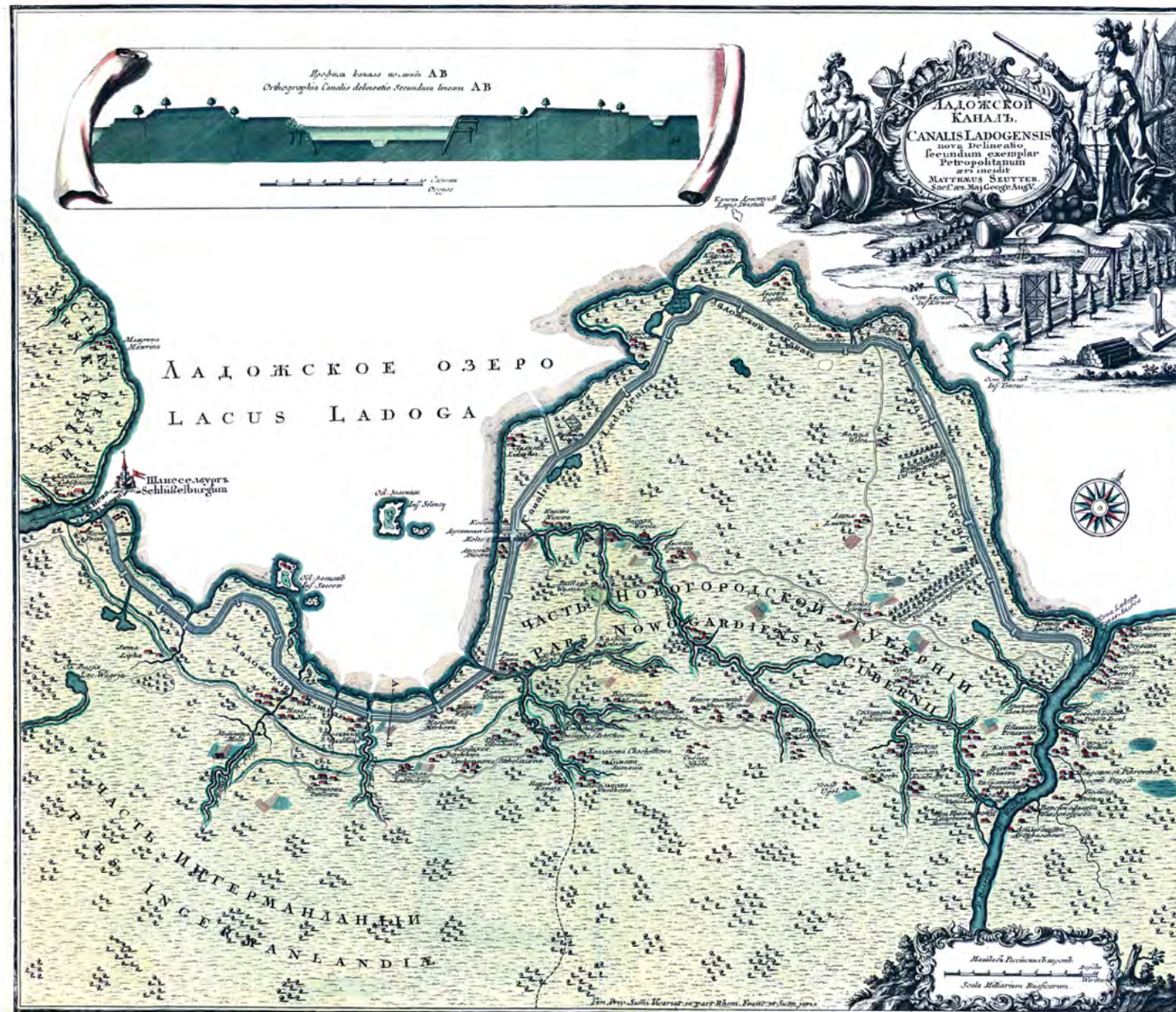
В 1726 г. проложили первый участок протяженностью около 30 верст от Волхова до села Черное. Дела пошли быстрее, так как теперь материалы доставляли водой, а не по суше. Работы закончили 22 октября 1730 г., а указ Анны Иоанновны об «окончательном открытии всего канала Петра Великого» вышел 19 марта 1731 г. Ширина канала на протяжении 104 верст по воде составила 20 сажень, а предполагаемая глубина — 7 футов, то есть 2,1 м. Но фактически глубина оказалась несколько меньше, так как при строительстве никто не обратил внимание на некоторые гидрологические особенности этих мест: высота воды в озере была подвержена колебаниям. Поэтому для нормального судоходства пришлось поднимать горизонт воды в канале, для чего в 1732 г. решили построить шлюзы в Шлиссельбурге и Новой Ладоге. На озерном берегу соорудили 14 водоспусков для сброса лишней воды, а на противоположном — 16 резервуаров с шандорными затворами, из которых вода шла для наполнения канала.

Следующий, Сясьский, канал, соединивший реки Волхов и Сясь, несмотря на его небольшую длину, строили долго. Начали в 1764 г., но по разным (и не всегда объективным) причинам работы не велись в течение почти 10 лет. Основное строительство закончили в 1783 г., а официальное открытие состоялось только 1 июня 1802 г. Прямой, как стрела, канал имел протяженность около 11 км, и даже невооруженным глазом от реки Сясь были видны суда, проходящие по Волхову.

В том же году начали строить следующий канал, уже третий, Свирский, между устьями рек Свирь и Сясь. Его ввели в эксплуатацию в 1810 г.

«...Имеющие надобность ехать в Ладогу берут билеты в Шлиссельбурге, у моста, где стоят трешкоты, и в назначенное время, одновременно, два трешкота отправляются в путь. Трешкоты приводятся в движение паром лошадей, в лямку. Путь их по каналу 104 версты. <...> Отвалив от берега, трешкотчик, здоровый, нередко выпивший мужик, в ситцевой ярко-цветной рубашке и плисовых штанах, охриплым басом, сняв шапку, командует: “Сеня, молись Богу! Православные, делайте

Карта Ладожского канала («Петра Великого»), 1756 г.



К старой линии каналов относятся:

Императора Петра I (Старый Ладожский) 104 версты, Императрицы Екатерины II (Старый Сясьский), 10 верст, Императора Александра I (Старый Свирский), 48 верст.

К новой линии каналов относятся:

Императора Александра II (Новый Ладожский) 111 верст, Императрицы Марии Федоровны (Новый Сясьский) 9,6 версты, Императора Александра III (Новый Свирский) 44 версты.

Однако в последнее время прижилось обозначение каналов без деления их на три участка: Староладожский и Новоладожский.

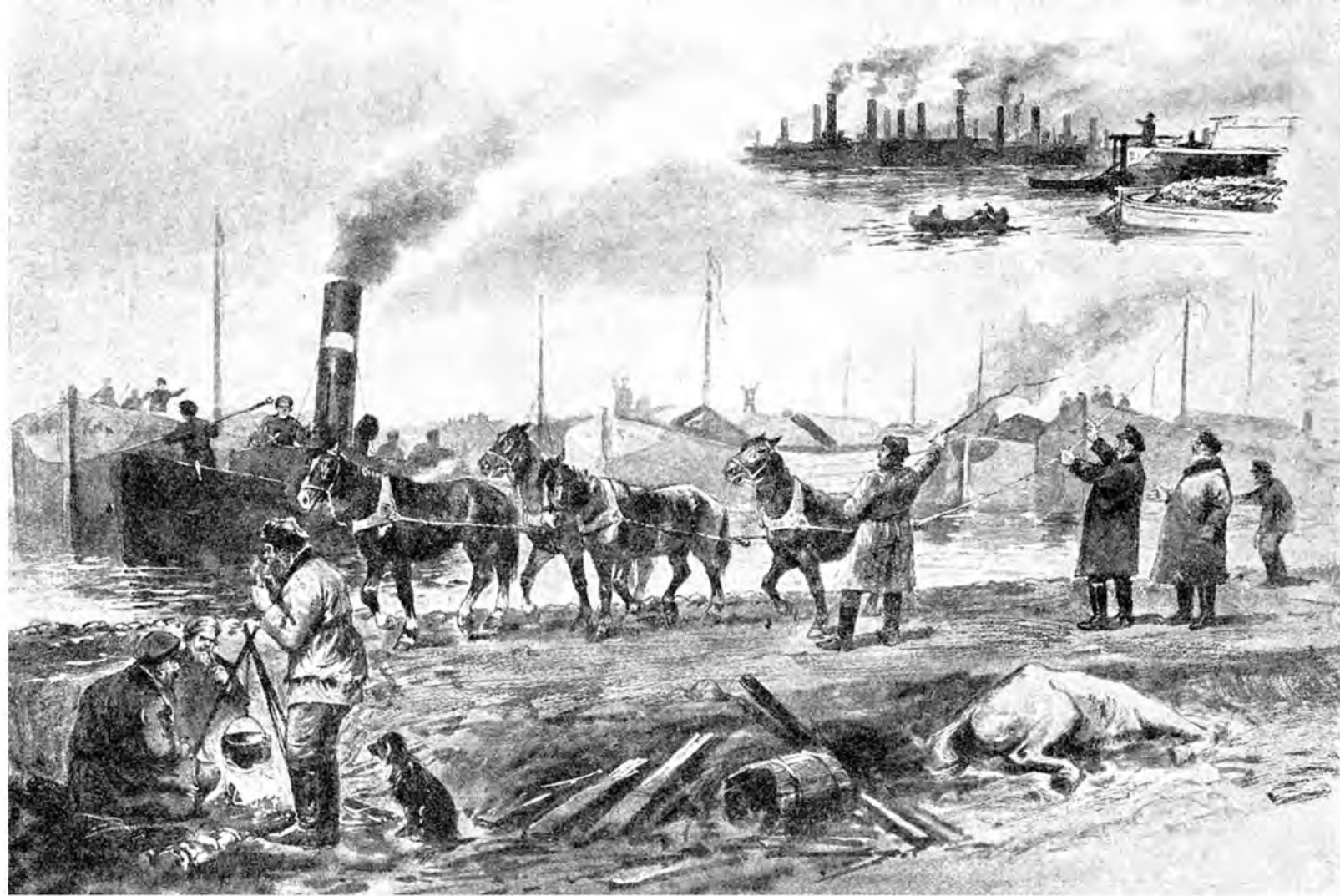


Гонки на Екатерининском устье канала Петра Великого, Шлиссельбург, 1909 г. Фотография С. М. Прокудина-Горского

то же”. Первые слова относятся к парню лет шестнадцати, находящемуся у лошадей погонщиком, и потому Сеня, сидя верхом на лошади, снимает шапку и крестится. Православные пассажиры тоже встанут со своих мест и молятся о благополучном пути. После такого религиозного обычая по лошадиным бедрам хлестнет несколько раз кнут, и они пойдут ускоренным шагом, а потом равномерно ему движется и трешкот». Так описывал путешествие из Шлиссельбурга в Новую Ладогу известный естествоиспытатель академик Н. Я. Озерковецкий.

Трешкот — небольшое каналное судно длиной 12 м, предназначенное для перевозки пассажиров и грузов.

В начале XIX в. была проведена реконструкция шлюзов в Шлиссельбурге, а в 1826 г. здесь построили новые камеры, облицованные гранитом. Одновременно устроили накопительный бассейн и разводной двухпролетный мост на гранитных колоннах, сохранившийся до наших дней. В 1836–1842 гг. в Шлиссельбурге поставили еще два шлюза, облицованных гранитом, и разводной однопролетный мост.



Будни канала. Иллюстрация из журнала «Огонек», 1915 г.

Судоходство по этим каналам, где суда в основном шли на конной тяге, было весьма сложным, в самых неожиданных местах сами собой появлялись мели, осыпались берега, да и система подпитки каналов водой работала не всегда четко. Требовалась капитальная реконструкция всего пути, значительное его углубление, но ни один подрядчик не брался за эту работу. Поэтому Департамент сухопутных и водных сообщений справедливо решил, что будет дешевле прорыть новый канал, без шлюзов. В самом Шлиссельбурге, в истоке Невы, пришлось строить дамбу. Работу начали 28 мая 1861 г., а уже 1 сентября 1866 г. открылось судоходство по новому пути. В последующие годы построили новые каналы между Волховом и Сяью, между Сяью и Свирью.

Судоходство по каналу преимущественно осуществлялось, как и раньше, конной тягой. В 1915 г. журнал «Огонек» нарисовал мрачную картину движения судов по внутренним водным путям России: «От Каспия по Волге, с далекого Севера по Пинеге, Северной Двине и Вытегре, по Вычегде и Свири движутся жизненные



Паровоз и тяговый вагон системы инженера Токарского, 1911 г.



Водоспуск на 3-й версте от Шлиссельбурга, 1909 г. Фотография С. М. Прокудина-Горского

припасы к столице. Но прежде чем вырваться на невольский простор, каждой барке и полулодке предстоит пройти круги Дантова ада — каналы Мариинской системы.

Тянутся медленно от шлюза к шлюзу, понурив головы, маленькие истощенные лошади-бурлачки. Тянут свою лямку под ударами хворостины до последнего издыхания. Изредка их обгоняет буксир или пассажирский «канальный» пароход, которые не имеют права делать более восьми верст в час, чтобы не размывать берегов канала.

То и дело из-за тесноты происходят заторы. Навалит ветром с Ладоги барку поперек канала — и готово дело... Чем бы скорее к делу приступить, да общими силами дать правильное движение караванам, начинается отвратительная ругань, несутся трехэтажные слова и с пароходов, и с барок, и с унылого берега.

Затор растет, барки сбиваются в кучу и не движутся.

А с озера уже ползут сырые туманы — предвестники скорого осеннего ледохода, конца навигации. И сотни

В «Лоцманской карте Новоладожского канала», изданной в 1967 г., канал описан так: «Новоладожский канал, соединяющий реки Свирь, Сясь, Волхов и Неву, начинается у левого берега реки Свирь в семи километрах от устья реки. У истока канала расположен поселок Новая Свирица. Конечным пунктом канала является г. Петрокрепость, расположенный в истоке реки Невы. <...> Длина канала 169 км, гарантированная глубина судоходного хода 195 см на ширине фарватера 22 м. Радиус закругления на поворотах, которых в канале насчитывается 84, гарантируется 350 м.

Отдельные участки Новоладожского канала имеют местные названия. Собственно Новоладожским каналом называют участок между реками Невы и Волхов протяженностью 111 км; Новосясьским каналом — участок между реками Волхов и Сясь протяженностью 11 км; Новосвирицким каналом — участок между реками Сясь и Свирь протяженностью 47 км. Габариты пути на канале поддерживаются дноуглублением».



Шлюзы Староладожского канала в Шлиссельбурге

тысяч пудов муки, овса, крупы и огромные запасы дров, с таким нетерпением ожидаемые в столице, рискуют застрять на всю зиму в пустынных безлюдных местах...»

Решить эти проблемы попытался инженер М. А. Токкарский, предложивший проложить по «озерному берегу» канала Императора Александра II рельсовые пути и использовать для проводки судов небольшие паровозы. Опыты, проводимые летом 1911 г., дали положительные результаты, но решение так и не было принято. Сказались неповоротливая бюрократическая машина и необходимость серьезных финансовых затрат.

Транспортное значение каналов в начале XX в. было сильно ослаблено вводом в строй железной дороги, связывающей Петербург с Череповцом и Вологдой. Староладожский канал сняли с баланса Волго-Балтийского пути в 1962 г. Сегодня он никак не используется, большая его часть заросла и обмелела. Наименее пострадавший от времени участок остался в Шлиссельбурге. По нему еще можно прокатиться на лодке.

Сегодня и Новолодожский канал выглядит пустынным. Но он привлекателен для туристов, путешествующих по воде. Канал выполняет для малых судов защитную функцию, позволяя пройти от Свири к Неве в любую погоду. Многие водники разбивают свои стоянки в протоках, идущих от канала в озеро. Есть своя прелесть в этих тихих местах. На протяжении 15 км Новосвирского канала по обоим берегам растут высоченные ели, и создается ощущение, что плывешь по глубокому каньону с зелеными берегами.

Я много путешествовал здесь на катере в начале 1980-х гг. Тогда прохождение канала было связано с немалыми трудностями. И главная — плоты (или гонки, как их называли в былые времена). Буксир тащил около 30 связок бревен, и на поворотах канала последняя связка частенько касалась берега. Иногда ее «подправлял» еще один буксир, но он присутствовал не всегда. Встречая или обгоняя плоты, нужно было максимально сконцентрироваться.

Еще одну опасность для судоходства представляли топляки. В зоне активного лесосплава всегда есть оторвавшиеся от связок бревна, которые, набрав воды, опускаются одним концом на дно.

Интересная особенность каналов — наплавные мосты. Для прохода судов их отводят к берегу. Поворачивают вручную, с помощью лебедки, у которой дежурит специальный человек. Мосты стоят в деревнях, расположенных по обоим берегам канала, и, помнится, однажды мы долго искали этого дежурного, чтобы он развел мост для нашего катера.

В 2020 г., спустя лет тридцать, мне довелось снова пройти Староладожским каналом от Новой Ладоги до церкви Покрова Пресвятой Богородицы в деревне Дубно. 27 км мы проскочили быстро...

Многое изменилось, но путешествовать по южному Приладожью по-прежнему интересно.

