



Историческое обследованіе

„ВОЛОКОСЛАВСКАГО“ ДРЕВНѢЙШАГО

ТРАНЗИТНАГО ПУТИ,

~~34913~~ чрезъ который проектируется устройство

Воложбинско-Кобожскаго ==

== соединительнаго канала,

съ выходомъ

Волжской водной магистрали къ Балтійскому морю.

СОСТАВИЛЪ

М. В. Егоровъ.



С-ПЕТЕРБУРГЪ.

Паровая Типографія Л. В. ГУТМАНА, Калашниковскій пр., № 13.

1911.

28410



Историческое обследованіе

„ВОЛОКОСЛАВСКАГО“ ДРЕВНѢЙШАГО
ТРАНЗИТНАГО ПУТИ,

~~34918~~

черезъ который проектируется устройство

Воложбинско-Кобожскаго ==
== соединительнаго канала,

съ выходомъ

Волжской водной магистрали къ Балтійскому морю.

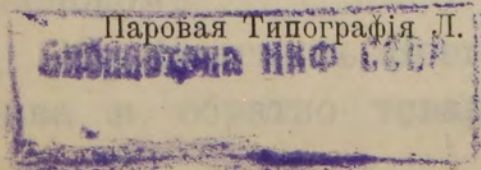
СОСТАВИЛЪ

М. В. Егоровъ.



С-ПЕТЕРБУРГЪ.

Паровая Типографія Л. В. ГУТМАНА, Калашниковскій пр., № 13.
1911.





7

ТРАКТАТЪ О ПУТИ
ВОРОНЕЖСКОГО ДРЕВНЬШЕГО

ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ СЪ ИЛЛЮСТРАЦИЯМИ

Воронежско-Родословное

СОДЕРЖАНИЕ

85289

Воронежская губернская библиотека

М. В. Родослов

Воронежская губернская библиотека
ИЗДАНИЕ ПЕРВОЕ СЪ ИЛЛЮСТРАЦИЯМИ
1911

Историческое обследование „Волокославскаго“ древнѣйшаго транзитнаго пути, чрезъ который проектируется устройство Воложбинско-Кобожскаго соединительнаго канала, съ выходомъ Волжской водной магистрали къ Балтійскому морю.

Историческій ходъ торговыхъ мирныхъ сношеніи древняго Великаго Новгорода, который въ доставкѣ товаровъ для народовъ Поволжья и древней Ганзы на судахъ и волокомъ, указалъ намъ путь рѣками и озерами, гдѣ долженъ быть прорытъ искусственный каналъ, соединяющій р. Волгу съ Балтійскимъ моремъ.

Равнина, принадлежащая къ Озерной области и по которой проходитъ проектируемый водный путь въ предѣлахъ Новгородской губ., имѣла въ историческомъ ходѣ русской торговли и вообще экономической жизни весьма важное значеніе, обусловленное прежде всего обиліемъ многоводныхъ рѣкъ и озеръ, служившихъ естественными путями для торговыхъ сношеніи древней Россіи съ иностранцами, съ юго-восточными народами и всѣмъ Поволжьемъ.

Уже въ древности опредѣлился въ существенныхъ своихъ чертахъ кратчайшій соединительный водный путь отъ Волги къ бассейну Балтійскаго моря и тотъ путь, которому сама природа указала преимущество тѣмъ переходомъ или „волокомъ“, который служилъ соединительнымъ и кратчайшимъ звеномъ между р. Воложбой, притокомъ р. Сяси и р. Чагодой, притокомъ р. Чагоды.

Такъ, въ глубокой древности товарообмѣнъ Великаго Новгорода между Волжскимъ бассейномъ и бассейномъ Балтійскаго моря совершался отчасти по рѣкамъ, отчасти „волокомъ“.

Съ Волги въ Новгородъ и къ берегамъ Финскаго залива и обратно товары шли самымъ кратчайшимъ вод-

нымъ путемъ по р. Мологѣ до г. Устюжны, по р. Кобожѣ, Чагодѣ, откуда сухимъ путемъ «волокомъ» (отъ селенія Большой Дворъ на р. Чагодѣ), проходящимъ по равнинѣ чрезъ, существующій и по настоящее время погостъ „Волокославскъ“ (до селенія Большой Дворъ на р. Воложбѣ) опять направлялись воднымъ путемъ чрезъ Ладожское озеро и р. Неву къ берегамъ Финскаго залива.

Съ тѣхъ поръ какъ русскій народъ, оттѣснивъ шведовъ, окончательно утвердился на берегахъ Балтійскаго моря, судоходный путь отъ этого моря къ богатому Поволжью чрезъ кратчайшій „Волокославскій волокъ“ сталъ государственной необходимостью, тѣмъ болѣе, что и столица въ то же время была перенесена на сѣверъ въ непосредственную близость къ Финскому заливу.

Петръ I, положивъ основаніе Петербурга и создавъ въ немъ административный и финансово-экономическій центръ, въ своихъ царственныхъ заботахъ намѣтилъ планъ устройства тѣхъ водныхъ путей, которые бы открыли свободный выходъ чрезъ царскую резиденцію къ портамъ Балтійскаго и Чернаго морей для мирныхъ торговыхъ сношеній съ культурными государствами.

Сознавая необходимость имѣть непрерывный водный путь между Балтійскимъ моремъ и Волгою, Петръ Великій прежде всего обратилъ вниманіе на то, что въ несовершенномъ видѣ издавна уже существовало и рѣшилъ на мѣстѣ „волока“ устроить соединительный каналъ между рѣками бассейна Каспійскаго моря и рѣками бассейна Балтійскаго моря.

Англійскій инженеръ Перри повелѣніемъ Петра I былъ посланъ производить изысканія въ бассейнахъ рр. Сяси и р. Мологи дабы возможно было кратчайшимъ воднымъ путемъ соединить р. Волгу съ Балтійскимъ моремъ.

Наемный англичанинъ Перри, чуждый русскимъ интересамъ, съ легкомысленнымъ отношеніемъ къ велѣніямъ русскаго царя, производилъ изысканія воднаго пути проѣздомъ по грунтовой дорогѣ, идущей отъ Москвы на

Петербургъ по гористой возвышенности съ направлениемъ чрезъ г. Тихвинъ.

Проѣздомъ по Тихвинскому грунтовому почтовому тракту, встрѣчаемый въ селеніяхъ какъ царскій слуга, Перри построилъ сухопутьемъ на опросахъ мѣстныхъ жителей свое обслѣдованіе Тихвинскаго воднаго пути мелководными рѣками и болотными пересыхающими разливами, параллельно расположенными съ направлениемъ грунтовой дороги.

Исполнивъ изысканія воднаго пути проѣздомъ въ тарантасѣ гужевымъ путемъ, Перри доложилъ царю въ 1710 г. результаты своего обслѣдованія, объяснивъ при этомъ Петру I о томъ подъемѣ гористой мѣстности, чрезъ которую онъ проектировалъ устроить существующій нынѣ Тихвинскій соединительный водный путь:—чтобы пройти къ которому съ Волги чрезъ Мологу необходимо подняться по рѣкѣ Тихвинкѣ на 562 англ. фута (около 80 саж.), а чтобы пройти съ р. Тихвинки на Ладожское озеро необходимо опуститься на 897 фут. (128 саж.).

Поверхностный докладъ Перри не убѣдилъ Петра I въ возможности устройства водяной коммуникаціи съ прорытіемъ Тихвинскаго канала для соединенія мелководныхъ рѣкъ и озеръ, расположенныхъ на плоской возвышенности по обслѣдованіямъ индифферентнаго иностранца, искавшаго возможности устройства воднаго пути по указаніямъ, составленнымъ на опросахъ мѣстныхъ жителей проѣздомъ почтовымъ гужевымъ трактомъ.

Не довѣряя изысканіямъ иностранца, Петръ I самъ прибылъ на мѣсто производства изысканіи и проживъ нѣсколько дней въ простомъ шалашѣ, какъ инженеръ и гидротехникъ, лично своимъ убѣжденіемъ на мѣстѣ пришелъ къ выводу о безцѣльности устройства соединительнаго Тихвинскаго воднаго пути и, прогнавъ со службы легкомысленнаго иностранца Перри, оставилъ безъ исполненія составленный имъ проектъ Тихвинской водной системы, которая по геніальнымъ возрѣніямъ инженера царя не отвѣчала великимъ стремленіямъ въ интересахъ раз-

витія внішней торговли богатаго Поволжья съ культурными западными народами.

Озабоченный возможностью устройства великаго воднаго пути, Петръ I приказалъ 28 мая 1712 г. инженеру Корлину и князю Гагарину осмотрѣть вновь путь изъ р. Мологи къ р. Сяси и „осмотря, гдѣ лучше, тутъ велѣлъ готовить работникамъ припасы, чтобы будущею весною, конечно гдѣ лучше, зачать дѣло неотложно“, но изысканія въ новыхъ направленіяхъ не производились, а въ направленіи Тихвинскаго воднаго пути въ мелководныхъ рѣкахъ по верхностныя обслѣдованія и въ новыхъ докладахъ совершенно не имѣли никакого успѣха; работы не были начаты и съ кончиною Петра I, 28 Января 1725 г., по дальнѣйшимъ изысканіямъ въ этомъ направленіи въ осуществленіи Тихвинской водной системы встрѣтились затрудненія и работы не начинались.

Въ 1757 г. генераль-фельдмаршалъ Шуваловъ представилъ проектный планъ воднаго сообщенія между р. Волгою и Ладожскимъ озеромъ чрезъ р. Мологу, Тихвинку и Сясь, указавъ направленіе нынѣшней Тихвинской водной системы.

Проектъ этого воднаго пути былъ составленъ генераль-поручикомъ Рязановымъ, и въ 27 Апрѣля 1762 г. Императоръ Петръ III, утвердивъ этотъ проектъ приказалъ «предпріятіе сіе произвести вольнонаемными рабочими», но къ работамъ однако все еще не приступали.

Главнымъ строителемъ былъ назначенъ генераль-поручикъ Рязановъ, который вскорѣ получилъ новое назначеніе.

Исполненіе проекта тогда было поручено генераль-маіору Деденеву, который нашелъ планъ не полнымъ и проектъ неудовлетворительнымъ, о чемъ представилъ въ Сенатъ докладную записку о производствѣ новыхъ изысканій и обслѣдованіи входящихъ въ составъ рѣкъ и озеръ.

На докладѣ Сената послѣдовала резолюція Императрицы Екатерины II въ 1764 г. „Быть по сему а персону,

кому оное дѣло поручить, отдаю на изобрѣтеніе генераль-фельцейхмейстеру, кого онъ изберетъ за способнаго“.

Такъ что, въ царствованіе Екатерины II къ 17 мая 1764 г. предположеніе инженера Перри по устройству главной каммуникацій между рр. Сясю и Мологой (нынѣ Тихвинская система) еще было не обслѣдовано и осуществленіе проектныхъ предложеній считалось невыполнимымъ за мелководіемъ незначительныхъ рѣкъ и озеръ, которые внесены были въ составъ проектируемаго воднаго пути.

Со времени изысканія инженера Перри и до шестидесятихъ годовъ восемнадцатаго столѣтія никакихъ шаговъ по отысканію лучшаго направленія для кратчайшаго воднаго пути между Волгой и Балтійскимъ моремъ принято не было.

Въ 1797 г. вопросъ объ устройствѣ Тихвинскаго пути былъ снова возбужденъ и до 1802 г. оставался открытымъ.

Указомъ 1 Января 1802 г. Высочайше утвержденъ проектъ устройства Тихвинскаго воднаго пути, составленный генераломъ Деволантомъ, для прохода судовъ малаго размѣра, такъ какъ вблизи раздѣльнаго плеса Тихвинскаго пути озера Пятино и Долгомошъ не представляли обилія водъ.

Въ 1811 г., хотя работы еще не были кончены, Тихвинскій путь былъ открытъ для судоходства, но по мелководности рѣкъ и озеръ представлялъ чрезвычайныя неудобства для передвиженія даже мелкихъ судовъ съ незначительными грузами и вызывалъ этимъ новыя и новыя проектныя предложенія для переустройства.

Въ 1859 г. составленный маіоромъ Ункомскимъ проектъ улучшенія Тихвинской системы, какъ не обѣщающій ожидаемыхъ выгодъ, Департаментомъ искусственныхъ дѣлъ былъ отклоненъ, и система опять оставалась при своихъ мелководныхъ неудобствахъ.

Предложеніе статскаго совѣтника Башмакова, представившаго въ 1874 г. генераль-адъютанту Посѣту,

проектныя предположенія объ улучшеніи Тихвинской системы совершенно не были разсматриваемы.

Даже проектныя предложенія компетентныхъ лицъ и въ послѣдующее время по вопросу объ улучшеніи Тихвинской системы не имѣли успѣха предъ заинтересованными лицами и правительствомъ.

Такъ, проектъ инженера Ганемана, представившаго объ улучшеніи Тихвинской системы техническую записку въ 1878 г. не былъ разсматриваемъ.

Въ 1880 г. предположено было произвести изысканія на средства навигаціонной описной комиссіи Министерства Путей Сообщенія и составить полный проектъ улучшенія системы, но насколько извѣстно, изысканія эти были отложены до 1881 года.

Наконецъ Правительство окончательно приходитъ къ заключенію въ бесполезности содержанія этой системы и въ невозможности достигнуть и улучшенія ея и въ переустройствѣ.

Государственный Совѣтъ предложилъ въ 1890 г. Г. Министру Путей Сообщенія войти въ обсужденіе вопроса о назначеніи второразрядной Тихвинской водной системы, находя, что упомянутая система не удовлетворяетъ, въ настоящемъ ея состояніи, дѣйствительнымъ потребностямъ торговли и судоходства, почему не можетъ служить ни къ развитію доставки по ней грузовъ ни къ уменьшенію провозной платы.

Во исполненіе указанія Государственнаго Совѣта Г. Министромъ Путей Сообщенія была составлена спеціальная комиссія для обслѣдованія Тихвинской системы.

Комиссія закончивъ обслѣдованіе представила отчетъ въ 1892 г., въ которомъ въ заключеніе по вопросу о значеніи Тихвинской системы пришла, между прочимъ, къ слѣдующимъ выводамъ:

„Система въ настоящемъ ея видѣ вызываетъ значительныя ежегодныя затраты Правительства на ея поддержаніе, которыя, удовлетворяя лишь насущнымъ потребностямъ края, не могутъ послужить развитію промыш-

ленной дѣятельности, а потому являются расходомъ непроизводительнымъ, а лишь пособіемъ населенію“

„Системѣ придавалось главное мѣстное значеніе и второстепенное-транзитное“.

„Условія выгоднаго транзита по соображеніямъ комиссіи могутъ быть достигнуты приспособленіемъ системы для сквознаго движенія судовъ при нагрузкѣ только до 5000 пудовъ“.

„Улучшенія пути Комиссія предлагаетъ достигнуть шлюзованіемъ р. Сяси, Тихвинки, Сомины, Горюнь и Чагодоши, т. е. всего воднаго пути“.

Въ виду такого неблагоприятнаго заключенія спеціальной комиссіи по вопросу о переустройствѣ Тихвинской водной системы, проектъ объ улучшеніи ея не приведенъ въ исполненіе и по настоящее время по тѣмъ основательнымъ препятствіямъ, которыя представляютъ мелководныя рѣки и озера, входящія въ составъ этого воднаго пути и по тѣмъ непреодолимымъ затрудненіямъ въ песчаныхъ берегахъ р. Чагодоши съ ежегодными обрывами, старорѣчьями, которые представляютъ совершенно непреодолимые препятствія для устройства шлюзовъ по р. Чагодошѣ во всемъ ея плесѣ, входящемъ въ составъ Тихвинскаго воднаго пути.

Такъ что Тихвинскій водный путь, проходящій мелководными рѣками и озерами, расположенными на плоской возвышенности, построенъ по обслѣдованіямъ англичанина Перри нашимъ невѣжествомъ въ гидротехническихъ знаніяхъ ровно черезъ сто лѣтъ послѣ царствованія инженера и судоходца царя.

Петръ I въ своихъ заботахъ входилъ въ экономическіе нужды развитія внѣшней торговли, изыскивалъ всѣ способы и средства въ интересахъ торговыхъ сношеній съ иностранными государствами и подмѣтивъ историческій Волокославскій транзитный путь, тяготѣлъ своимъ свѣтлымъ умомъ къ той низменной равнинѣ обширныхъ болотъ и озеръ, гдѣ, какъ мы сказали, протекають р.р. Сясь, Воложба, Чагода, Кобожа и Молога, т. е. стре-

мился устроить соединительный водный путь тамъ, гдѣ съ древнѣйшихъ временъ товары слѣдовали съ Волги чрезъ Мологу въ торговыхъ сношеніяхъ всего Поволжья и Холопьяго города съ Великимъ Новгородомъ и съ иноземными народами.

Петръ I, изучивъ амстердамское судостроеніе, морское и рѣчное судоходство и создавъ въ мирныхъ торговыхъ сношеніяхъ могущественную Россію въ современныхъ предѣлахъ, былъ сильно озабоченъ необходимостью устройства самаго кратчайшаго искусственнаго воднаго пути для соединенія р. Волги съ Балтійскимъ моремъ съ направлениемъ пути тамъ, гдѣ много рѣкъ и озеръ и гдѣ былъ историческій „волокъ“—существующее и по нынѣ селенія „Волокославскъ“, чрезъ которое товары изъ Балтійскаго моря и Новгорода къ богатому Поволжью и обратно слѣдовали по р. Мологѣ чрезъ г. Устюжну.

Изучивъ моря и рѣки придавая отечественному судоходству по внутреннимъ воднымъ путямъ огромное экономическое и стратегическое значеніе, Петръ I поселилъ въ Устюжнѣ специальныхъ мастеровъ для судостроенія и приготовленія желѣзныхъ принадлежностей для флота и въ 1712 году повелѣніемъ своимъ передалъ г. Устюжну въ вѣдомство адмиралтейства.

Своей опытностью и трудолюбіемъ устюжнскіе мастера вполне заслужили царское вниманіе. Петръ I повелѣлъ отпустить денежные средства, на которыя Устюжанѣ выстроили при соборѣ Рождества Богородицы колокольню и пополнили въ церкви иконостасъ иконами письма царскихъ изографовъ.

Царское вниманіе Петра I оправдалось: транзитный путь рѣками и волокомъ съ Волги къ Балтійскому морю, судостроеніе и развитіе промышленности по обработкѣ желѣзныхъ издѣлій и предметовъ для флота быстро выдвинули экономическій подъемъ населенія этого края и вызвали необходимость сдѣлать Устюжну уѣзднымъ городомъ Новгородской губ. (Энциклоп. словарь т. 35, Брокгаузъ и И. Ефронъ).

Вотъ гдѣ были въ отдаленныя историческія времена проложены слѣды и поставлены вехи, по которымъ трудовой и предприимчивый русскій народъ съ неутомимой настойчивостью рѣками, озерами и „волокомъ“ пробиваль себѣ водный путь для обширной торговли съ сосѣдними народами, намѣчая будущему поколѣнію возможность устройства Воложбинско-Кобожскаго соединительнаго канала для Волжской магистрали съ выходомъ въ Финскій ливъ.

Вся область, въ котловинѣ которой проектируется устройство соединительнаго канала, имѣетъ множество рѣкъ, озеръ и водоемовъ въ обширныхъ болотахъ.

Обширныя болота, безчисленное множество озеръ, соединенныхъ между собою рѣками, представляютъ многоводный питательный бассейнъ, расположенный въ продольной котловинѣ, весьма удобной для проведенія соединительнаго воднаго пути.

Многочисленныя озера Новгородской губ. (количествомъ до 3000) съ обширной и многоводной площадью въ 3336 кв. верстъ прилегаютъ своимъ бассейномъ къ проектируемому водному пути.

Болота Новгородской губ., занимающія 21499 кв. верстъ или $1/5$ всей площади губерніи, въ большей части своими стоками имѣютъ склонъ къ проектируемому пути, а въ Устюжнскомъ и Тихвинскомъ уѣздахъ своимъ рѣчными и озерными многоводными бассейнами питаютъ тѣ рѣки и озера, которыя входятъ въ составъ проектируемаго транзитнаго воднаго пути.

Эта озерная котловина представляетъ настоящее богатство страны, но для этого таковую надо соединить съ моремъ рѣками и каналами.

Огромные запасы стоячихъ водъ коварно ждутъ расчистки рѣкъ и озеръ для выхода естественныхъ теченій, загромажденныхъ нынѣ искусственными плотинами и всякими сооруженіями.

Вѣдь только курьезнымъ недоразумѣніемъ и сильной тоскалостью нашей гидротехники можно объяснить то,

что до сихъ поръ не устроенъ водный путь чрезъ Воложбинско-Кобожскій соединительный каналъ.

Вѣдь только непониманіемъ истинныхъ источниковъ многоводности рѣкъ, ни правительство, ни общество не только не принимаютъ мѣръ противъ засорѣнія рѣкъ, но какъ разъ наоборотъ частными мельничными плотинами и гидротехническими сооруженіями на судоходныхъ и сплавныхъ рѣкахъ способствуютъ засорѣнію водныхъ путей.

Этимъ засорѣніемъ уменьшается число ключей, питающихъ рѣки, заболачивается вся мѣстность, и количество воды въ рѣкахъ непрерывно уменьшается и судоходныя и сплавныя рѣки мелѣютъ.

Начиная съ малыхъ рѣкъ, это явленіе обязательно развивается и на рѣкахъ большихъ, въ томъ числѣ и на р. Волгѣ, въ особенности въ плессѣ отъ Рыбинска до Нижняго-Новгорода.

Въ этомъ обстоятельствѣ усматривается новое основаніе въ дѣлѣ устройства водныхъ путей производить расчистку притоковъ и озеръ, имѣющихъ питать судоходный уровень воднаго пути.

Однако, современная гидротехника за послѣднее время проявляетъ усиленное и совершенно ошибочное стремленіе устранять мелководность нашихъ судоходныхъ рѣкъ только шлюзованіемъ и землечерпаніемъ.

Шлюзование судоходныхъ рѣкъ совмѣстно съ мельничными плотинами на сплавныхъ и прочихъ рѣкахъ, задерживая живое теченіе, производитъ заболачиваніе и засорѣніе притоковъ и питательныхъ бассейновъ.

А землечерпаніе, производимое на рѣкахъ, выемками песка и грунта нарушаетъ прямую линію дна, дѣлаетъ ходовой фарватеръ ухабистымъ и теченіе неравномѣрнымъ и толчковатымъ и способствующимъ дальнѣйшему образованію тѣхъ мелей перекатовъ, которыми страдаетъ у насъ величайшая изъ рѣкъ Волга.

А съ загроможденіемъ запрудами и мельничными плотинами всѣхъ судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ, въ особенности рѣкъ, берущихъ начало изъ обширныхъ бас-

сейновъ Озерной области и питающихъ верхнее и среднее теченіе р. Волги и съ закрытіемъ плотинами и Верхне-волжскаго бейшлота, гидротехника нашего времени усиленнымъ темпомъ принялась за шлюзование и устройство плотинъ и по рѣкѣ Шекснѣ и прервавъ правильное и равномерное теченіе, вызвала въ плессѣ отъ Рыбинска до Нижняго-Новгорода окончательное обмеленіе съ движеніемъ судовъ съ паузками при 6 четв. осадкѣ, наносящее судоходству, торговлѣ и промышленности милліонные убытки въ перегрузкѣ и задержкѣ хлѣбныхъ и прочихъ товаровъ, при перевозкахъ ихъ на баржахъ съ низовыхъ пристаней до Рыбинска.

Слѣдовательно, разъ будетъ прервано питательное теченіе, никакое шлюзование и никакое землечерпаніе не можетъ улучшить при искусственномъ мелководіи нашихъ судоходныхъ рѣкъ, которыя при обширности нашего государства могутъ дать возможность достигнуть дешевой перевозки грузовъ лишь только при полной расчисткѣ рѣкъ отъ плотинъ и при углубленіи и расширеніи озеръ землечерпательными машинами съ устройствомъ въ этихъ питательныхъ бассейнахъ водоудержательныхъ плотинъ для урегулированія и поддержки уровня воды, на всѣхъ судоходныхъ рѣкахъ для свободнаго судоходства при полной нагрузкѣ.

Въ улучшеніи нашихъ рѣкъ съ тихимъ и спокойнымъ теченіемъ, мы ввели иностранные способы гидравлики и гидротехники, примѣняя въ этомъ случаѣ совершенно ошибочно землечерпаніе и шлюзование при громадныхъ протяженіяхъ нашихъ судоходныхъ рѣкъ.

Вѣдь шлюзование и землечерпаніе въ иностранныхъ государствахъ примѣняется въ рѣкахъ, протекающихъ по горнымъ долинамъ, въ рѣкахъ съ узкимъ фарватеромъ и въ рѣкахъ берущихъ свое питаніе изъ болѣе или менѣе значительныхъ озеръ и въ особенности въ рѣкахъ впадающихъ въ приокеанскія моря.

Только теперь въ русскомъ обществѣ и правительственныхъ сферахъ возникаетъ интересъ къ воднымъ пу-

тямъ и все яснѣе и яснѣе опредѣляется сознаніе, что не смотря на полугодой періодъ дѣйствіе воднаго пути, онъ все-таки успѣваетъ передвинуть большее количество грузовъ, чѣмъ желѣзная дорога.

Достаточно указать, что одна Волга въ теченіе навигаціи перевозитъ почти треть того количества грузовъ, которое составляетъ общій грузооборотъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ взятыхъ вмѣстѣ.

Вотъ почему весьма важно устройство кратчайшаго соединительнаго воднаго пути съ р. Волги къ Балтійскому морю.

Задавшись этой цѣлью мы опредѣлили путемъ историческихъ, гидротехническихъ и экономическихъ изысканій Волокославскій водораздѣлъ наиболѣе благопріятнымъ для устройства Воложбинско-Кобожскаго канала по соединенію р. Волги съ Финскимъ заливомъ, считая его по условіямъ земной поверхности для осуществленія болѣе удобнымъ по обилію многоводныхъ рѣкъ и озеръ, въ экономическомъ отношеніи и по скорости движенія грузовъ болѣе выгоднымъ, придавая этому водному пути огромное значеніе государственной важности со всѣми преимуществами предъ существующими водными системами по направленію къ Петербургскому порту.

Неустройство путей сообщенія, особенно водныхъ, при безграничномъ пространствѣ Россіи, чрезвычайно неблагоприятно отзывается на политическомъ и экономическомъ могуществѣ Русскаго Государства.

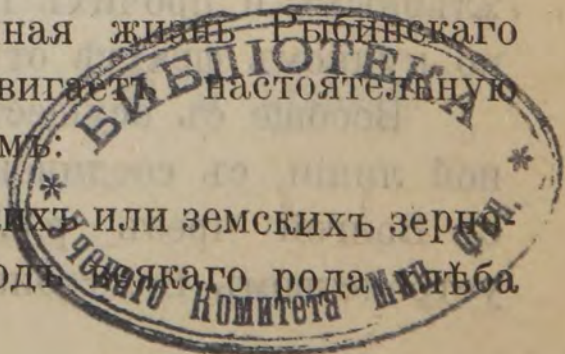
Возстановить потрясенное въ Россіи внѣшнею и внутреннею смутою народное благосостояніе возможно исключительно устройствомъ путей сообщенія и особенно водныхъ, на которыхъ въ самой значительной степени будетъ приложенъ и хорошо оплаченъ народный трудъ по перевозкамъ тѣхъ громаднхъ грузовъ всего Приволжья и Западной Сибири, которые на баржахъ и пароходахъ могли-бы слѣдовать изъ богатаго Приволжья чрезъ проектируемый Воложбинско-Кобожскій соединительный каналъ къ Балтійскому морю.

Кратчайшій водный путь отъ Рыбинска до Петербурга съ протяженіемъ въ 665 верстъ съ направленіемъ чрезъ Воложбинско-Кобожскій соединительный каналъ, дастъ возможность выступить съ произведеніями сельскаго хозяйства, добывающей и обрабатывающей промышленности на международныхъ рынкахъ, тогда будутъ осуществлены завѣтныя мечты Петра Великаго по устройству кратчайшаго выгоднаго пути къ берегамъ Балтійскаго моря, съ выходомъ къ которому развернется во всемъ могуществѣ судоходное дѣло на р. Волгѣ и народная продуктивная дѣятельность въ добывающей и въ обрабатывающей промышленности вызоветъ необходимость устройства и торговаго отечественнаго флота для перевозки грузовъ на рынки западныхъ государствъ чрезъ Балтійское море при дешевомъ фрахтѣ и скорой доставкѣ.

Если Рыбинскъ при настоящихъ условіяхъ желѣзнодорожной и водной перевозки для сбыта и вывоза хлѣбныхъ грузовъ Приволжья представляетъ своеобразный тупиконъ и пунктъ скопленія осеннихъ огромныхъ залежей всякаго рода хлѣбовъ, достигающихъ отъ 10 до 15 милліоновъ пудовъ, то, съ соединеніемъ его съ огромной съ западной Сибирью желѣзнодорожной линіей чрезъ станцію Буй съ одной стороны и съ воднымъ соединеніемъ чрезъ р.р. Каму, Рѣшетку и Чусовую съ бассейномъ сибирскихъ водныхъ путей съ другой стороны, сибирскіе грузы еще болѣе будутъ способствовать единовременному наплыву и увеличенію въ Рыбинскѣ тѣхъ хлѣбныхъ залежей, которыя не имѣя правильнаго выхода къ заграничнымъ рынкамъ вызываютъ угнетенное настроеніе и паденіе цѣнъ на зерновые хлѣба и перемолочные продукты.

Будущая торгово-промышленная жизнь Рыбинскаго распредѣлительнаго рынка выдвигаетъ настоятельную необходимость устройства при немъ:

1) Государственныхъ, городскихъ или земскихъ зернохранилищъ, съ выдачею ссудъ подѣ всякаго рода хлѣба



съ взиманіемъ нормальныхъ процентовъ, не обременяющихъ накладные расходы хлѣбной торговли.

2) Гавани для зимовки каравана съ продольной береговой пристанью при р. Волгѣ съ элеваторами для автоматической перегрузки и нагрузки грузовъ изъ баржей въ вагоны и изъ вагоновъ въ баржи для дальнѣйшаго отправленія къ портамъ Балтійскаго моря.

3) Устройство кратчайшаго Воложбинско-Кобожскаго соединительнаго воднаго пути съ протяженіемъ отъ Рыбинска до С.-Петербурга 665 верстъ, дающемъ возможность достигнуть доставки грузовъ въ баржахъ длиною въ 32 саж. при осадкѣ въ 10 четв. съ 9 рейсами каждой баржи при самомъ дешевомъ фрахтѣ, не превышающемъ 4-хъ коп. съ пуда.

Осуществленіе при Рыбинскомъ внутреннемъ распредѣлительномъ портѣ намѣченныхъ мѣропріятій будетъ имѣть весьма важное экономическое значеніе для государства.

Устройство зернорхранилищъ будетъ способствовать: а) увеличенію денежныхъ обращеній въ торговыхъ оборотахъ; б) равномерному распредѣленію хлѣбныхъ запасовъ на внутреннихъ и внѣшнихъ рынкахъ и в) быстрому освобожденію и возвращенію вагоновъ и баржей къ рынкамъ и пристанямъ хлѣбныхъ производительныхъ раіоновъ для грузки и отправки новыхъ транспортовъ.

Устройство элеваторовъ вызоветъ удешевленіе накладныхъ расходовъ по перегрузкамъ, выгрузкамъ, страхованіямъ хлѣбовъ на баржахъ и въ вагонахъ.

Осуществленіе кратчайшаго Воложбинско-Кобожскаго транзитнаго соединительнаго воднаго пути дастъ огромную экономію для народнаго хозяйства въ перевозкахъ хлѣбныхъ и прочихъ грузовъ при весьма дешевомъ 4 к. по пудномъ фрахтѣ отъ Рыбинска до Петербурга.

Вообще съ осуществленіемъ Буйской желѣзнодорожной линіи, съ соединеніемъ сибирскаго воднаго бассейна съ Волгой чрезъ р.р. Каму, Рѣшетку, Чусовую и съ устройствомъ Воложбинско-Кобожскаго транзитнаго соеди-

нительнаго воднаго пути, Рыбинскій распредѣлительный внутренній портъ свободно можетъ достигнуть грузооборота по отправкѣ хлѣбовъ къ С.-Петербургскому порту до 600 милл. пудовъ.

При грузооборотѣ въ 600 миллионовъ пуд. по отправкамъ изъ Рыбинска до Петербурга съ направлениемъ грузовъ по Мариинскому водному тракту (при существующемъ и имѣющемъ быть 12 коп. фрахтѣ) и чрезъ Бологое по линіямъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги (съ навигаціоннымъ тарифомъ до 13 и зимнимъ до 17 коп. съ пуда) провозная плата достигла бы по средней нормѣ въ 14 к. съ пуда за этотъ грузооборотъ 84 милл. руб., а съ устройствомъ Воложбинско-Кобожскаго транзитнаго воднаго пути стоимость провоза этого груза при 4 коп. по пудномъ фрахтѣ выразилась бы только въ 24 милл. рубляхъ, давъ населенію огромное сбереженіе въ 60 милл. рублей ежегодно.

Только тогда судовладѣльцы оправдаютъ Высочайшую Государя Императора „увѣренность въ благоустройствѣ нашего великаго воднаго пути на пользу родной промышленности и торговли“, выраженную въ телеграммѣ съѣзду судовладѣльцевъ въ Нижнемъ-Новгородѣ, когда будутъ расчищены питательныя рѣки и озера и когда будетъ устроенъ Воложбинско-Кобожскій соединительный каналъ съ кратчайшимъ выходомъ съ Волги къ Балтійскому морю.

Авторъ проекта по устройству Балтійско-Волжско-Азовскаго транзитнаго воднаго пути, проходящаго чрезъ Волжбинско-Кобожскій соединительный каналъ.

М. В. Егоровъ.

С.-Петербургъ, 14 Декабря 1910 г.

Матеріалы по историческому обследованію.

1. Исторія Государства Россійскаго. Н. М. Карамзина.
2. Непрерывный водный путь отъ С.-Петербурга до Байкала. Составиль П. П. Чубинскій.
- 3) Проекты соединенія водныхъ путей Россіи. Составиль инженеръ С. М. Житковъ.
- 4) Днѣпровскіе пороги и устройство судоходства на нихъ. Профессора Харьковскаго Технологическаго Института, В. И. Альбицкаго.
- 5) Страна гранита и озеръ. (Финляндія) Н. Березинъ.
- 6) Россія географическое описаніе нашего отечества. Т. Ш. Озерная область. П. П. Семеновъ.
- 7) Маріинская система 1810—1910 г. Инженеръ Петрашень.

Во всѣхъ книжныхъ магазинахъ продается изданіе проекта, составленнаго

М. В. Егоровымъ:

Балт.-Волжско-Азовскій транзитный водный путь, проходящій чрезъ

Воложбинско-Кобожскій соединительный каналъ, имѣющій весьма важное ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННОЕ и СТРАТЕ- ГИЧЕСКОЕ значеніе.

СОДЕРЖАНІЕ:

1. Проектъ переустройства Тихвинской водной системы на обсужденіи сѣзда въ Тихвинѣ 11 марта 1910 г. и невозможность его выполненія за пересыханіемъ рѣкъ и за размывомъ песчаныхъ береговъ р. Чагодыщи.
 2. Описаніе рѣкъ, озеръ, каналовъ и плузованной части Тихвинской системы, улучшеніе которыхъ не принесетъ ожидаемыхъ удобствъ для транзитнаго судоходства.
 3. Общій выводъ о неудобствахъ Тихвинской водной системы и о невозможности достигнуть улучшенія таковой и въ будущемъ.
 4. Историческій обзоръ о возможности соединенія р. Волги съ Балтійскимъ моремъ черезъ р. Мологу и Воложбинско-Кобожскій соединительный каналъ.
 5. Историческій очеркъ Волжско-Донского сообщенія.
 6. Формы поверхности и строеніе земной коры въ предѣлахъ Озерной области, по которой проходитъ Воложбинско-Кобожскій водный путь.
 7. Описаніе рѣкъ, озеръ, каналовъ и водохранилищъ, входящихъ въ составъ Воложбинско-Кобожекаго воднаго пути, соединяющаго р. Волгу съ Балтійскимъ моремъ.
 8. Общее протяженіе всѣхъ бассейновъ, прилежающихъ къ рѣкамъ, входящимъ въ составъ Воложбинско-Кобожекаго воднаго пути отъ Рыбинска до Петербурга.
 9. Техническая записка по устройству Балтійско-Волжско-Азовскаго транзитнаго воднаго пути черезъ Воложбинско-Кобожскій соединительный каналъ.
 10. Технические способы и возможность ихъ примѣненія къ устройству проектируемаго воднаго пути.
 11. Мѣстное грузовое движеніе.
 12. Транзитная перевозка грузовъ по водному пути.
 13. Судоходство и типъ судовъ рѣчного флота.
 14. Теплоходы и моторныя суда.
 15. Деревянные и желѣзные баржи.
 16. Продолжительность хода судовъ и число рейсовъ.
 17. Стоимость провоза чрезъ Воложбинско-Кобожскій водный путь отъ Рыбинска до С.-Петербурга.
 18. Выгоды отъ устройства Воложбинско-Кобожекаго воднаго пути.
 19. Возмѣщеніе затратъ по устройству и на ежегодные расходы по содержанію въ исправности Воложбинско-Кобожекаго воднаго пути.
 20. Смѣта по устройству, улучшенію и урегулированію каналовъ, рѣкъ и озеръ, входящихъ въ составъ Воложбинско-Кобожекаго транзитнаго воднаго пути, соединяющаго р. Волгу съ Балтійскимъ моремъ.
- Приложеніе: Географическая карта Воложбинско-Кобожекаго воднаго пути.

Складъ изданія у К. Л. Риккера.

Комиссіонера Императорской Академіи Наукъ, Публичной Библіотеки
Военно-Медицинской Академіи.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Невскій Проспектъ, № 14.

Изданіе М. В. Егорова.

1911

