

РЕЦЕНЗИИ

В. А. Широкова, В. А. Снытко, В. А. Низовцев, Н. Л. Фролова, Н. Г. Дмитрук, В. М. Чеснов, Н. А. Озерова, Р. С. Широков. Тихвинская водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. М.: ООО «Арколитъ», 2013. 376 с.

Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова (ИИЕТ) Российской академии наук продолжает экспедиционные исследования исторических водных систем, обобщая их итоги в коллективных монографиях. Первой водной системой, которая была исследована экспедицией ИИЕТ, была Вышневолоцкая, следующей — Тихвинская.

Тихвинская водная система была введена в эксплуатацию в 1811 г., соединив С.-Петербург с бассейном Волги по кратчайшему водному расстоянию. Основным направлением движения грузов по системе было направление от Петербурга: товары, прибывшие в тогдашнюю столицу морем, доставлялись по этой системе на Нижегородскую ярмарку. Для системы был разработан особый тип судов — «тихвинки». Одна из таких тихвинок в 1815 г. стала первым русским пароходом «Елизавета».

Движение по системе было очень активным до 60-х гг. XIX в., когда была построена железная дорога от Нижнего Новгорода до Москвы и тем самым появилась сплошная рельсовая связь от С.-Петербурга до Нижнего Новгорода. Соответственно дорогостоящие и требовавшие срочной доставки грузы, направлявшиеся ранее по Тихвинской системе, стали переходить на железнодорожную дорогу, а значение самой системы — сокращаться. К концу XIX в. основными типами грузов, проходившими по системе, становятся лесные и хлебные; в послереволюционное время практически весь грузопоток становится лесным, причем использование водораздельного участка системы прекращается, и в 1960-е г. движение судов на тех участках системы, где оно продолжалось, прекращается совершенно.

Комплексная экспедиция по изучению исторических водных путей ИИЕТ РАН работала на Тихвинской системе в 2010—2011 гг. Перед проведением экспедиции был обобщен и проанализирован большой объем архивных и литературных источников, содержащих сведения о постройке и эксплуатации системы. Сбор этих данных осложнялся тем, что сведения об истории системы хранятся в разных музеях и архивах. К заслугам Комплексной экспедиции относится составление полной хронологии Тихвинской водной системы от первых ее проектов, разработанных еще в начале XIX в., до конца эксплуатации системы в 60—70-е гг. XX в. До настоящего времени такой хронологии не существовало.

За два полевых сезона (2010 и 2011 гг.) экспедиции удалось обследовать большую часть Тихвинского водного пути от Рыбинского водохранилища до Ладожского озера. В ходе этих работ были изучены гидролого-экологическая обстановка, а также ландшафтные изменения в районе Тихвинской системы. В результате этого впервые за несколько десятков лет даны гидрографические характеристики водотоков и водоемов, входивших в состав этой системы, определены возможности ее использования в туристско-рекреационных целях. Большое значение имеет также исследование ландшафтных особенностей примыкающей к водной системе территории.

Ввиду того что нижнее течение р. Молога, когда-то входившей в состав системы, ныне затоплено Рыбинским водохранилищем, изучалась также нарушенность исходных ландшафтов после заполнения ложа водохранилища. Составлены таблицы гидролого-гидрохимических и ландшафтных характеристик Тихвинского водного пути, которые приводятся в монографии как приложения, даны подробные описания памятников природы на территориях, примыкающих к Тихвинской водной системе. Это карстовая р. Рагуша и мандры р. Чагода.

Особое значение имеют описание и оценка экологических последствий изменения климата и водного режима, для чего были составлены картосхемы распределения температуры, pH, минерализации воды и содержания растворенного кислорода по данным измерений в 150 точках по маршруту. Эти картосхемы в цветном исполнении приводятся в монографии. В целом полиграфическое исполнение книги заслуживает самой высокой оценки.

Однако монография не лишена и недостатков. К сожалению, на титуле работы приведен только общий список всех ее соавторов, но нет сведений об авторстве конкретных глав и разделов. Не везде можно выявить логическую связь между главами и разделами монографии. Видимо, изначально она составлялась как отчет разными авторами в разных условиях, а затем части этого отчета были «сшиты», причем объединение это было иногда чисто механическим. Вряд ли стоило включать в приложения фрагменты книги Л. Х. Бучицкого «Тихвинская система. Технические и экономические данные и материалы для проекта водного пути», изданной в С.-Петербурге в 1893 г. Эти фрагменты занимают почти 60 страниц, т. е. примерно столько же, сколько каждая из двух глав коллективной монографии.

Однако достоинства монографии многократно превосходят ее недостатки. Труды по исследованию Тихвинской и других старинных водных систем, ведущиеся учеными ИИЕТ вместе с представителями других научно-исследовательских учреждений и высших учебных заведений, заслуживают самой высокой оценки. Одним из главных итогов этих трудов, включающих в себя все три элемента полноценного географического исследования — анализ первичных источников информации по истории водных систем, полевые работы и камеральную обработку их результатов, стало создание единой геоинформационной системы по старинным водным путям, аналогов которой ни у нас в стране, ни в зарубежных странах не существует. Эти базы данных имеют большое значение для развития теории и методологии исторической географии, объединяя ранее разрозненные ее направления — историко-физико-географические и историко-экономико-географические исследования. Они интересны также и с практической точки зрения, поскольку до этого аналитического материала по территориям, примыкающим к историческим водным путям, не существовало. Собранные исследователями материалы можно использовать

для туристско-рекреационных целей, хотя перспективы широкого развития туризма на всем протяжении Тихвинской водной системы представляются сомнительными. Для этого требуется прежде всего восстановление всех или по крайней мере большей части ее гидротехнических сооружений, что вряд ли осуществимо в пределах прогнозируемого будущего. Частичное восстановление этих сооружений ничего не даст, скорее всего, они будут снесены весенним половодьем или осенними паводками, как это однажды уже и произошло.

Но в целом можно согласиться с авторами коллективной монографии в том, что «полученные результаты и накопленный при этом опыт позволяют надеяться на дальнейшие плодотворные изыскания на водных исторических магистралях России, а приведенные в книге экспедиционные материалы будут дополнены в ходе новых полевых исследований» (с. 123).

Санкт-Петербург
martin-vas@yandex.ru

© В. Л. Мартынов
Поступило в редакцию
3 декабря 2013 г.