

**С.М. Житков**

**Исторический обзор устройства и содержания  
водных путей и портов в России**

**За столетний период, 1798-1898.**

УДК 93  
ББК 63.3  
С11

С11 **С.М. Житков**  
Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России: За столетний период, 1798-1898. / С.М. Житков – М.: Книга по Требованию, 2021. – 270 с.

**ISBN 978-5-458-15866-4**

Печатано по распоряжению Канцелярии Министерства путей сообщения.

**ISBN 978-5-458-15866-4**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2021  
© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



гирла. Порты Либавскій и Перновскій. Управление для завѣдыванія работами въ портахъ Новороссійскаго края. Порты Бердянскій и Таганрогскій. Работы въ Одесскомъ портѣ . . . . . 136

Г Л А В А XI.

1689—1874.

Проектъ Эпштейна о передачѣ рѣки Волги съ ея притоками въ эксплуатацію частному обществу. Учрежденіе временнаго Комитета по улучшенію Маріинской системы. Плотины инженера Янковскаго на рѣкѣ Волгѣ. С.-Петербургскій Морской каналъ. Порты Рижскій и Одесскій. Прекращеніе работъ въ устьѣ рѣки Волги . . . . . 144

Г Л А В А XII.

1874—1889.

Законоположенія о водныхъ путяхъ. Водомѣрные посты. Описныя партіи Судходные сѣзды. Маріинскій Комитетъ Новыя Приладожскіе каналы. Новый Соединительный Маріинскій каналъ. Система Герцога Александра Виртембергскаго. Шлюзованіе рѣки Москвы. Улучшенія на искусственныхъ системахъ. Землечерпательныя работы на рѣкѣ Волгѣ. Устройство Сибирской пристани въ г. Нижнемъ-Новгородѣ. Работы на перекатахъ рр. Камы, Оки и Дона. Обь-Енисейскій водный путь. Пароходство на рѣкѣ Ангарѣ. Изысканія по рѣкѣ Аму-Дарѣ. Московскій водопроводъ . . . . . 154

Г Л А В А XIII.

1874—1889.

С.-Петербургскій Морской каналъ. Нарва. Рига. Одесса. Севастополь. Николаевъ. Керчь-Еникальскій проливъ. Маріуполь. Таганрогъ. Новороссійскъ. Батумъ. Бахтеміровское русло рѣки Волги. Петровскъ . . . . . 189

Г Л А В А XIV.

1889—1892.

Маріинская система. Работы на рѣкѣ Волгѣ и на другихъ рѣкахъ. Работы на р. Мургабѣ. Новый Московскій водопроводъ. Административныя мѣропріятія. Постоянныя артели рабочихъ. Возобновленіе судходныхъ сѣздовъ. Измѣненіе статей Устава Путей Сообщенія о признаніи рѣкъ сплавными и судходными. Положеніе объ административномъ завѣдываніи торговымъ мореходствомъ и о портовой полиціи въ приморскихъ торговыхъ портахъ Имперіи. Работы въ портахъ: Либавскомъ, Новороссійскомъ и Феодосійскомъ. Работы въ прочихъ портахъ. . . . . 214

Г Л А В А XV.

1892—1895.

Противохолерныя мѣропріятія на рѣкахъ въ 1892 году. Законоположеніе по утвержденію смѣтъ и технической отчетности и распоряженія обѣ

упорядоченіи судоходныхъ сборовъ. Ростовскій Биржевой Комитетъ. Съѣзды дѣятелей по водянымъ путямъ. Днѣпровскіе пороги . . . . . 232

Г Л А В А XVI.

1895—1898.

Маринская система. Работы на р. Мургабѣ. Обстановка фарватера и другія работы на рѣкахъ. Отмѣна четверть-процентнаго судоходнаго сбора и усиленіе надзора за парходными котлами. Необычайное мелководіе на рѣкѣ Волгѣ въ 1897 году. Сѣверные порты. Южные порты . . . . . 245

---

Главнѣйшими пособіями при составленіи историческаго обзора служили отчеты Главноуправляющихъ и Министровъ Путей Сообщенія.

## Глава I.

Природа русской страны. Пути сообщенія въ XVI и XVII столѣтіяхъ.

---

### Природа русской страны.

Природа русской страны представляетъ собою характерныя особенности, въ значительной степени отличающія ее отъ остальной Европы. Это раскрывается уже при первомъ взглядѣ на географическую карту Европейскаго материка. Мы видимъ, что материкъ этотъ явственно распадается на двѣ половины. Западная половина состоитъ изъ морскихъ береговъ, изъ полуострововъ, острововъ и изъ горныхъ цѣпей, которыя служатъ какъ бы костями этого полуострова—хребтами для всѣхъ раздѣльныхъ и самостоятельныхъ тѣлъ материка. Берега каждаго полуострова и острова изрѣзаны моремъ тоже на мелкія отдѣльныя части и раздѣлены между собою заливами, морями и проливами. Горные хребты, въ свою очередь, отдѣлены другъ отъ друга и малыми, и великими долинами, и низменностями. Все это вмѣстѣ образуетъ такую раздѣльность, особенность и дробность частей, какой не встрѣчаемъ нигдѣ въ другихъ странахъ земнаго шара. Здѣсь во всемъ характерѣ страны господствуютъ линіи точныхъ естественныхъ границъ и со стороны суши, и со стороны моря.

Напротивъ того, востокъ Европы заключаетъ въ себѣ обширную, почти круглую равнину, у которой горныя цѣпи, Карпаты, Кавказъ, Уралъ, какъ и морскіе берега у морей Балтійскаго, Каспійскаго, Бѣлаго, Азовскаго и Чернаго существуютъ только на далекихъ окраинахъ, такъ что все существо этой равнины уже географически представляетъ нѣчто весьма однородное, однообразное и нераздѣльное.

Равнина со всѣхъ сторонъ—особенно отъ береговъ сѣверныхъ и южныхъ морей—постепенно возвышается къ своей срединѣ. Здѣсь она образуетъ какъ бы широкую грудь, обширную—однако въ общемъ, мало замѣтную возвышенность, достигающую на сѣверо-западѣ въ Валдайскихъ горахъ наибольшей

вышины около 800 фут. надъ уровнемъ моря. Возвышенность эта распространяется на югъ-западъ къ Балтійскому морю и границамъ Пруссіи и на югъ и югъ-востокъ—къ прикаспійскимъ и приазовскимъ степямъ. Съ указанной возвышенности изливаются во всѣ стороны большія и меньшія рѣки, представляющія собою главныя водныя системы Россіи,—системы рѣкъ сѣверо-западной озерной области, а равно Западной Двины, Днѣпра, Волги и Дона. На сѣверѣ система Волги и озерной области приближается къ притокамъ Сѣверной Двины, а на югъ-западъ, притоки Днѣпра сближаются съ притоками Нѣмана и Вислы. Всѣ эти рѣчныя системы образуютъ такую густую и связную сѣть естественныхъ водныхъ путей, подобной которой нѣтъ въ Западной Европѣ. Къ равнинѣ возвышенность центральной Россіи спускается вообще незамѣтными пологими скатами, отчасти увалами, холмами, грядами, нигдѣ не встрѣчая значительныхъ горныхъ кряжей. Вслѣдствіе сего и рѣки наши значительно уступаютъ въ быстротѣ теченія берущимъ начало съ большихъ высотъ рѣкамъ Западной Европы, текутъ вообще медленно и бываютъ нерѣдко судоходными еще съ верхняго своего теченія. Засимъ географическія же условія рѣкъ Россіи уменьшаютъ ихъ значеніе какъ путей сообщенія. Главный изъ нашихъ внутреннихъ водяныхъ путей—Волга—впадаетъ въ закрытое море, граничащее съ пустынями Азіи, а Днѣпръ прегражденъ въ нижней части средняго теченія трудно проходимыми порогами Урало-Карпатской гряды. Наконецъ, климатъ Россіи сравнительно суровъ и континенталенъ. Продолжительная зима, сковывающая наши рѣки льдомъ, въ теченіе значительной части года прекращаетъ сплавъ и судоходство.

### Пути сообщенія въ XVI и XVII столѣтіяхъ.

Совокупность мѣстныхъ особенностей и вѣковыя обстоятельства исторіи наложили своеобразное очертаніе на всѣ проявленія жизни народа, населявшаго Россію. Плоскость пространства, суровый климатъ, близость къ кочующимъ племенамъ, отъ которыхъ Россія должна была защищать первыя начатки своей образованности, наконецъ, долговременное иго татарское, изъ подъ котораго Россія освобождалась медленно—все это вмѣстѣ приготовило для Россіи тотъ образъ, въ которомъ быть ея явился въ XVI вѣкѣ.

Пути сообщенія находились въ этотъ періодъ времени вообще въ самомъ неустроенномъ состояніи и ужасали иностранцевъ, пріѣзжавшихъ въ Россію. Вся Московія была непроходима въ лѣтнее время по причинѣ грязи и дурныхъ дорогъ; весною тающіе снѣга превращали поля въ совершенныя болота и въ дождливое лѣто лужи стояли по дорогамъ до осени. Не говоря уже о такихъ путяхъ, какъ, на примѣръ, на сѣверо-востокъ или къ Астрахани, гдѣ путеше-

ственникъ каждый разъ отпраплялся какъ бы для открытія новыхъ странъ, самые обыкновенные торговые пути были въ дурномъ состояніи. Дорога изъ Новгорода къ Иванъ-городу—важнѣйшій путь сбыта русскихъ произведеній за границу—шла по узкимъ тропинкамъ, посреди лѣсовъ и степей; не было ни гостинницъ, ни дворовъ, гдѣ-бы путешественникъ могъ отдохнуть; окрестности казались безлюдною пустынею; только кое-гдѣ мелькали деревушки. Дорога отъ Новгорода въ Москву шла по пустынѣ. Путь отъ Вильны до Москвы черезъ Смоленскъ былъ непроходимъ лѣтомъ и только одна дорога изъ Пскова въ Ригу была самая удобная и населенная.

Торговья поѣздки совершались лѣтомъ преимущественно водою, зимою на саняхъ. Торговцы везли свои товары по широкимъ рѣкамъ на судахъ большаго размѣра, а для малыхъ рѣкъ употребляли суда, приспособленныя къ руслу этихъ рѣкъ, и потому товары, при переходѣ изъ малыхъ рѣкъ въ большія и обратно, перекладывались въ суда, соразмѣрныя предстоящему водяному пути. Обыкновенно, при впаденіи однѣхъ рѣкъ въ другія, жили судопромышленники, снабжавшіе торговцевъ судами; у иныхъ же торговцевъ были въ такихъ мѣстахъ собственные дворы - гавани и тамъ стояли въ запасѣ суда. Такъ, напримѣръ, монастыри, занимавшіеся въ старину обширною торговлею, имѣли въ такихъ мѣстахъ свои подворья. Необходимость въ судахъ развила и разнообразила изстари судовой промыселъ; для всякаго русла были свои суда и потому въ старыхъ памятникахъ мы встрѣчаемъ множество названій разнаго рода судовъ и лодокъ, которыя отчасти сохранились и теперь, отчасти утратились. Самое большое судно на всѣхъ большихъ рѣкахъ называлось *досчанникъ*, за нимъ слѣдовали насады, суда палубныя, набои, суда прикольныя, суда поводцовыя, набабъ, байдакъ, барка, шестерикъ, стругъ, матица, каюкъ, морянка, водовикъ, карбасъ, коломенка, учанъ. Изъ нихъ стругъ сначала означалъ лодку. Казенный стругъ при Михаилѣ Ѳеодоровичѣ помѣщалъ отъ пяти до шести человекъ. Впослѣдствіи этимъ названіемъ обозначали вообще средняго размѣра судно. Нѣкоторыя суда назывались по мѣсту и происхожденію своего употребленія: тихвинка, бѣлозерка, ржевка, устюжка. Маленькія лодки при большихъ назывались паузки, завозни и подвозки. Отличительная черта русскихъ судовъ того времени была та, что они строились совершенно безъ желѣза; вмѣсто желѣзныхъ гвоздей употреблялись деревянные и доски были соединены лыками изъ древесной коры. На суднѣ была поставлена мачта, къ ней привязанъ широкій парусъ. Плаваніе по рѣкамъ, особенно малымъ, сопряжено было съ затрудненіями и опасностями: когда дулъ противный вѣтеръ, приходилось по три дня и по недѣлѣ стоять на мѣстѣ, и оттого происходила «безпромыслица», какъ выражались на промышленномъ языкѣ. Случалось, что торговецъ, рѣшившись отправиться по рѣчному пути осенью,

застигнуть былъ заморозами и зимовалъ съ своимъ стругомъ на рѣкѣ. Случалось иногда потопленіе. Правительство предписывало воеводамъ, въ случаѣ потопленія купеческихъ судовъ, изыскивать мѣры къ отысканію товаровъ и, по нахожденіи отдавать ихъ хозяевамъ, съ платою въ государеву казну десятиаго процента, что называлось «десять быть». Кромѣ борьбы съ природою, торговцы терпѣли часто отъ мытчиковъ, которые собирали съ плывущихъ судовъ пошлины, извѣстныя подъ названіемъ «мытъ». Эти мытчики брали отъ казны ея доходъ на откупъ и дозволяли себѣ всяческой произволъ.

Такъ какъ въ старину въ Россіи каналовъ не существовало, то въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ нельзя было изъ одной рѣки въ другую близкую достигнуть водянымъ путемъ, плаватели выгружались изъ судовъ и перевозили товары волокомъ до другой рѣки. На волокахъ находились извозчики, которые подряжались везти товары въ телѣгахъ и посмычныхъ двойныхъ или одинокихъ, судя по клажѣ, иногда же товары возили на «выюкахъ», то-есть, выючныхъ лошадяхъ. Пока совершался подрядъ съ извозчиками, товары складывались въ устроенныя мѣста, называемыя «пристанища». Въ XVII вѣкѣ при выкладкѣ товаровъ изъ рѣки на волокъ торговцы обязаны были платить хозяевамъ земель, гдѣ были пристанища, не съ вѣса, но съ клади судна. Въ Казани платили на пристанищѣ съ соляной клади по рублю, съ рыбной по полтинѣ.

Улучшеніе лѣтнихъ дорогъ было затруднительно. Мосты были рѣдки, а тѣ, которые существовали, по выраженію иностранцевъ въ XVI вѣкѣ, не держались, а плавали. Обыкновенно употреблялись вмѣсто мостовъ перевозки на судахъ и плотяхъ, которые содержались отъ правительства съ платою въ казну. Тамъ, гдѣ были мосты, собиралась «мостовщина». Въ частныхъ имѣніяхъ владѣльцы устанавливали перевозки и собирали за нихъ деньги, а равно и мостовщину. Правительство хотѣло оградить путешественниковъ отъ притѣсненія частныхъ владѣльцевъ. По Уложенію запрещено устанавливать владѣльцамъ всякаго рода сборы въ имѣніяхъ, кромѣ тѣхъ, которые съ давнихъ лѣтъ утверждены жалованными грамотами, и притомъ владѣльцы обязаны были починивать мосты и дороги въ своихъ владѣніяхъ. Запрещалось, между прочимъ, строить мельницы и класть гати на рѣкахъ, гдѣ былъ струговой ходъ.

Такія правительственныя распоряженія, значутся въ слѣдующихъ статьяхъ Уложенія, 1649 года Царя Алексѣя Михайловича въ главѣ IX, состоящей изъ 20 статей, озаглавленныхъ: «О мытахъ и о перевозѣхъ и о мостахъ».

16) А будетъ въ чемъ помѣстьѣ или въ вотчинѣ на дорогѣ поѣздъ худъ, на грязяхъ гатей и на грязныхъ рѣкахъ мостовъ нѣтъ, и изстари не бывало, и тотъ помѣщикъ или вотчинникъ учнетъ бити челомъ, чтобы ему на тѣхъ грязныхъ мѣстахъ велѣжи для проѣзду всякихъ людей, сдѣлати мосты,

а за проторы его сбирати ему съ проѣзжихъ людей мостовщину, противъ иныхъ мостовъ и о тѣхъ новыхъ мостахъ дѣлати указъ по досмотру и по сыску.

17) А которыми рѣками суда ходятъ и на тѣхъ рѣкахъ прудовъ новыхъ и плотинъ и мельницъ не дѣлати, чтобы по тѣмъ рѣкамъ новыми прудами и плотинами судового ходу не переняти.

18) А будетъ кто на такой рѣкѣ плотину и сдѣлаетъ: и ему у той плотины для судового ходу сдѣлати ворота, чтобы тѣми воротами можно было судамъ ходити. Также на которыхъ рѣкахъ сдѣланы будутъ по старинѣ, а не вновь езы для рыбной ловли, а судовой ходъ тою рѣкою бываетъ уже и на тѣхъ езахъ для судового ходу дѣлати ворота уже, а наглухо тѣхъ езовъ черезъ такія рѣки ходити не велѣтъ для того, чтобы судового ходу не переняти, а мытовъ бы на тѣхъ новыхъ езахъ и на прудахъ и на плотинахъ отнюдь не было.

19) А которые люди всякихъ чиновъ, не бивъ челомъ Государю самовольствомъ на своихъ на вотчинахъ и на помѣстныхъ водахъ по дорогамъ завели мыты и перевозы и мостовщны, и перевозъ и мытъ емлютъ самовольствомъ вновь, въ которыхъ мѣстахъ напередъ сего не бывало, а иные вновь поставили мельницы, и тѣмъ воду подняли, а прежде сего въ тѣхъ мѣстахъ бывали дороги и броды, и они тѣми запрудами дороги и брода отняли и со всякихъ чиновъ съ людей емлютъ перевозъ и мостовщину и мытъ и тѣмъ перевозомъ и мостомъ и мытомъ впредь не быти, и тѣ мельницы и мосты и перевозы свести.

20) А будетъ изъ тѣхъ людей, которые мельницы вновь поставили, учнетъ кто бити челомъ Государю, чтобы у нихъ мельницъ не ломать, а тѣмъ мельницамъ по ихъ челобитью быти. А велѣти имъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ бывали старыя дороги сдѣлати для проѣзду всякихъ людей мосты и перевозы устроить добрыя, а ѣздити тѣми ихъ мостами и перевозами всякихъ чиновъ людямъ, чей кто не буди, безъ мостовщины и безъ перевознаго для того, что они мельницы по дорогамъ устроили, и перевозъ завели, гдѣ прежде сего не бывало, для своего пожитку самовольствомъ, не бивъ челомъ Государю. А будетъ они впредь учнутъ мостовщину и перевозъ или мыто имати, или впредь мосту и перевозу у нихъ не будетъ и въ томъ на нихъ будутъ челобитчики, и сыщется про то допряма и тѣ ихъ мельницы и заплоты сломати, чтобы тѣми ихъ мельницами и заплотами дорога впредь была не заперта, и служилымъ бы и всякимъ людямъ, чей кто ни буди, въ проѣздѣ мѣшканья и убытка не было.

---

## Глава II.

### Водные пути въ XVIII столѣтіи до 1798 года.

Волжско-Донской путь. Вышневолоцкая система. Ладожскій каналъ. Сяскскій каналъ и проекты Тихвинской системы. Изысканія Перри и другихъ лицъ по направленію Маринской системы. Сѣверо-Екатерининское сообщеніе. Днѣпръ и проектныя предположенія о соединеніи Днѣпра съ Западною Двиною. Огинскій каналъ. Рѣка Донъ и Донскіа гирла. Ивановскій каналъ. Р. Аму-Дарья. Устройство Московскаго водопровода. Законоположенія о водныхъ путяхъ.

---

#### Волжско-Донской путь.

Первыя работы по устройству Путей Сообщенія, водныхъ и сухопутныхъ, начаты при Императорѣ Петрѣ Великомъ.

Одною изъ первыхъ заботъ Петра Великаго было возобновеніе начатаго во второй половинѣ 16-го столѣтія турецкимъ султаномъ Селимомъ для военныхъ цѣлей судоходнаго канала между Иловлею, притокомъ Дона, и Камышенкою, притокомъ Волги. Петръ Великій поручилъ исполненіе этой работы сначала Полковнику Брекелю, а затѣмъ англичанину Перри, подъ управленіемъ котораго была вырыта часть соединительнаго канала и построено нѣсколько шлюзовъ. Но въ 1701 году работы были прекращены, вслѣдствіе начавшейся войны со Швеціею.

Второй искусственный водяной путь, устройство котораго было предпринято Петромъ Великимъ для соединенія Дона съ Волгою, представляетъ Ивановскій каналъ, между Ивановскимъ озеромъ, изъ котораго беретъ начало рѣка Донъ, и рѣкою Шатью, притокомъ Упы, впадающей въ Оку. До 1707 г. было уже устроено болѣе 20-ти каменныхъ шлюзовъ. Но въ 1711 году, когда Азовъ долженъ былъ отойти къ туркамъ, работы были прекращены.

#### Вышневолоцкая система.

По присоединеніи къ Россіи побережья Балтійскаго моря и послѣ основанія Петербурга, Петръ Великій, для оживленія торговыхъ сношеній съ

Западною Европою, а также для снабженія новой столицы жизненными припасами, рѣшилъ прежде всего прорѣзать наиболѣе узкой изъ волоковъ между бассейнами Волги и рѣкъ, впадающихъ въ озера: Ладожское и Онежское, а именно водораздѣлъ между Цною и Тверцою. Волокъ этотъ назывался «Вышнимъ». Ниже по Мстѣ, въ обходъ пороговъ, товары также перевозились часто сухимъ путемъ, по волоку, называвшемся «Нижнимъ волокомъ».

Въ 1703 году было приступлено къ устройству соединительнаго канала между рѣками Цною и Тверцою. Изъ этого канала и части рѣки Цны былъ образованъ водораздѣльный плесъ, на обоихъ концахъ котораго были построены полушлюзы. Работы производились подъ главнымъ надзоромъ двухъ братьевъ князей Гагариныхъ и были окончены въ 1708 году. По фамилии строителей каналъ въ первое время носилъ названіе «Гагаринскаго». Точная цифра стоимости канала неизвѣстна, но изъ отчетовъ князей Гагариныхъ видно, что до 1704 года ими израсходовано 2.960 руб. 85 коп. Рабочіе получали по 3 к. за каждые 8 дней.

Въ первое время по устройствѣ канала судоходство по Вышневолоцкой системѣ встрѣчало еще много затрудненій. Такъ изъ донесенія Сенату Инженеръ-Капитанъ-Поручика Маврина о проводѣ имъ по системѣ судовъ съ корабельнымъ лѣсомъ видно, что онъ въ одну навигацію (1709 года), едва дошелъ до Вышняго Волочка и долженъ былъ тамъ перезимовать. Въ 1711 году изъ Казани проходилъ караванъ небольшихъ морскихъ судовъ, называвшихся *тычинками*. Суда эти, вышедшія изъ Казани весною, только къ осени дошли до Волочка и отправились дальше по Мстѣ, гдѣ, за недостаткомъ воды, должны были стать на зимовку и затѣмъ уже только въ 1712 году они дошли до Петербурга. Одновременно съ устройствомъ канала черезъ водораздѣлъ у Вышняго Волочка производилась и расчистка Боровицкихъ пороговъ, которыхъ, однако, не удалось настолько улучшить, чтобы сдѣлать проходъ судовъ безопаснымъ. Въ виду сего для большаго обезпеченія прохода судовъ учреждено въ 1720 году Общество Лоцмановъ. Между тѣмъ Гагаринскій каналъ пришелъ въ разстройство, сооруженія на немъ обветшали и потребовались возобновленія. Тогда Петръ Великій поручилъ Новгородскому Гражданину Сердюкову произвести необходимыя работы для улучшенія системы.

Сердюковъ, поселившись въ Волочкѣ близъ главнаго резервуара, принялся за дѣло съ усердіемъ и примѣрною твердостью, преодолевая всѣ препятствія, представляемыя не только природою, но и не благонамѣренностью окрестныхъ жителей. Такъ, ямщики, составлявшіе главное въ то время населеніе Вышняго Волочка, недовольные уничтоженіемъ гужевой перевозки товаровъ, доставлявшей имъ значительныя выгоды, сноскою строеній, и отчужденіемъ ихъ, не шли въ работу къ Сердюкову, даже нарочно портили его сооруженія, истребляли

матеріалы, расхищали инструменты, засаривали каналъ, повреждали мельничныя плотины, разбивали кабаки и отпирали самовольно вмѣстѣ съ судоправителями шлюзы. По жалобѣ Сердюкова, въ 1722 году, присланъ Капитанъ Рѣдькинъ, для сыску и искорененія воровъ и мошенниковъ, а Сердюкову выданъ охранительный Указъ слѣдующаго содержания:

«Всякихъ чиновъ людямъ для прохода на судахъ, не дождався другихъ «судовъ, чтобы собою шлюзы не отпирали и людей и прикащиковъ его (Сердюкова) не били и въ каналъ лошадьми судовъ силою не вводили, и ни «какого помету не бросали и заготовленныхъ отъ него къ тому шлюзному дѣлу «припасовъ, плотниковъ, кузнецовъ и работниковъ безденежно не отбирали, и «обидъ и налогъ не чинили, а карауламъ оныя шлюзы и каналы содержать и «отъ разбоевъ и прочихъ обидъ его охранять, посланному для сыску и искорененія воровъ и разбойниковъ Капитану Рѣдькину или кто впредь другой будетъ. «Около того канала въ стороны по 10 сажень скота не пасть, и пашень не «пахать и сѣна не косить, а гдѣ есть построенные которые кладовые, анбары и избы по берегу близъ того канала и тѣ анбары и избы отъ береговъ снести далѣе, а именно по десяти же сажень, чтобъ бичевою ходить «было свободно, а потомубъ каналу и обрубамъ отъ онаго и отъ строенія избъ «и прочаго поврежденія не чинилось».

При такомъ покровительствѣ Правительства Сердюковъ произвелъ слѣдующія работы: 1) Устройство Цнинскаго канала. Каналъ этотъ прокопанъ въ 1722 году для кратчайшаго обхода рѣки Цны, имѣющей въ семь мѣстъ крутое колѣно. Въ первое время онъ назывался *Сердюковскимъ каналомъ*; 2) Запруженіе рѣки Шлины бейшлотомъ въ десяти верстахъ отъ естественнаго ея впаденія въ рѣку Цну и искусственное соединеніе Шлины съ Цною, черезъ водопроводные каналы: изъ Шлины въ озеро Ключино (700 сажень), далѣе въ озеро Городолюбское (2 версты), а изъ сего послѣдняго въ Цну (5 версты) всего до 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> версты; 3) Загражденіе соединенныхъ водъ Цны и Шлины, въ 3 версты выше Вышняго-Волочка, большою плотиною. Это загражденіе образовало разливъ, составляющій для всей системы водохранилище, извѣстное подъ именемъ *Заводскаго*; 4) Сооруженіе на рѣкѣ Цнѣ, въ самомъ городѣ (бывшемъ тогда Ямомъ), деревяннаго Цнинскаго бейшлота, вмѣсто каменнаго шлюза, устроеннаго иностранными мастерами не далеко отъ впаденія Шлины въ Цну и обойденнаго рѣкою; 5) Устройство на Цнинскомъ каналѣ шлюза, въ томъ мѣстѣ, гдѣ впоследствии шандорный полушлюзъ.

Всѣ эти сооруженія соединили и заперли верхнія воды; изъ нихъ образовался бассейнъ, который составилъ раздѣльный пунктъ системы, и такимъ образомъ открылась возможность дѣйствовать Вышневолоцкими водами на Тверцу