



Связи

В.Л. МАРТЫНОВ,
доктор геогр. наук, профессор кафедры экономической географии
Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена, С.-Петербург

Беломорско-Балтийскому водному пути — 80 лет

К числу подвигов «чести и славы», подвигов «доблести и героизма», уже обычных в нашей стране, присоединено создание Беломорско-Балтийского водного пути. Это одна из наиболее блестящих побед коллективно организованной энергии людей над стихиями суровой природы Севера. В то же время — это отлично удавшийся опыт массового превращения бывших врагов пролетариата-диктатора и советской общественности в квалифицированных сотрудников рабочего класса и даже в энтузиастов государственно-необходимого труда.

М. Горький, Беломорско-Балтийский канал имени Сталина. — М.: История фабрик и заводов, 1934

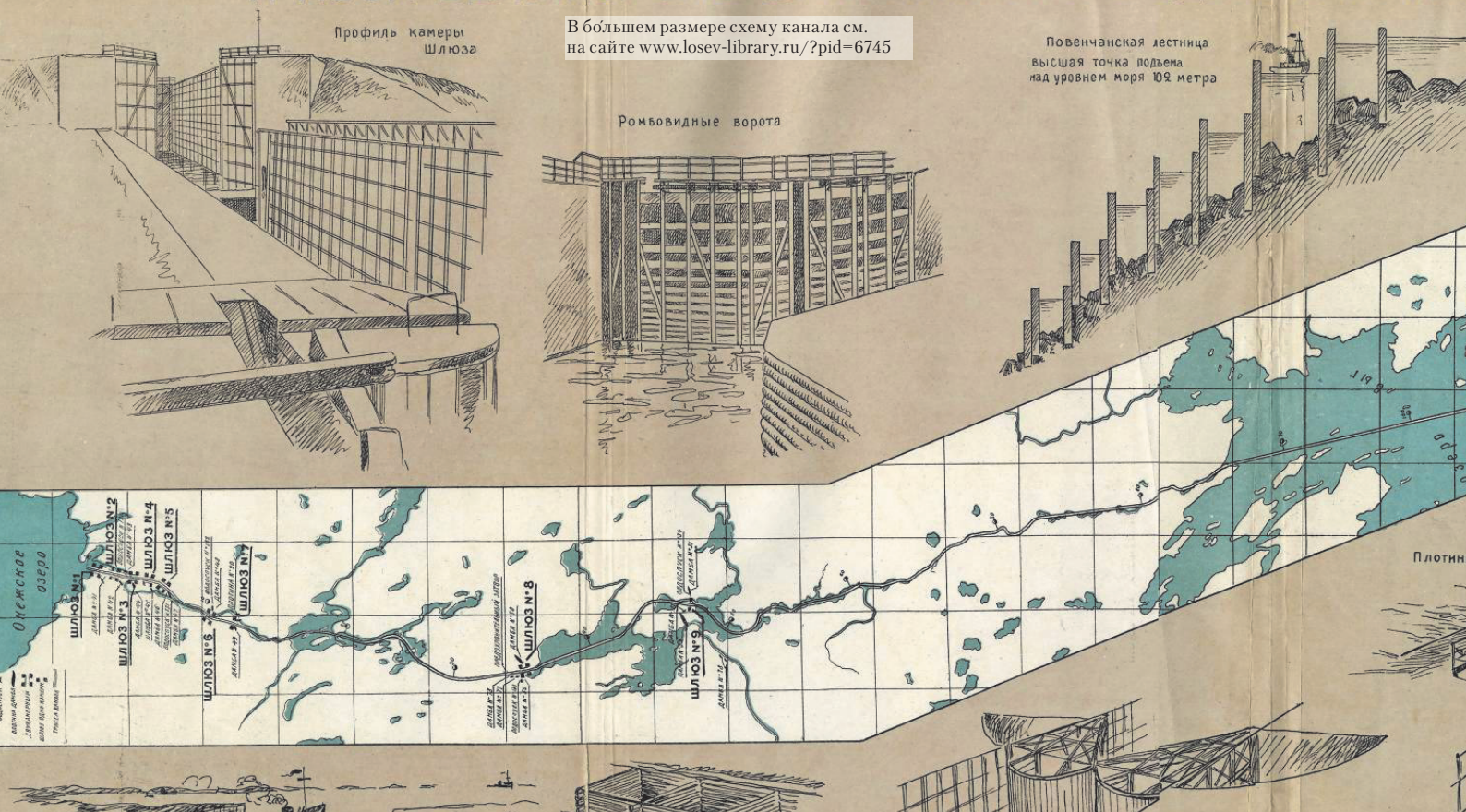
В этом году исполнилось семьдесят лет со времени окончания одной из первыхстроек коммунизма — Беломорско-Балтийского водного пути им. тов. И.В. Сталина, как он первоначально назывался. Сокращённо этот путь именуется Беломорканал. Это не просто канал, соединивший Онежское озеро с Белым морем, это символ целой эпохи. Это первая большая стройка ГУЛАГа, опыт, приобретённый в Белбалтлаге, применялся этим ведомством больше двадцати лет.

Это большое достижение советской гидротехнической мысли, хотя сам проект, по которому был построен канал, в основе своей был разработан Межведомственной комиссией ещё до революции в ходе работ для составления плана по улучшению и развитию водяных сообщений Империи. Первым советским каналом он стал именно потому, что главной его задачей было во все не обеспечение экономических связей Европейского Севера с Балтийским морем.* Смысл как

раз в том и был, чтобы наперекор природным условиям и условиям общественной жизни доказать, что для большевистской власти ничего невозможного нет.

Может быть, именно поэтому Беломорканал стал частью советского образа жизни, найдя широкое отражение в самых разных направлениях деятельности. Он известен намного больше, чем более крупные и значимые Волго-Балт или Волго-Дон, не говоря уже о канале им. Москвы. Много литературы, посвящённой ГУЛАГу, в том числе самая

ТРАССА БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОГО ВОДНОГО ПУТИ



известная книга А.И. Солженицына «Архипелаг ГУЛАГ».

Всё делалось ручным трудом, гидротехнические сооружения строились из дерева и местного камня, а этих строительных материалов в Карелии полным-полно. В 1970-е годы шлюзы были перестроены в железобетоне, шлюзовые ворота из деревянных, приводимых в движение вручную, превратились в стальные, управляемые дистанционно. Но даже сейчас бросается в глаза техническая отсталость Беломорско-Балтийского водного пути. Это самый северный искусственный

* Беломорско-Балтийский канал имел, прежде всего, военно-стратегическое значение. В 1930–1940 гг. по нему были проведены подводные лодки, торпедные катера (построенные на «Адмиралтейских верфях» в Ленинграде и на заводе «Красное Сормово» в Горьком) из бассейнов Невы и Волги в Белое море для обеспечения безопасности нашего Севера. По существу, Беломорско-Балтийскому каналу наша страна обязана созданием Краснознамённого Северного флота, сыгравшего важную роль в победе советского народа в Великой Отечественной войне.

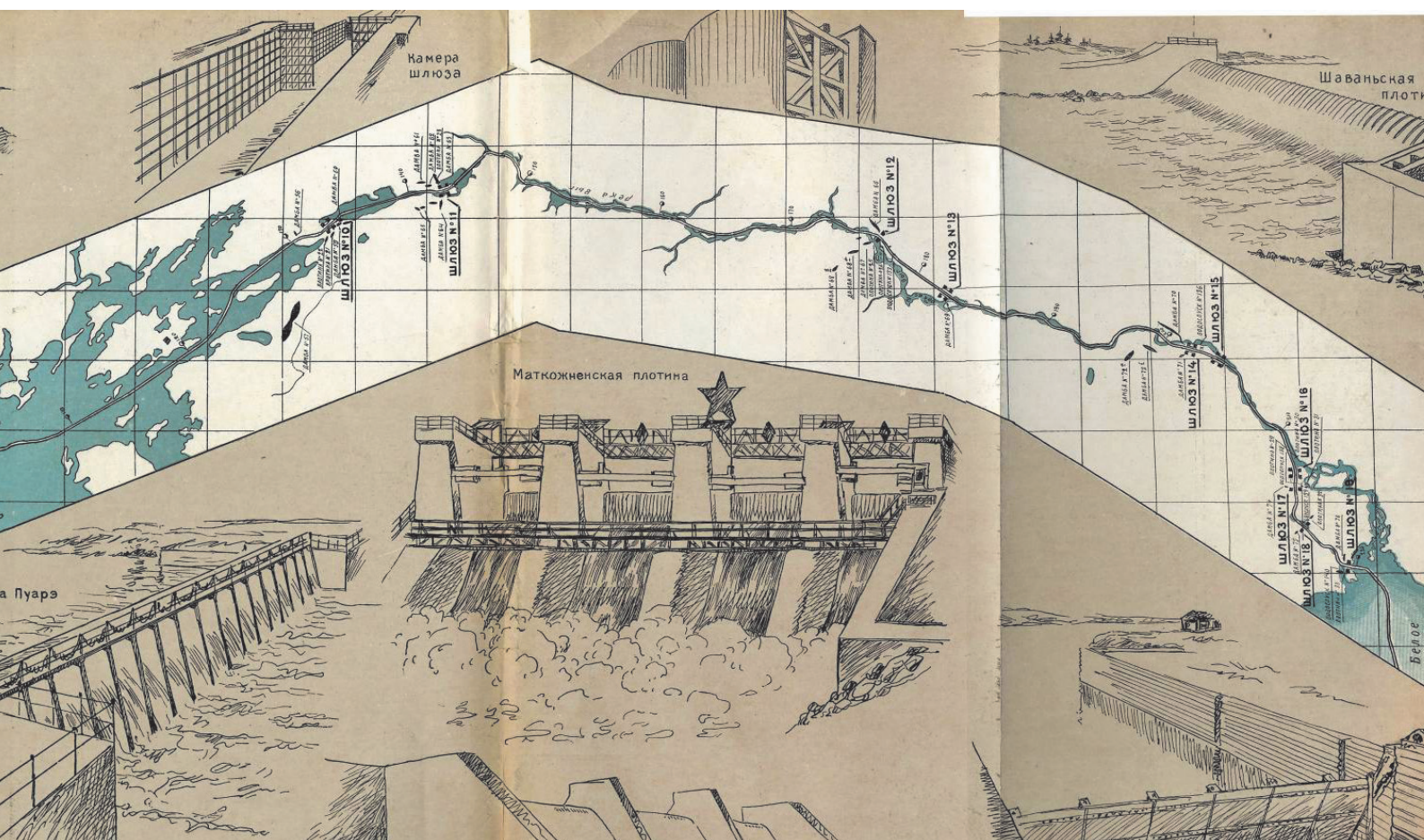
В течение десятилетий везли лес из Архангельска на ЦБК Северо-Запада СССР, на север — стройматериалы и продукцию нефтехимической промышленности. Без канала всё это пришлось бы перебрасывать вокруг Европы и Кольского полуострова. — *Прим. ред.*

водный путь в мире, второй по северности — Сайменский канал, соединяющий Сайменское озеро с Балтийским морем. Сайменский канал проходит по территории Финляндии и России, но принадлежит полностью Финляндии. На том канале управление всеми шлюзами осуществляется из единой диспетчерской, расположенной у шлюза Пялли, примерно в середине водного пути. На всех остальных шлюзах есть только технический персонал, который занимается обслуживанием шлюзов, но не обеспечением проводки судов.

На Беломорканале каждый шлюз управляется самостоятельно и проход каждого судна сопровождается деятельностью сразу нескольких человек, львиную долю которых составляет охрана. Какую функцию она там выполняет, трудно сказать. Одна из главных функций охраны Беломорканала — слежение за соблюдением запрета на фото- и видеосъёмку, объясняемого угрозой террористических актов. Но такого рода угроза для любого моста Петербурга, сфотографированного миллионы раз, представляется намного более весомой. Однако при столь трепетном отношении к охране нет системы оповещения о подходе судов, и шлюзовый работник запросто может поинтересоваться у команды поднимающегося в шлюз над его головой судна: «А посмотри, там с другой стороны никого не видно?»

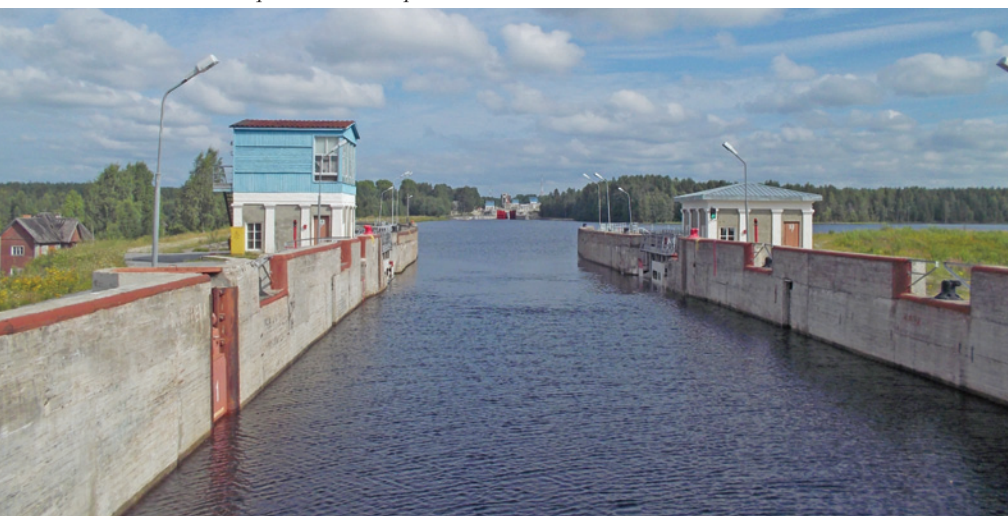
Общая протяжённость Беломорско-Балтийского водного пути 221 км (по сведениям Министерства транспорта России), на его трассе 19 шлюзов. Нумерация шлюзов начинается от Онежского озера, шлюзы нумеруются с юга на север. Самый южный шлюз, при выходе Беломорско-Балтийского водного пути из Онежского озера, имеет № 1, самый северный, при выходе в Белое море, — № 19. Гарантированные глубины по всей трассе Беломорканала — 4 м, что допускает проход судов класса «река—море». Во многих источниках длина водного пути указывается такой, какой она была при его постройке, — 227 км; в результате проведения гидротехнических работ и спрямления трассы она сократилась примерно на 6 км. Если точно, то на 5,5 км и сейчас составляет 221,5 км, но для водных путей разница в 500 м значения не имеет.

Большая часть шлюзов Беломорско-Балтийского водного пути (13 из 19) — двойные, т.е. в составе одного шлюза объединены две шлюзовые камеры и судно последовательно переходит из одной в другую. Фактически двухкамерный шлюз — это два шлюза. Густота шлюзов на трассе водного пути различна. Наибольшая их плотность — при подъёме от Онежского озера. Это так называемая Повенчанская (от названия посёлка, бывшего города





Судно заходит в первый шлюз, с другой стороны — надпись «2013». Здесь и далее фото В.Л. Мартынова



Шлюз № 2

Наземные сооружения у шлюзов южного склона окрашены в голубой цвет, у шлюзов северного склона — в светло-зелёный

Шлюз № 17



Шлюз № 9 и посёлок с «говорящим» названием Девятый Шлюз



Повенец, известного поговоркой «Повенец — свету конец») лестница шлюзов, на 10 км пути их приходится семь. Эта лестница шлюзов обеспечивает подъём судна на высоту 74 м. Между седьмым и восьмым шлюзами находится водораздельная часть водного пути, через которую проложен соединительный канал. От шлюза № 8 начинается спуск в сторону Белого моря, намного более пологий, чем в сторону Онежского озера. На протяжении 195 км судно опускается на 103 м.

Движение по Беломорско-Балтийскому водному пути в настоящее время незначительно. На всём протяжении пути от Онежского озера до Белого моря навстречу прошло всего одно судно.

Трасса Беломорско-Балтийского водного пути на ряде участков проходит по озёрам, уровень воды в которых искусственно повышен. Здесь фарватер очень извилист и сложен, большое значение для прохода имеет навигационная инфраструктура, которая содержится в полном порядке. Сейчас многие суда имеют собственные навигационные устройства, но, как показывает практика, самые надёжные устройства — буи, бакены и створные знаки.

Соединительный канал между бассейнами Белого и Балтийского морей имеет длину 6 км. Его искусственный характер хорошо заметен, кое-где по берегам этого канала сохранились сооружения, по виду будто сохранившиеся со времён его постройки.

После соединительного канала начинается спуск к Белому морю. Трасса Беломорско-Балтийского водного пути на северном склоне проходит главным образом по естественным водоёмам и водотокам.

После 9-го шлюза трасса водного пути продолжается по самому крупному озеру, входящему в его состав, — Выгозеру. Уровень озера искусственно поднят на 6 м, чтобы допустить проход крупных судов. Здесь было встречено судно, шедшее в попутном направлении с грузом леса, на Сегежский целлюлозно-бумажный комбинат.

Целлюлозно-бумажная промышленность Карелии ещё кое-как держится на плаву, но сколько она продержится, определённо сказать нельзя. Основная проблема здесь — выработанность доступных источников сырья. Массовые лесозаготовки вдоль трассы Мурманской железной дороги и Беломорско-Балтийского водного пути ведутся с 1930-х гг.

А новый строевой лес мало где успел подняться, даже на месте самых первых лесозаготовок.

Все прочие отрасли промышленности Карелии «почили в бозе», и реанимации их можно ожидать только при наличии очень большой фантазии. В подтверждение этому — территория бывшего судостроительного завода «Авангард» в Петрозаводске, когда-то производившего малые корабли для военно-морского флота и рыболовные суда. На заводе работало около 3 тыс. человек, это было крупное предприятие не только по меркам Карелии. Сейчас здесь — автосервисы, пункты сбора металлолома, «гостиница для гастарбайтеров», остатки судов ну и, естественно, помойки. В целом всё это отражает состояние современной карельской промышленности, да и экономики республики в целом.

Но вернёмся к Беломорско-Балтийскому водному пути. Путь по Выгозеру и соединённым с ним озёрам — самый длинный нешлюзованный его участок. Он заканчивается шлюзом № 10, расположенным в посёлке Надвоицы. В Надвоицах Беломорско-Балтийский водный путь и Мурманская железная дорога проходят в непосредственной близости друг от друга. Посёлок занимает большую территорию, располагаясь по обоим берегам водного пути, причём мост находится при шлюзе. Главное предприятие посёлка — алюминиевый завод, расположенный на западном берегу водного пути. Основным фактор размещения алюминиевого предприятия — энергетический, он использует энергию гидроэлектростанций при шлюзах Беломорканала. Этих электростанций четыре, и ещё одна была построена отдельно от сооружений водного пути. Энергии они дают в целом немного, но и завод в Надвоицах не относится к числу гигантов алюминиевой промышленности.

Движение судов на Беломорско-Балтийском водном пути возможно круглые сутки — шлюзы и подходы к ним хорошо освещены.

Технически шлюзы северного и южного склонов ничем не отличаются, по всему Беломорканалу они имеют одинаковые параметры шлюзовых камер, длина которых 135 м, а ширина 14,5 м.

В районе Беломорска находится одно из самых интересных сооружений Беломорканала — железнодорожный мост, через который проходит железная дорога



Остатки кораблей у пирса завода «Авангард»



Часть Беломорска, выходящая к Беломорканалу



Остатки Беломорского порта

Ворота шлюза № 19 открыты, можно выходить в Белое море





Беломорск — Обозерская. Эта дорога была построена во время войны для вывоза грузов, поступающих через Мурманск от союзников. В послевоенные десятилетия большой необходимости в ней не было, и дорога эта не развивалась. Но после распада СССР обнаружилась необходимость реконструкции железных дорог, ведущих к Мурманскому порту, и в 1990-е годы эта дорога стала двухпутной и электрифицированной. Используется она главным образом для грузового сообщения, пассажирское — очень невелико, один поезд не каждый день. Предусмотрена возможность поднятия этого моста для прохода крупных судов.

Сам город Беломорск, возникший на месте старинного поморского села Сорока в годы строительства Беломорканала, ныне производит удручающее впечатление. Город рушится буквально на глазах, понять, как и за счёт чего он может не то что развиваться, но даже просто существовать, очень трудно.

В 1990-е годы и первые годы XXI в. неоднократно выдвигались проекты строительства в Беломорске новых морских терминалов, предназначенных для перевалки калийных удобрений, каменного угля, других сухогрузов. Сейчас Беломорского порта просто не существует, он исчез, осталось лишь место, где был порт. Однако значок, обозначающий наличие порта, присутствует на всех экономических картах страны. Прекратилось и рыболовство — нет ни рыболовных судов, ни рыбоперерабатывающих заводов. Однако все экономические карты и многие учебники по экономической и социальной географии России продолжают убеждать в том, что Беломорск — один из центров российского рыболовства.

О былом значении Беломорского порта напоминает только то, что любое судно, намеревающееся выйти из Беломорканала в Белое море, именно в Беломорске получает разрешение на этот выход. Белое море относится к числу внутренних вод России, всё оно — часть Российской Федерации, поэтому никаких пограничных, таможенных или прочих формальностей здесь нет. И после получения такого разрешения судно проходит последний, 19-й шлюз Беломорско-Балтийского водного пути и выходит в Белое море. ■

Карты из Атласа офицера. — М.: Военно-топографическое управление Генерального штаба, 1947.

