

Тверской областной Центр детского и семейного чтения им. А. С. Пушкина  
(Областная библиотека для детей и юношества им. А. С. Пушкина)

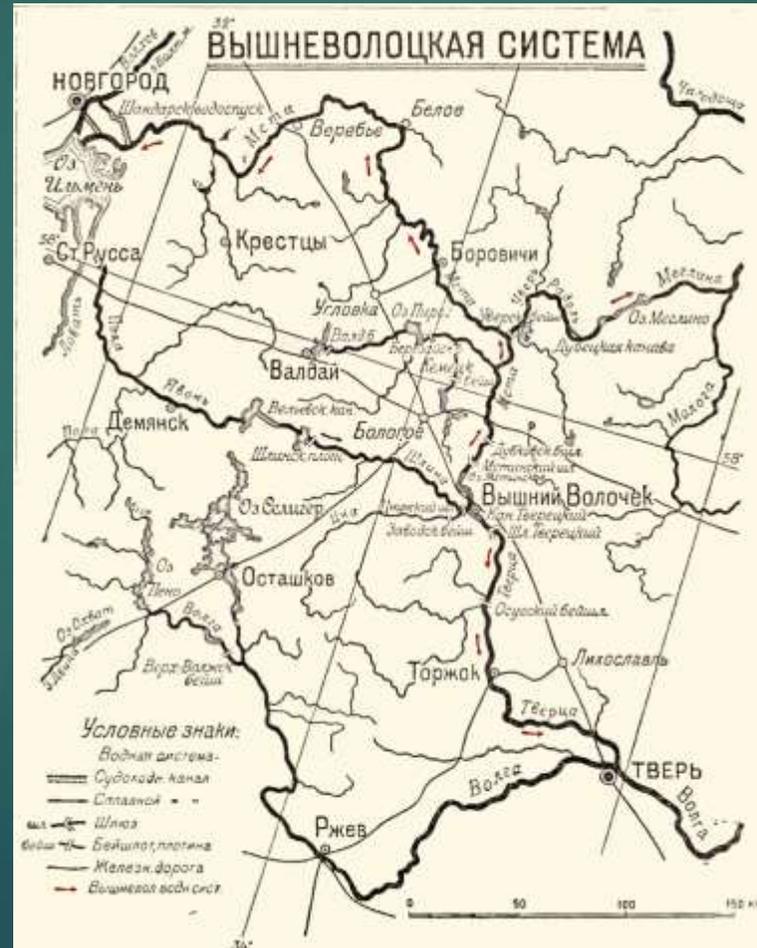
12+

# «По Петровскому указу...»

320 лет Вышневолоцкой водной системе

Тверь, 2023

Система начиналась на Волге, у Рыбинска, шла по Тверце, пересекала каналами водораздел рек Балтийского и Волго-Каспийского склонов, а далее – через реку Цну, озеро Мстино, реку Мсту и озеро Ильмень, реку Волхов и Ладожский канал – выходила в Неву. Её общая протяженность составляла около 1700 верст. Каналы, сооруженные в районе Вышнего Волочка, обычно именовались Вышневолоцкими, в результате так стали называть и всю водную систему. На практике собственно Вышневолоцким водным путем считали участок от Вышнего Волочка до входа в Ладожский канал.



Своим появлением водная система обязана Петру I, которому пришло в голову создать единую водно-транспортную сеть. 12 января 1703 года царь подписал указ о строительстве канала между Цной и Тверцой, дабы обеспечивать строящийся Санкт-Петербург товарами и продовольствием из Центральной России.

Русло будущего канала Пётр наметил лично. Работы по постройке канала длиной 3,3 км начались в том же году. Наблюдение за ними было поручено князю Василию Гагарину, отчего канал назвали Гагаринским, позднее — Тверецким. Строительство было закончено в 1708 году. Техническую сторону дела вели голландские инженеры. Но иностранцы допустили ошибки в проектировании, из-за чего канал получился слишком мелким.



Основательное улучшение системы началось в 1719 году, когда к её усовершенствованию приступил талантливый самоучка-гидротехник, купец Михаил Иванович Сердюков. Именно ему принадлежит создание гидротехнических сооружений. Недалеко от Вышнего Волочка у него был ряд заводов (винокуренный, уксусный, кирпичный). На этих заводах использовались водяные мельницы, и купец вынужден был заинтересоваться гидротехникой. Тогда же он и задумался об устранении трудностей при прохождении судов через Вышний Волочёк.



Портрет М. И. Сердюкова



Осуществить замыслы ему удалось лишь после аварии, произошедшей в 1718 году на Цнинских шлюзах: весенний караван, направлявшийся в Петербург, не смог пройти через Тверецкий канал. Сердюков решился отправить Петру свое доношение об улучшении Вышневолоцкой системы и предложил выполнить все работы за свой счет, если ему будет разрешено взимать сборы с проходящих судов. Пётр одобрил предложения, и с июня 1719 года Вышневолоцкий канал был отдан Сердюкову на содержание с условием, что все неустройства на нём будут устранены.

Для повышения уровня воды в канале и реках Цне и Тверце следовало создать водохранилище, которое предполагалось наполнять водами реки Шлины через озера Ключино и Городолюбское. Созданное таким образом водохранилище получило название Заводского. В 1722 году Шлина уже потекла по новому руслу, вдвое увеличив количество воды в Цне. В том же году был прорыт Цнинский канал, благодаря которому удалось обойти извилистые и каменистые места в нижнем течении Цны. После завершения этого проекта суда могли следовать по водной системе всё лето.

Дальнейшая реконструкция Вышневолоцкой водной системы осуществлялась под руководством Сердюкова, который сумел блестяще реализовать все замыслы Петра и создать искусственный водный путь, который, как говорили современники, «огромностью и сложностью своих средств и пользою превосходит все подобные пути на свете». Венцом его деятельности стало сооружение водохранилища площадью в шесть квадратных верст, вода из которого попеременно направлялась либо в Тверцу, либо в Цну для поддержания в них нужных для судоходства глубин. В 1742 году императрица Елизавета Петровна пожаловала Сердюкова с потомством в дворяне. В дальнейшем он вместе с сыном Иваном занимался чисткой Тверецких порогов, затем — Боровицких.

После смерти Михаила Сердюкова дело продолжил сын Иван, а затем – его внук-тёзка, который не обладал ни способностями, ни характером отца и деда. В итоге в 1765 году на Вышневолоцкий водораздельный пункт был назначен новый управляющий.

В 1773 году была образована должность директора водяных коммуникаций, обязанности которого были возложены на новгородского губернатора Якова Ефимовича Сиверса, одного из выдающихся государственных деятелей второй половины XVIII века. С его именем связаны также и значительные усовершенствования Вышневолоцкого водного пути. Сиверс, отличавшийся разносторонностью инженерных интересов, разработал обширную программу технических устройств, которые должны были значительно улучшить систему и наладить безаварийное прохождение по ней судов.





В первую очередь он предлагал заменить деревянные шлюзы и бейшлоты на гранитные, создать дополнительные резервуары для подъема воды в Тверце и Мсте и благоустроить бечевник. Значительная часть этих работ была осуществлена в первой половине XIX века. Благодаря инициативе Сиверса, Вышний Волочек с 1770 года получил статус города, а в апреле 1772 года — свой герб: серебряный щит украшала императорская корона, под которой была изображена груженная лодка на голубой волнистой террасе.

В 1774 году последовал указ Екатерины II, по которому шлюзы и каналы, а также находившиеся на них строения (заводы, мельницы, кузницы, дома, лавки) были приняты в казенное ведение. В качестве компенсации Сердюковым были выплачены определенные денежные суммы. В это время Вышневолоцкая водная система оставалась наиболее мощной частью транспортной сети Европейской России. На ней сосредоточивались грузопотоки, идущие из внутренних районов на нужды Петербурга и на экспорт. Маршруты транспортировки охватывали обширнейшую территорию: Северо-Запад, центрально-промышленный район, средневолжские губернии и Урал. Эпизодически поступали товары и из других регионов. Если в начале 1760-х годов по Вышневолоцкой водной системе к столице проходило ежегодно 3000–4000 судов, то в последней четверти столетия официальная статистика давала цифру в 5000–5500 судов разных размеров и конструкций.

Необычайный водный путь с целым рядом сложных гидротехнических сооружений поражал воображение современников.

Летом 1785 года императрица Екатерина II решила проверить работу и отправилась в путешествие по Вышневолоцкому водному пути. Ей удалось увидеть многое. Возвращалась она также водным путём — до Новой Ладogi. Вскоре последовал её указ об улучшении всей Вышневолоцкой водной системы. По завершении каменного Тверецкого шлюза на нём было установлено дваobeliska с вензелями Екатерины и датой её поездки — «1786 год». Вскоре за Екатериной проехал по водному пути и Радищев. В своем «Путешествии из Петербурга в Москву» он обратил особое внимание на Вышневолоцкий канал, заполненный барками с хлебом и другими товарами, идущими в Петербург.

В 1798 году начинаются работы по строительству давно задуманного канала в обход озера Ильмень, получившего название Сиверсова. Канал длиной в 10 км, шириной в 20 м и глубиной в 2,5 м соединил нижнее течение реки Мсты с Волховом. Однако он оказался слишком мелким и стал быстро заиливаться. Судоходство по нему стало возможным только весной и в период дождей. В 1826-1836 годы был построен Вишерский канал, заменивший Сиверсов канал. Новый канал в 15,5 км длиной спрямил путь из Мсты в реку Вишеру, впадавшую в правый рукав Волхова — Малый Волховец.



Вышневолоцкая водная система продолжала функционировать и в первой половине XIX века, чему способствовал постоянный надзор. Однако нарастание грузопотоков, обмеление рек в засушливые годы, в ряде случаев изношенность гидротехнических сооружений все чаще вызывали простои и аварии судов на отдельных его участках. Власти требовали принятия решительных мер, чтобы наладить бесперебойное судоходство. Ряд сложных гидротехнических задач в этот период пришлось решать молодому инженеру, директору Вышневолоцкого отделения системы Осипу Ивановичу Корицкому. Прежде всего он обратил внимание на Заводское водохранилище, которое предложил приподнять и увеличить.

Работы шли с 1825 по 1828 год. В результате из небольшого водохранилища в 5–6 квадратных верст образовалось «небывалое искусственное озеро» в 60 квадратных верст. Оно поглотило часть рек Цны и Шлины, а также три озера: Ключинское, Городолюбское и Здешевское. Новое водохранилище способствовало значительному улучшению судоходства. Корицкий осуществил и ряд других важных работ, в том числе соорудил новые бейшлоты на реках и озерах, питающих систему, и упругие заплыви на Боровицких порогах — эти связки бревен должны были не давать кораблям ударяться о берег на крутых поворотах реки Мсты. Перевозка грузов по Вышневолоцкой водной системе росла до начала 1850-х годов.

Лишь с открытием Николаевской железной дороги, на которую перешла часть грузов, направлявшихся к Вышнему Волочку, и реконструкцией Мариинской водной системы Вышневолоцкий путь утратил свою прежнюю роль. Постепенно основными грузами в перевозках стала продукция сельского хозяйства и промышленности — главным образом леса и стройматериалов.



Вышневолоцкая водная система оставила неизгладимый след в судьбе селений, расположенных вдоль водной трассы. Все населённые пункты на ключевых участках магистрали уже в течение второй половины XVIII века превратились в города: Вышний Волочёк, Боровичи, Рыбинск. Города продолжали интенсивно расти и в XIX веке.

Функционирование Вышневолоцкого водного пути повлияло на обширные территории Псковской, Петербургской, Новгородской, Тверской и Ярославской губерний — как на развитие промышленного производства (в частности мукомольного и лесопильного), так и на процессы расслоения крестьянства. Наглядным примером влияния водного пути может служить Вышний Волочёк, превратившийся в крупный транспортно-перевалочный пункт и место расположения масштабного комплекса гидротехнических сооружений. На его причалах с ранней весны и до поздней осени кипела особая жизнь: здесь на смену оснастки и лоцманов останавливались караваны судов.

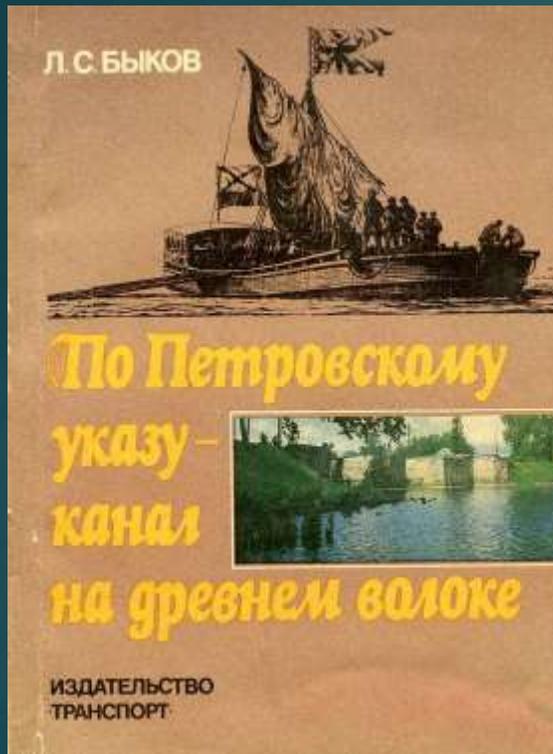
Уже в мае приходил Новоторжский караван, состав которого нередко превышал тысячу барок. Вслед за ним появлялся Тверской (более 500 судов). Затем ждали Меженного (Летнего) каравана, собиравшего до 2000 судов с рек Цны, Мокши, Суры, Средней Волги. Осенью к причалам подходили суда, заполненные товарами на далеких камских и нижеволжских пристанях. Этот караван в 900–1100 барок, называвшийся Сибирским, продолжал транспортировку грузов с Урала даже в 1840-е годы.

Лишь в конце XIX века Вышневолоцкая водная система как транзитный путь прекратила своё существование. Полное движение по ней невозможно, только по отдельным участкам, так как в начале XX века шлюзы были перестроены в водоспуски.



Нынешняя трасса М-10 проходит по Ленинградской дамбе, которая разделяет Лесозаводскую заводь и Вышневолоцкое водохранилище. На Ново-Тверецком канале была построена Ново-Тверецкая ГЭС. На Цне возвели Ново-Цинскую плотину и Ново-Цинскую ГЭС.

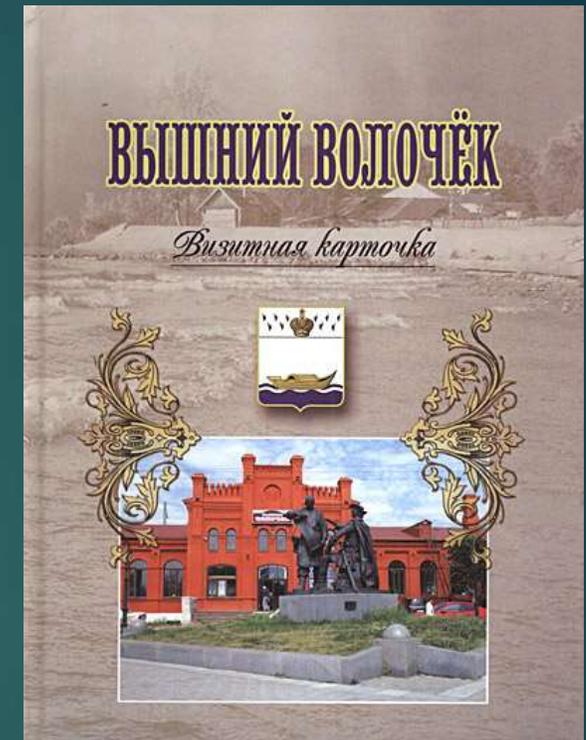
Больше нового и интересного о Вышневолоцкой водной системе Вы сможете узнать из книг из фонда нашей библиотеки



Быков Л. С. По Петровскому указу - канал на древнем волоке. - М., 1994. - 219 с.



Вышневолоцкая водная система - 300 лет на благо России. - Вышний Волочёк, 2007. - 204 с.



Вышний Волочёк. Визитная карточка. - Вышний Волочёк, 2016. - 48 с.



Тверской областной Центр детского и семейного чтения им. А. С. Пушкина  
(Областная библиотека для детей и юношества им. А. С. Пушкина)

Адрес: 170100, г. Тверь, ул. Советская, 64

тел: (4822) 34-48-11

e-mail: [asplib@yandex.ru](mailto:asplib@yandex.ru)