План  
Введение   
**1 История**  
**2 Финансирование   
2.1 Строительство  
2.2 Модернизация**  
**3 Описание системы**  
**4 Недостатки**  
**5 Строительство обходных каналов   
5.1 Онежский канал  
5.2 Белозерский канал**  
**Список литературы**

Введение

Марии́нская во́дная систе́ма — водная система в России, соединяющая бассейн Волги с Балтийским морем. Состоит как из природных, так и из искусственных водных путей.

Строительство водной системы протяженностью 1145 км длилось 11 лет. В советское время получила название *Волго-Балтийский водный путь им. В. И. Ленина*.

1. История

Исследования по направлению этого пути — р. Вытегра — р. Ковжа — р. Шексна проводились несколько раз: при Петре и в 1774, 1785 и 1798 годах.

В 1785 г. их выполнял инженер Яков де-Витте, составив предварительный, а затем законченный проект и смету в сумме 1 944 000 руб.. 31 декабря 1787 года Екатерина II на строительство Вытегорского канала выделила 500 000 руб. Но их вскоре разворовали (мелкая сумма), работы даже не начинали. Но потребность в поставках товаров в Петербург была столь высока, что вопросом проектирования пришлось заняться начальнику Департамента — графу Якову Ефимовичу Сиверсу. Он лично произвел рекогносцировку трассы и представил царю доклад о строительстве по Вытегорскому направлению.  
А вот план работ и смету взяли у разрабатывавшего этот же маршрут еще при Петре Джона Перри (проект де-Витте не рассматривался и в докладах даже не упоминался).

2. Финансирование

Очень важным элементом в строительстве является финансирование и для этого водного пути оно является весьма уникальным. Для проведения работ взяли деньги из фонда **воспитательных домов** то есть те, что были собраны на содержание незаконнорожденных детей, подкидышей и сирот, отобрав у них еду, одежду, крышу и образование. Этим фондом и заведовала императрица Мария Фёдоровна.

20 января 1799 года Павел подписал указ: «Повелели Мы, принимая сумму сию займообразно из оного места на подлежащих условиях, приобщить её к прочим суммам, по водяной коммуникации ассигнованным, а канал во изъявления признательности Нашей к таковому споспешествованию Ея Императорского Величества и на память потомству, соизволяем Мы именовать Мариинским».

2.1. Строительство

Руководство строительством системы было возложено на инженер-генерала Франца Павловича де Волланта (также написание его фамилии встречается в источниках как Деволант), для чего при нем было создано специальное управление.

Строительство начато в 1799 году. Система строилась силами Департамента водных коммуникаций, который возлавлял Н. П. Румянцев[1]. По первоначальному плану предусматривалось строительство 26 шлюзов и в 1801 году 8 из них было построено и прорыт соединительный канал. Уже несколько позже соорудили два непредусмотренных проектом шлюза в Шестовской и Белоусовской быстринах р. Вытегры. В 1808 году из Ковжи в Вытегру прошло первое судно с осадкой менее 1 м.

21 июля 1810 года было официально объявлено об открытии судоходства по Мариинской водной системе. Стоимость строительства составила 2 771 000 руб.

2.2. Модернизация

На протяжении XIX века Мариинская водная система подверглась ряду переделок.  
В августе 1882 года начали работы по созданию Новомариинского канала — соединяющего реки Ковжу и Вытегру, затем Новосясьского и Новосвирского каналов. Перестройка каналов под руководством инженера К. Я. Михайловского закончилась в 1886 году.

С окончанием постройки Волго-Балтийского водного пути бо́льшая часть Мариинской водной системы вошла в её состав.

3. Описание системы

Вся система имела следующий вид:

Шлюза на Ковже — св. Константина, св. Анны и один полушлюз. В 9 км от св. Анны прорыт соединительный канал до деревни Верхний Рубеж. На канале 6 шлюзов. Водораздельным пунктом было Маткоозеро. На Вытегре 20 шлюзов. Все шлюзы имели длину камеры 32 м, ширину 9 м и глубину на пороге 1,3 м. Питание системы из Ковжского озера, для чего его уровень путем преграждением плотинами на Ковже и Пурасе был поднят на 2 метра.

Протяжённость составляла 1 145 км, на пути следования (от Рыбинска до Санкт-Петербурга в среднем можно было добраться за 110 суток) было 28 деревянных шлюзов.

4. Недостатки

Малые размеры не только ограничивали возможности увеличения грузооборота, но и не могли пропускать к Рыбинску суда идущие по Вышневолоцкой системе. Белое и Онежские озера не имели обходных каналов и суда гибли в них даже при небольшом волнении. Сама трасса проходила по безлюдным и малообжитым, заболоченным районам. Невозможно было в достаточном количестве найти людей и лошадей для тяги судов и обслуживания судоходства.

5. Строительство обходных каналов

5.1. Онежский канал

В 1818 году начали строить канал на участке от р. Вытегры до урочища Чёрные Пески. Длина канала 20 км. От Чёрных Песков до Вознесенья рыли аж до 1852 года.

5.2. Белозерский канал

Открыт в августе 1846 года. Проходил южным берегом озера габаритами: ширина по дну 17 м, глубина 2,1 м, длина 67 км. Имел два шлюза со стороны Шексны — «Удобство» и «Безопасность», и один со стороны Ковжи — «Польза».

Список литературы:

1. *Марговенко, Алексей* «Дороги царей»  (рус.). журнал «Урал» 2004 год, № 10.

Источник: http://ru.wikipedia.org/wiki/Мариинская\_водная\_система