

ЛАДОЖСКИЕ КАНАЛЫ: РЕТРОСПЕКТИВА. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ,  
ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ

В.А.Широкова\*, В.А.Снытко\*, В.А.Низовцев\*\*, Е.М.Нестеров\*\*\*,  
Н.Л.Фролова\*\*, Н.Г.Дмитрук\*\*\*\*, В.М.Чеснов\*, Н.А.Озерова\*

*\*Институт истории естествознания и техники им. С.И.Вавилова РАН, Москва; \*\*МГУ им. М.В.Ломоносова; \*\*\*РГПУ им. А.И.Герцена, Санкт-Петербург; \*\*\*\*Новгородский государственный университет им. Ярослава Мудрого*

LADOGA CANALS: RETROSPECTIVE, CURRENT STATE OF NATURAL RESOURCES  
V.A Shirokova\*, V.A. Snytko\*, V.A. Nizovtsev \*\*, E.M. Nesterov\*\*\*, N.L. Frolova \*\*, N.G.  
Dmitruk \*\*\*\*, V. M. Chesnov\*, N.A. Ozerova\*

*\* Institute for the History of Science and Technics, Moscow, \*\* Moscow State University of M.V.Lomonosov; \*\*\* Herzen State University, St-Petersburg; \*\*\*\* Novgorod State University*  
На территории Ленинградской, Новгородской и Вологодской областей проведены работы комплексной историко-научной экспедиции «Естественные и искусственные водные пути Севера России XVII-XIX вв.», организованной Институтом истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН. В ней принимают участие преподаватели и студенты вузов. Главной целью экспедиции было проведение историко-научных, гидрологических и ландшафтных исследований Вышневолоцкой и Тихвинской шлюзованных водных систем. Предварительно по архивным и литературным источникам изучалась история водных сообщений Петровской эпохи 1695-1725 гг. Непосредственно на местности выявлялись изменения в природной среде после создания систем, изучалась динамика развития природных процессов. В ходе экспедиционных работ 2009 и 2010 гг. внимание было уделено и ладожским каналам.

От поселка Свирицы на р. Свирь начинается искусственный путь в приладожские каналы. На участке между реками Свирь и Сясь канал называется Старосвировский, между реками Сясь и Волхов – Старосясьский, далее – Староладожский. Параллельно им проложены Новосвировский, Новосясьский и Новоладожский каналы.

Большое транспортное значение Ладожское озеро имело в петровские времена. Среди водных путей России Староладожскому каналу принадлежало первое место не только по числу проходивших по нему судов и количеству перевозимых грузов. Крупнейший гидротехнический канал в Европе начала XVIII в., намного превосходивший по своим параметрам Лангедокский канал во Франции, связывался в сознании современников с именем Петра I. Канал был главным водным путем в Петербург, водными воротами столицы, поэтому большинству водоспусков, мостов, шлюзов здесь присущ помпезный характер. Они отличались высоким техническим и инженерно-художественным уровнем.

История канала началась в 1718 г. За один только этот год около тысячи судов со строительными материалами и продовольствием для Петербурга погибло в Ладожском озере. Поэтому было решено проложить вдоль южного берега Ладоги обходный канал. Первоначально возведения шлюзов не предусматривалось, но каналу, спроектированному без учета понижения уровня Ладожского озера в определенные периоды, грозило неминуемое обмеление. Специальная комиссия решала вопрос о ходе дальнейшего строительства. Приглашенный в 1723 г. Б.Х. Миних указал на необходимость «запереть» канал на концах — в Новой Ладоге и Шлиссельбурге — шлюзами. Петр в 1724 г. осмотрел трассу и дал письменную инструкцию Миниху о ведении работ. По чертежам Петра стали делать, например, откос берега из двух уступов.

С помощью шлюзов горизонт воды канала поддерживался на 2 м выше озерного. Канал питался водой из водоемов-резервов, устроенных за южной дамбой и собиравших воду с окрестных болот, а также впадающими в озеро реками. Для подпитки канала речной водой и предохранения его от загрязнения речным илом построили бейшлоты. Берега

укрепили, частично облицевали известняковыми путиловскими плитами. На протяжении всей трассы построили плотины, мосты, водоспуски, двойные шлюзы на реках. 1732 г. принято считать годом завершения работ на канале, длина которого составила 110,97 км, ширина по воде достигала 21,33 м, глубина — на 2,13 м ниже горизонта Ладожского озера.

Водоспуски на канале были озерные (нордские) и речные (зюйдские). Озерные служили для выпуска лишней воды в озеро во время весеннего паводка. На южной стороне спуски строили на впадающих в канал реках и при устьях каналов, проведенных из резервуаров, питавших канал летом. Все без исключения водоспуски выполняли функции мостов на бечевнике. На всем протяжении трассы спусков было несколько, их неоднократно перестраивали, заменяли новыми или просто засыпали. Перестройка шлюзов, установка в 1826 г. двух паровых машин для накачивания воды из озера в канал и расчистка русла не улучшили положения на канале: он не справлялся с пропуском судов, которых за навигацию проходило до 15 тысяч, не считая 10 тысяч плотов. Кроме того открылось пароходное сообщение до Новой Ладоги. Засорение Ладожского канала требовало его углубления, но сделать это зимой было опасно, а в период навигации мешал грузопоток. 28 января 1861 г. был утвержден проект<sup>8</sup> нового канала, который предполагали проложить вдоль южного берега озера параллельно старому. Канал был задуман глубже петровского, ширина его по дну достигала 25,6 м, а по поверхности — от 36 до 108 м. Русло трассы от реки Волхов до Назии пролегло горизонтально, а далее к Шлиссельбургу имело уклон, соответствующий склону поворота озера к Неве. Канал не имел шлюзов. На бечевнике соорудили деревянные мосты.

Открытый 1 сентября 1866 г. новый канал стали называть каналом Императора Александра II. Старый канал с этого времени — канал Императора Петра Великого (ныне Староладожский). Он стал играть вспомогательную роль: по нему везли строительные материалы и гнали в обратном направлении порожняк. В 1920-е гг. канал был закрыт для судоходства. Ссооружение, имеющее огромную историко-культурную ценность приходило в запустение. У выхода в Неву старого Ладожского канала сохранились уникальные инженерные сооружения – четырехкамерный гранитный шлюз (1836 г.) и мост на колоннах (1832 г.).

Созданные для функционирования водных систе (Вышневолоцкой, Тихвинской, Мариинской) приладожские каналы сыграли свою роль в экономическом развитии Санкт-Петербурга и всего Северо-Запада Европейской России. Развитие техники водного транспорта позволило проводить суда по Ладоге, что в конце концов обусловило «ненужность» каналов. Послужив человеку, они продолжали функционировать. Природа на их берегах восстанавливалась и стремится к ее исходному состоянию, что мы наблюдали в ходе экспедиций.

В XXI в. каналы могут получить рекреационную значимость, хотя туристами весь XX в. они использовались. Особую значимость имеют сохранившиеся памятные знаки у входа в каналы, представляющие историко-научный и познавательный интерес. Да и сами каналы можно рассматривать как музеи под открытым небом.

Близость к Санкт-Петербургу обусловила появление по берегам каналов дачных поселков на месте когда-то процветавших селений. К сожалению, в настоящее время строения по берегам каналов располагаются хаотически, вплоть до захвата конкретной усадьбой территории у воды, что недопустимо с экологических позиций.

Ландшафты побережий Ладоги отличаются разнообразием, что и привлекает сюда летом массу отдыхающих. Как пример можно привести окрестности с. Черное с золотыми фациями. Между Новоладожским и Новоладожским каналами на местности видны песчаные дюны, закрепленные сосновым лесом. Возраст сосен достигает 30 лет. Кое-где на песке лежат гранитные валуны. Это излюбленное место отдыха, поэтому растительность вытоптана до чистого песка. Встречаются кострища, мусор. На вершинах дюн, где вытаптывание происходит не столь интенсивно, песок покрыт зеленым мхом с пробивающимся сквозь него звездчаткой и злаками. Сохранились группы старого можжевельника (растениям более 50, возможно, до 100 лет). Под ними на мху лежит

толстый слой хвойного опада.. Рядом растут молодые сосны, ивы и береза . По склонам дюн песок местами покрыт лишайниками (бурым листоватым и серым кустистым). Недалеко от этого места находился палаточный лагерь – свидетельство интенсивного рекреационного использования.

#### S u m m a r y

Reviewed the work of the complex historical and scientific expedition "Natural and artificial waterways of northern Russia XVII-XIX cc." canals for the Study of Ladoga.