

70 лет Волго-Дону- союзу великих рек



Волго-Донской судоходный канал – это воплощение многовековой мечты о соединении двух великих русских рек - Волги и Дона.

Создание этого комплекса уникальных гидротехнических сооружений вошло в историю как одна из самых грандиозных строек минувшего XX века.

Идея реализовать проекты по соединению Волги и Дона существовала несколько столетий. Турецкий султан Сулейман, затем Петр 1, потом В.И. Ленин видели важной стратегической и экономической задачей строительство канала между Волгой и Доном. Трижды войны помешали осуществить задуманное.

Предлагаем ознакомиться с историей строительства Волго-Донского канала со страниц городских печатных изданий, хранящихся в архивном отделе Администрации города Волгодонска

(книги «Волгодонск. Год за годом», «Волгодонск. Город и власть», «Моря Улесова», газеты «Вечерний Волгодонск», «Ленинец», «Волгодонская правда» (отдельные статьи с пометками редактора))

Вплотную к воплощению в жизнь идеи строительства канала приступили в 1948 году. 27 февраля 1948 года вышло постановление Совета Министров СССР «О строительстве Волго-Донского водного пути и комплексном использовании водных ресурсов Нижнего Дона», согласно которому разработка технической документации была поручена московскому институту «Гидропроект». Установленный срок готовности проектных документов - май 1949 года, само же строительство намечалось закончить в 1953 году. В состав комплекса сооружений Волго-Дона вошли: судоходный канал, Цимлянский гидроузел с ГЭС и оросительная система. В канун нового 1950 года появилось постановление Совета Министров СССР, в котором говорилось о досрочной сдаче канала - намечалось завершить работы на 2 года раньше.

28 декабря 1950 года было опубликовано постановление Совета Министров СССР «О строительстве Волго-Донского судоходного канала и орошении земель в Ростовской и Сталинградской областях». Этот документ был призван мобилизовать силы на завершение сооружения Волго-Дона в кратчайшие сроки и, как писали газеты, «поддержан советским народом с огромным воодушевлением». В частности, газета «Молот» сообщала:

«В клубе рабочего поселка Ново-Соленовский состоялся многолюдный митинг строителей Цимлянского гидроузла, посвященный постановлению Совета Министров... Первое слово предоставляется т. Барабанову. «... Наш коллектив преисполнен горячего стремления досрочно выполнить боевое задание».

...С горячей речью на митинге выступил тракторист т. Макрущенко: «Для каждого из нас, — сказал он, — личное участие в величественной стройке — это огромное счастье... Перед вами, дорогие товарищи, я торжественно даю нерушимое обязательство ежедневно выполнять по две с половиной нормы. Призываю всех работающих на тракторах, скреперах последовать моему примеру».

Строительством Волго-Донского водного пути находилось в ведении Министерства внутренних дел СССР. В 1940-1950-е годы МВД представляло собой в большей степени производственный сегмент в экономике государства, в основе которого было использование труда заключенных. Для формирования трудовых ресурсов власти набирали рабочих по всей стране. В строительстве принимали участие военнопленные немцы и советские заключенные. Среди осужденных преобладали получившие срок за незначительное преступление: за мелкие хищения, хулиганство и мошенничество. Однако были и рецидивисты, и политзаключённые.

В соответствии с докладной запиской министра МВД С.Н. Круглова заместителю председателя Совмина СССР Л.П. Берии «О подготовке к строительству Волго-Донского водного пути» от 16 марта 1948 года перед ГУЛАГом МВД ставилась задача довести списочный состав заключенных в 1948 году до 20 тысяч человек. В составе Волгодонстроя МВД СССР учреждаются строительные управления и исправительно-трудовые лагеря: Волгодонского соединительного канала, Цимлянского гидроузла. Формирование намечалось закончить в I квартале 1949 года.

Заклученные усердно работали рядом со свободными, боролись за рекорды в производстве. Стимулировало их сокращение сроков заключения — при ударном труде один день шел за два — три. Это привело к тому, что на Волго-Доне было досрочно освобождено 26 тысяч человек, 3 тысячи осужденных были награждены правительственными наградами — медалями и орденами.

Естественно, что обеспечение людьми осуществлялось не только за счет заключенных. Работало здесь и значительное количество вольнонаемных — но все они относились на время строительства к системе МВД, имели ведомственные документы для пропуска в зону работ, которая тщательно охранялась и была ограждена колючей проволокой. Люди приезжали на Волго-Дон со всего Союза. Особое положение Волгодонстроя среди подразделений министерства заключалось в дозволении самостоятельно заниматься подбором кадров. Со специалистами заключались договоры. Среди них были и выпускники институтов, и вчерашние войны, и не имевшие тогда паспортов жители села. Последним Волго-Дон давал возможность изменить свой социальный статус. Здесь они получали хорошую зарплату, в то время как в колхозах в зачет шли трудовни.

Концентрировались на Волго-Доне не только рабочие руки, но и техника, отбирались самые передовые образцы: шагающие экскаваторы, новые модели самосвалов. Большую роль сыграли изготовленные в Ростове электроземлесосы, аналогов которых еще не было в мире, эквивалентно они заменили труд 25 тысяч землекопов.



Начало строительства шлюза №15. Начало 1950 года.



Строительство камеры шлюза №15 судоходного канала. 1950 год.



Техника на строительстве трассы будущего канала. 1950 год.

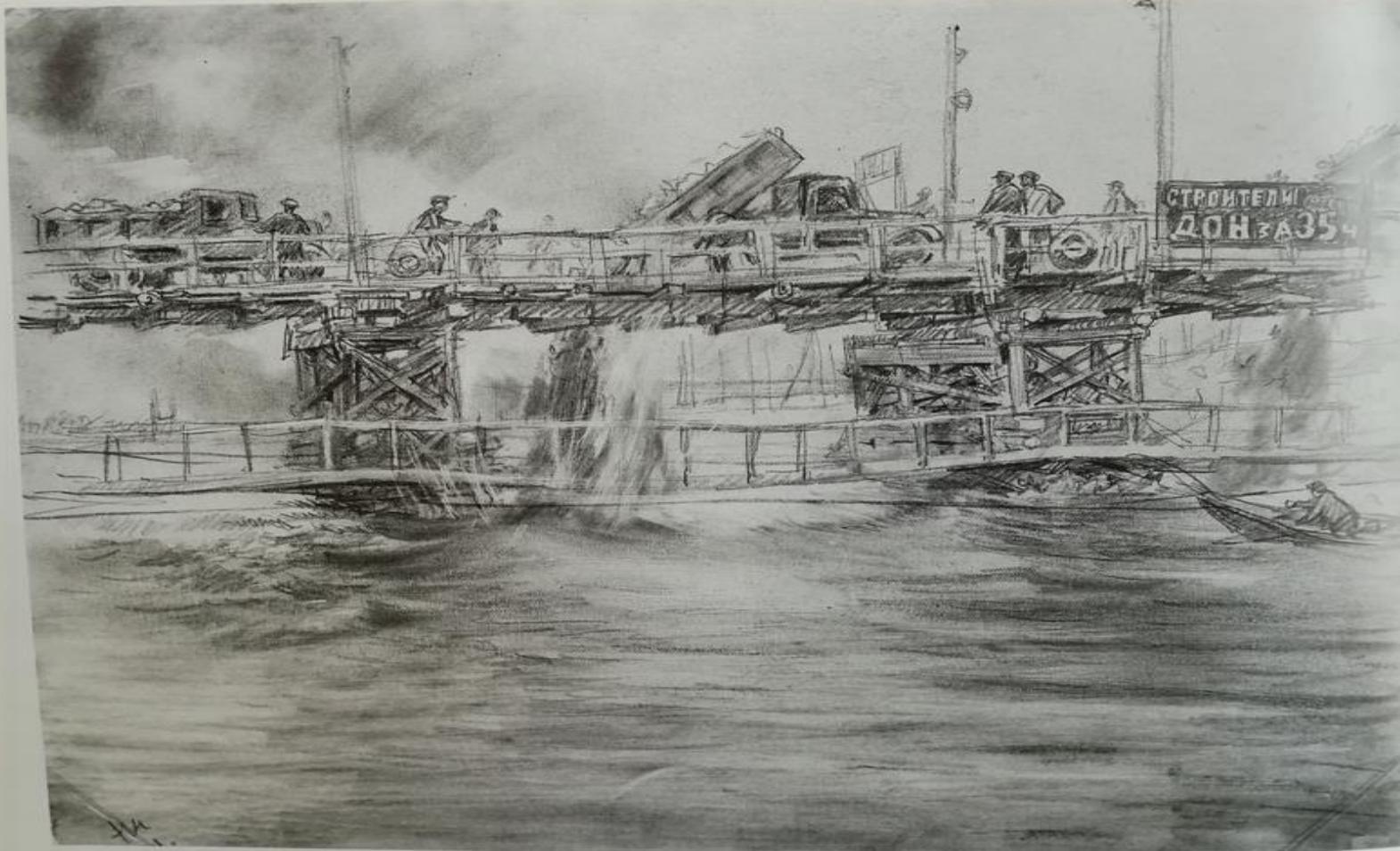


Начальник шагающего экскаватора Анатолий Усков (справа).

1951 год ознаменовался вводом в строй основных объектов Волго-Дона.

22 сентября произошло перекрытие старого русла Дона.

Перекрытие производилось путем отсыпки камня в текущую воду из самосвалов со специально построенного моста. После этого течение было отведено по искусственному руслу в сторону плотины, и стало возможным приступить к завершающему этапу работ.



Николай Жуков, г. Москва. «Засыпка прорана в момент перекрытия старого русла реки Дон». Сентябрь 1951 года. Бумага, карандаш.

31 мая 1952 года произошло, пожалуй, самое волнующее за период строительства Волго-Донского судоходного канала событие – в 13 часов 55 минут соединились воды Волги и Дона. Встреча произошла в русле канала на середине между первым и вторым шлюзами трассы Волго-Дона.



Торжественный момент встречи двух великих рек – Волги и Дона. 31 мая 1952 года.

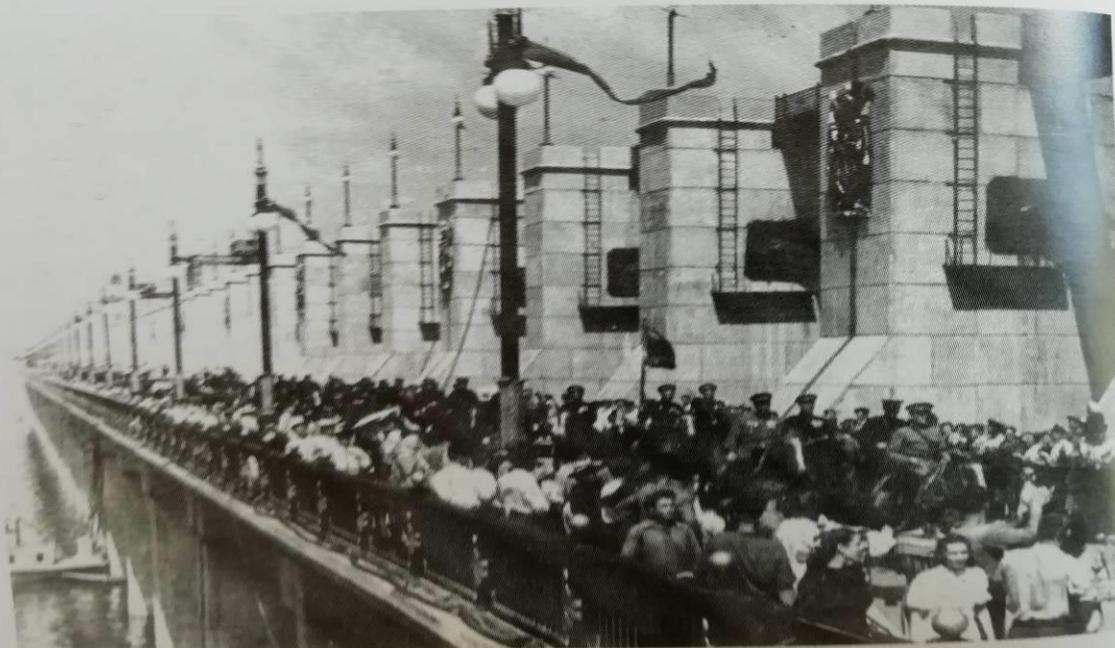
*10 июля Указом Президиума Верховного Совета СССР
Волго-Донскому судоходному каналу
было присвоено имя В.И.Ленина.*

*27 июля 1952 года судоходный Волго-Донской канал
был открыт.*

Сегодня наша вся великая страна
Отметит день рождения канала.
Сегодня и для нас, строителей узла,
Огромный праздник, небывалый.
В кратчайший срок построен
водный путь,
Сбылась заветная мечта народа.
И радостно, свободно дышит грудь,
И радуется с нами вся природа.
Вздохнула степь, она цветет, поет,
Шумит Цимлянское, родное море.
И счастлив наш трудящийся народ,
Встречая праздник на морском
просторе.

*В. Смиренский,
инженер планового отдела.
(газета «За большевистские
темпы»)*

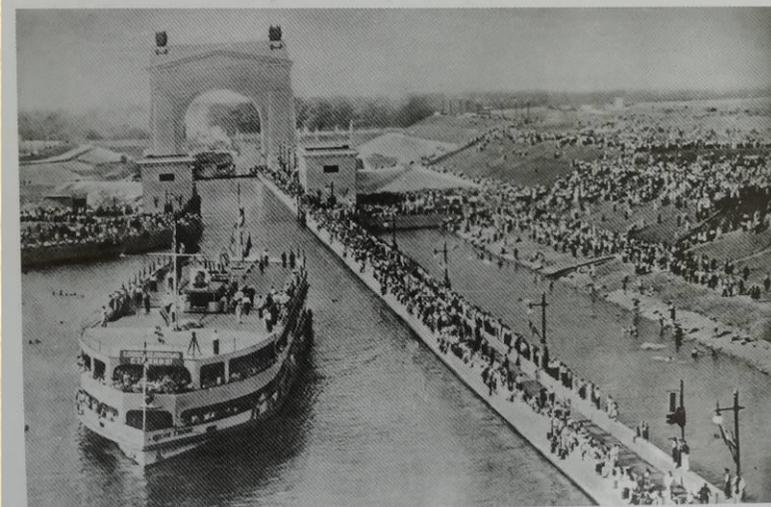
27 июля на митинге на Цимлянском гидроузле собралось свыше 30 тысяч человек. Поставленные в ряд со спущенными бортами грузовые машины составили большую платформу. Ее покрывали коврами и кумачами, украсили знаменами, флагами и цветами. Все выступающие говорили о том, что сбылась вековая мечта народа и слились воды Волги и Дона, что орошенные земли будут давать невиданные урожаи, что созданная руками гидростроителей транспортная магистраль объединит пять морей.



Казачки Цимлянского района на торжественном открытии судоходного канала. 27 июля 1952 года.

Строительство Волго-Донского канала началось в феврале 1948 года и продолжалось 4,5 года – рекордно короткий срок в мировой истории гидростроительства. С его введением в строй было завершено создание Единой глубоководной системы России.

Первое шлюзование производилось 6 мая. В этот день через 14-й и 15-й шлюзы Волго-Донского канала прошел земснаряд №109. Первым через шлюзы проследовал теплоход «Юрий Долгорукий». 7 июня прошлюзовался пассажирский теплоход «Сергей Киров», его пассажирами были те, кто строил канал и теперь готовился его эксплуатировать. В канун открытия Волго-Дона по судоходному каналу и Цимлянскому морю прошел теплоход «Иосиф Сталин», на его борту находились деятели культуры и искусства.



Теплоход «Иосиф Сталин» на трассе Волго-Донского канала. 27 июля 1952 года.

19 сентября 1952 года Указом Президиума Верховного Совета СССР «за особо выдающиеся заслуги и самоотверженную работу по строительству Волго-Донского судоходного канала имени В.И.Ленина, Цимлянской гидроэлектростанции и сооружений орошения первой очереди в 100 тысяч гектаров засушливых земель в Ростовской области» 12 человек получили звание Героя Социалистического Труда.

*Среди них работники Цимлянского гидроузла:
начальник Управления строительства ЦГУ В.А.Барабанов, электросварщик А.А.Улесов,
экскаваторщики И.В.Ермоленко, Е.П.Симак, А.П.Усков, Д.А.Слепуха.*



Василий Арсеньевич Барабанов — начальник строительства ЦГУ с 1950 по 1953 годы.



*Группа Героев Социалистического Труда строителей Волго-Донского судоходного канала.
Слева направо: А. Улесов,
И. Ермоленко, Е. Симак, А. Усков,
Д. Слепуха*

Строительство Волго-Донского канала повлекло за собой рождение поселка для рабочих, а вскоре и образование города. Своим именем и рождением Волгодонск обязан именно этой первой послевоенной стройке коммунизма — сооружению Волго-Донского судоходного канала. Возможно, поэтому городские газеты на своих страницах освещали ранее и продолжают рассказывать о строительстве Волго-Донского судоходного канала и его значимости.

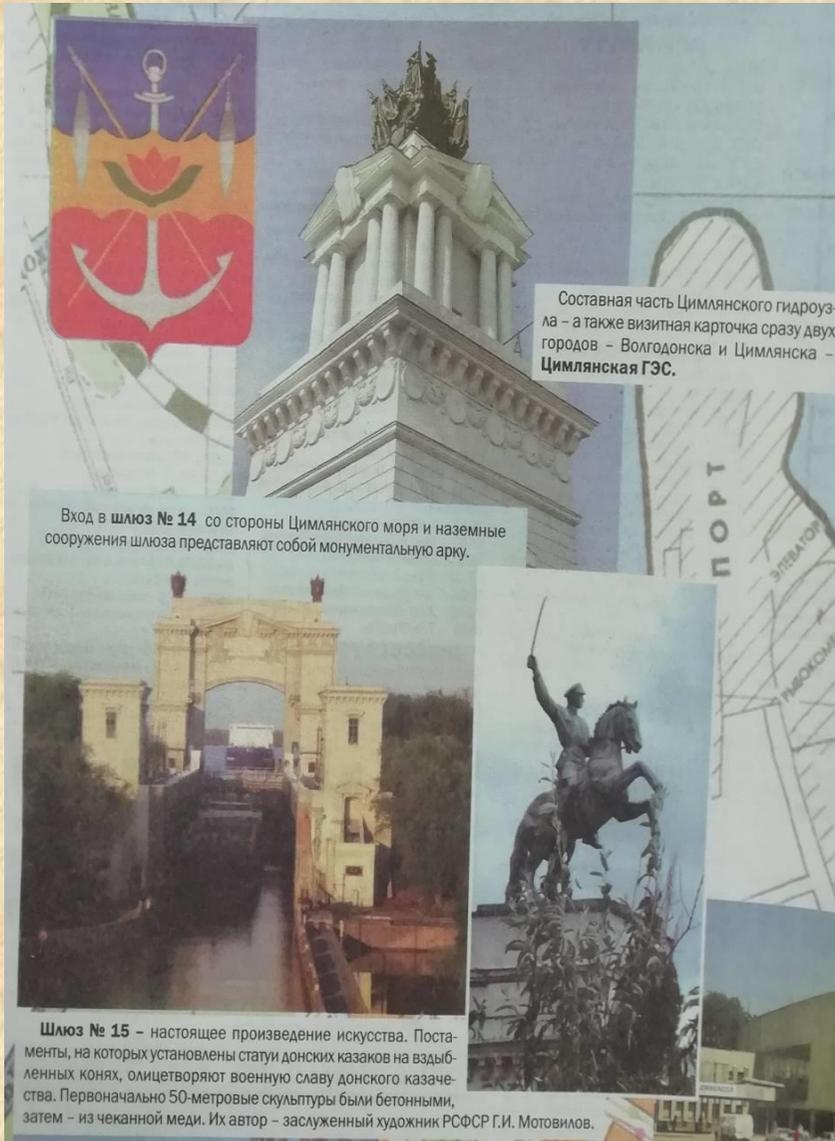
ЦИФРЫ И ФАКТЫ

▲ ВОЛГО-ДОНСКОЙ водный путь — сложное гидротехническое сооружение. В его состав входят: судоходный канал длиной в 101 километр, Цимлянский гидроузел, обводнительно-оросительная система с разветвленной сетью магистральных и распределительных каналов.

▲ ДЛЯ ПОДДЕРЖАНИЯ уровня воды в судоходном канале сооружены три насосные станции: Карповская, Мариновская и Барбаровская. Мощные насосы каждой из них ежесуточно перекачивают десятки тысяч кубометров воды.

▲ ПРОТЯЖЕННОСТЬ Цимлянского водохранилища составляет 350 километров, наибольшая ширина его — 38 километров. Это искусственное море вмещает около 24 миллиардов кубометров воды.

▲ ОБЩАЯ ДЛИНА ирригационных каналов составляет более 800 километров. Только по Донскому магистральному каналу проходит в тридцать раз больше воды, чем в летние месяцы в Москва-реке.



Вход в шлюз № 14 со стороны Цимлянского моря и наземные сооружения шлюза представляют собой монументальную арку.

Шлюз № 15 — настоящее произведение искусства. Постаменты, на которых установлены статуи донских казаков на вздыбленных конях, олицетворяют военную славу донского казачества. Первоначально 50-метровые скульптуры были бетонными, затем — из чеканной меди. Их автор — заслуженный художник РСФСР Г.И. Мотовилов.

ЦИФРЫ И ФАКТЫ

▲ НИКОГДА в мире гидротехнические сооружения не создавались с такой быстротой, как Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. Панамский канал, на пример, сооружался 35 лет. Все основные строительные-монтажные работы на Волго-Донском водном пути были выполнены за три года.

▲ ЗА ВРЕМЯ строительства Волго-Донского судоходного канала было выполнено земляных работ более 152 миллионов кубометров. Железобетона уложено 2,96 миллиона кубометров. На Беломорско-Балтийском водном пути вынут 21 миллион кубометров грунта, уложено 390 тысяч кубометров бетона.

▲ НА СУДОХОДНОМ канале работало 185 экскаваторов, более пятисот бульдозеров, скреперов и других землеройных машин. Только на строительстве Цимлянского гидроузла использовалось более 8000 различных механизмов и свыше полутора тысяч авто машин.

▲ ПРИМЕНЯВШАЯ СЯ техника значительно облегчала труд строителей. Производительность труда на строительстве Волго-Дона в два с половиной раза была выше, чем на строительстве канала имени Москвы и в восемь раз выше, чем на Беломорско-Балтийском водном пути.

полюс арктических широт
1952
От Волги до Дона идут корабли...

От Волги до Дона идут корабли...

1957



Сила соревнования

Год от года растет грузооборот по Волго-Донскому каналу. Соответственно с каждым годом увеличивается и план шловоизводства. Несмотря на увеличение шловоизводства, наш коллектив с честью справляется с поставленными перед ним задачами. С самого начала открытия навигации Цимлянского гидроузла включился в социалистическое соревнование за быстрейший пропуск судов через шлюзы №№ 14—15, за отличное содержание электромеханического оборудования.



В шереге соревнуется на достоящую встречу сараево-рокатеши Октябрьскую рабочую шлюза № 15. С начала навигации этого шлюза идет в числе передовых. В соревновании принимали участие заводские судостроители Ипполитов и Мария Толмачева. За все время своей работы они имели по одному случаю задержки судов у ворот шлюза. На снимке: шлюз № 15. Вверху и слева Елена — Мария, справа — Дубовый Штефан.

В шереге передовых

С плеском в эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина поменялся грузопоток железных дорог и водных перевозок народнохозяйственных грузов. За истекший пять лет коллектив работников Цимлянского гидроузла достиг в совершенстве овладения богатой техникой, сумел в два раза перевернуть провозную мощность по грузообороту. Объем работ по аэропорту грузов своим средними по сравнению с 1952 годом ушел в миллиард 1956 году вырос почти в три с половиной раза.

С каждым годом улучшается организация труда, повышается производительность, снижается себестоимость переработки грузов. В минувшем году, например, себестоимость переработки одной тонны груза снижена на 40 процентов против 1952 года, сокращены расходы электроэнергии, затраты на ремонт и содержание механизмов. Через Цимлянский порт ежедневно проходит пассажирские суда. За пятилетие оборот пассажиров вырос более чем в три раза, а обработка судов — почти в два с половиной раза.

За пять лет выросли и наши люди, кадры. Михаил Зиновьев, начальник шлюза № 14,

В обстановке трудового подъема

Пятилетний юбилей Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина совпадает с периодом, когда весь советский народ готовится встретить 40-летие революции Великой Октябрьской социалистической революции.

Вот почему эта замечательная дата в истории канала приобретает особое значение. Двадцатый съезд КПСС постановил задачу перед работниками водного транспорта: увеличить грузообороты по каналу имени В. И. Ленина в три раза.

Коллектив Цимлянского гидроузла полон желания выполнить это задание Коммунистической партии. За минувшие пять лет эксплуатация шлюзов Цимлянского гидроузла сделано около тридцати тысяч шловоизготовлений.

Навигационный план на 1957 год гидроузлу увеличен по сравнению с прошлым годом. Соревнуясь в честь 40-летия Великого Октября, коллектив гидроузла перемогал полугодовой план, а в этой годичные досрочно освоил шловоизготовительскую программу.

За прошедшие пять лет коллектив гидроузла внес много

Соревнуются между собой коллективы вахты и шлюзов.

Сила соревнования не замедлила сказаться на работе всего коллектива гидроузла. Быстро совершенствовались методы сооружения и оборудования шлюза № 14, получили хорошую оценку. Большую заслугу в этом деле имеют старший судостроитель А. Хомутинников, старший гидроузелщик П. Плещинко, старший судостроитель Н. Велюжанин, судопромышленник Н. Малюхов, электромеханик В. Чайкин, З. Самойлов, С. Бардюмов, электромонтер Т. Дюнов, И. Вайцман. Перевозка в социалистическое соревнование между сменами деринг наша вахта, и ей не раз присуждалось первое место. Вот и в июне вахта заняла первое место, она же имела и одной задержки судов на входе вахтенного персонала. Все суда вовремя встречались у подходов судостроительскими, где судоводители получают точные сведения о встречных судах в канале и камере шлюза.

Благодаря слаженности в работе вахта добилась успешного выполнения плана шловоизготовлений.

Пятую годовщину открытия Волго-Донского канала имени В. И. Ленина коллектив вахты встречает с хорошим показателем и обдумывает закончить маятниковый план шловоизготовлений 1957 года без задержек, с хорошим качеством.

А. ДЮБОВ, начальник Цимлянского гидроузла.

И. РЫЧКОВ, начальник вахты шлюза № 14.



На снимке: Цимлянская ГЭС.



Фото Ю. Мельникова

1952 От Волги до Дона идут корабли...

1958

Рядом с мечтой

Чтала я и рассказы и слышала и песни.

Что с Волгою Дон соединит, И думал в часе: о чем интерес. Увидеть канал Восток-Дон, Увидеть Цимлянский море, Увидеть Цимлянский ГЭС, Ее лучезарные застрельщицы В просторстве безбрежных небес. И время настало, и радком

Волны встали рядом с мечтой, Цимлянский порт Ты теперь предо мной Раскинул свои ветры, Стоишь и смотришь и выжидаешь

Величье твоей красоты, И как несутся белыми волнами Мне душой обретаешь ты! Простерлись знон волжские воды,

Где не было равных вод, И вот поднимаются дружные вихри

Идут зеленые сады: Твоя ты вахта, чистые воды И вата европейского моря — Пусть водный в Европе отыщется свободой!

И мечте судят волями. Стоишь и смотришь, и в глазах твоих

И в бяске твоих светлых вод, И вижу ясные природу прерасири И светом отраженья работ.

Цимлянский порт, ты, что жму глазами глазами И неч в доверие и рад. Ты стоишь люди своим руками, Чуть бы ты встала и бегот.

Счастье большое дайному народу, Что ты ии тебе милая. Ты была больше тебе, край слабею больше тебе, край свободный,

Что здесь ты меня вкрютила.

Важная магистраль

Сегодня исполняется шесть лет со дня открытия Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина. Со дня открытия канала река Дон превратилась в главный водный путь. Днем и ночью по Дону идут суда, они перевозят пассажиров, народнохозяйственные грузы. Теперь через пристань Раменскую проходит много пассажирских и грузовых судов, которые курсируют по линии Ростов — Сталиград, Москва — Ростов.

В настоящее время наш бассейн пополняется новыми грузовыми и комфортабельными пассажирскими судами. По Цимлянскому морю и по реке Дон курсируют комфортабельные теплоходы типа «Москвич».

А. КАРПЕНКО, начальник пристани Раменская.

Результат плодотворного труда

Прошло шесть лет с того дня, когда трудящиеся нашей Родины с чувством великой радости встретили сообщение о том, что 27 июля 1952 года был сдан в эксплуатацию судоходный канал имени В. И. Ленина.

В результате величайшей энергии и воли коммунистической партии и советского народа канал был построен в безысходно короткие сроки — за два года.

Волгодонской канал связан глубокими путями Волги с Дном, Белое, Балтийское, Каспийское моря с Азовским и Черным. Через Черное море Волга соединилась с речными системами Днепра и Днестра.

Шесть лет — как будто срок не так велик, и какие различные перемены произошли с вводом в эксплуатацию судоходного канала имени В. И. Ленина.

Цимлянский гидроузел, включивший в себя гидроэлектростанцию, плотину длиной в 13,5 километра, два шлюза водозаборное сооружение Донского магистрального канала, в народе называют сердцем Волгодона.

Теперь весенние полные воды, которые раньше без всякой пользы уходили в Азовское море, задерживаются в

Цимлянском море. Его воды вращают турбины ГЭС, большое количество воды ежедневно расходуется на орошение полей.

Ворота, изобилие — главное водоразборное сооружение оснащено новейшей техникой. От главного водоразборного начала Днестровского магистрального канала, уходящего вглубь степного простора, как ветви могучего дуба, расходятся в разные стороны распределительные каналы.

С вводом в строй Цимлянского гидроузла коренным образом изменилось хозяйственное и экономическое направление района. В 1957 году район переименован в Волго-Донской с перевыясением районного центра в город Волго-Донск. Теперь в совхозах района имеется 28 тысяч гектаров орошаемых земель. На базе орошаемого земледелия образовано 11 совхозов, в том числе 8 виноградарских. Протянувшаяся вода позволила значительно поднять урожайность полей, продуктивность животноводства. Быстро расширяются площади под садами и виноградниками. Сейчас

в совхозах района посажено 1.880 гектаров виноградников и 400 гектаров фруктовых садов. К 1962 году их общая площадь составит 12.950 гектаров. Район становится крупным поставщиком и сырья промышленных сортов для изготовления игристых вин. Виноградники и садовые насаждения украшают дворы рабочих, служащих, школы, больницы.

На берегу Цимлянского моря вырос молодой город Волгоград, в котором быстро развивается промышленность. Из года в год возрастает жилищное строительство. Достаточное количество государственных жилищного строительства в городе составило около 74 тысяч квадратных метров.

Недалеко от города идет строительство крупного комбината синтетических жироаминелитов, реконструируется лесоперерабатывающая база, растет грузооборот порта и железнодорожной станции. Большая работа проводится по благоустройству города.

Отмечая шестилетие пуска Волго-Донского судоходного канала имени Ленина, приятно сознавать, что труд советских людей принес свои плоды.

Растет грузооборот порта

Иа года в год растет грузооборот, техническая оснащенность и другие показатели порта. В 1957 году грузооборот увеличился на 268 процентов по сравнению с 1952 годом. Отправка пассажиров — на 269 проц, а переработка грузов — на 532 процента. При этом себестоимость снижена на 52,7 процента.

В порту дополнительно введено в эксплуатацию 250 квадратных метров причальной стенки, оснащенной механизмами, установлены три портальных электротраны.

За минувшие шесть лет выросли и кадры порта. Своим добросовестным трудом заслужили всеобщее уважение средние работники причальной тт. Кудлаев и Стетюха, приемодатчики тт. Сидорова и Никитина.

А. ЛЕБЕДЕВА, начальник взломного отдела Цимлянского порта.

Ворота в море

Когда пароход приближается к Цимлянскому гидроузлу, пассажиры прежде всего бросаются всматриваться в знаменитый шлюзово-электростанционный монумент, установленный на 15 шловоизготовлений в 1952 году. Это шлюз имени В. И. Ленина.

В Цимлянском районе шлюзы сооружены в виде шловоизготовлений. Они служат воротами в море.

Шесть лет прошло и шлюзы, как сдвиг в эксплуатацию судоходный канал. Сейчас шловоизготовительский возраст по сравнению с 1952 годом больше чем на 70 процентов. Благодаря образцовому несению службы все механизмы шлюзов работают отлично. Старшим шлюзовым вахты является инженер А. Бедяков, мастером шлюза — инженер И. Крайнов, электрик Л. Доманов и другие.

Важную роль в работе шлюзов играют работники торжеских предприятий, которые позволяют быстрее улучшить результаты усерднейшего выполнения шловоизготовлений.

На на одну минуту в шлюзах останавливаются работы гидроузла. Через шлюзы днем и ночью идут пассажирские суда, караваны бери, строительный зерном, углем, строительными материалами. Крутясь сутки четко ведут вахты в ботинки шлюзов.

Наши работники постоянно совершенствуют свое техническое мастерство. Это особенно относится к начальнику вахты 14-го шлюза Н. Рычкову. Его вахта является лучшей на гидроузле. Хорошо трудятся и судостроители Ипполитов и Мария Толмачева.

Многие механизаторы, росели и продвинулись в работе. Вышедший старшим шлюзовым вахты инженером гидроузла, электромонтер И. Харитонов стал старшим инженером гидроузла, электромонтер И. Александров — мастером электротехники — мастером-механиком шлюза.

Коллектив гидроузла растет в эти дни за тем, что отлично пропускает суда, достаточно указать на то, что с начала навигации в этом месяце в месяц выполнено плана на 110—115 шловоизготовлений.

И. Сидорова, начальник 14 и 15 шлюзов.

Фото Ю. Мельникова

ОТ ВОЛГИ ДО ДОНА ИДУТ КОРАБЛИ

Волго-Донскому судоходному каналу имени В. И. Ленина — 19 лет

ОСУЩЕСТВЛЕННАЯ МЕЧТА

Немного истории

Идея соединения Волги с Дном уходит в глубь истории. Еще в 1697 году Петр I сделал попытку соединить Иловль — приток Дона с Камышинкой — притоком Волги.

В 1699—1709 гг была предпринята еще одна попытка прорыть канал, но уже по другой трассе: Дон — Ивановское озеро — водораздел Шать. Ула, Она и Волга. Были построены 23 шлюза и другие гидротехнические сооружения. По этому каналу было пропущено лишь 300 мелких судов.

То, что было не под силу осуществить в царской России, было сделано в стране Советов.

Уже в 1918 году по инициативе В. И. Ленина соединение Волги с Дном было признано важной государственной задачей. Гражданская война, иностранная военная интервенция и возникшая вслед за этим необходимость восстановления народного хозяйства заставили отложить решение этой проблемы.

В дальнейшем изыскательские и проектные работы проводились в годы первых пятилеток, но были прерваны Великой Отечественной войной.

Строительство канала началось в 1949 году. В декабре 1950 года Совет Министров СССР постановил сократить первоначально намечавшийся срок окончания строительства на два года. Строители успешно справились с этой трудной задачей.

31 мая 1952 года в 13 часов 55 минут воды Волги и Дона слились воедино. А 1 июня, в установленный правительством срок, в шлюз Волго-Донского канала вошли первые суда.

27 июля 1952 года канал был открыт для эксплуатации. Указом Президиума Верховного Совета СССР ему было присвоено имя В. И. Ленина.

Все флаги — к нам

Одно из основных сооружений канала — Цимлянский гидроузел. В составе гидроузла — гидроэлектростанция, речной порт, шлюзы. Здесь встречаются суда пяти морей.

Огромный поток массовых грузов — угля, металла, хлеба — из районов Донбасса и Северного Кавказа идет водным путем непосредственно в промышленные районы Поволжья, Урала и центра России. В обратном направлении с верховьев Волги и Камы доставляются лес, химические удобрения, машины, оборудование.

Речная сеть Западного и Волго-Камского бассейнов соединилась через Азовское и Черное моря с водными путями Украины, а через Дунай — и с международными речными путями. Канал связал Белое, Балтийское, Каспийское моря с Азовским и Черным в единую водно-транспортную систему.

Ветераны гидроузла

С момента открытия канала прошло 19 лет. Коллектив гидроузла успешно освоил сложную технику шлюзов, их автоматику. Внедreno много ценных предложений по улучшению схем, автоматики и механического оборудования. Разработаны новые способы ремонта самих гидросооружений и их оснований.

Немалая заслуга во

всем этом наших ветеранов.

С начала открытия канала в нашем коллективе трудятся инженер-электрик С. М. Егоров, инженер-механик В. Н. Овчинников, диспетчеры Н. А. Рычков, Н. Д. Гонтарь, начальники вахт Л. Л. Егорова, М. П. Толмачева, судопропускницы Н. И. Пехтерева, Е. В. Дяк; водлазы С. И. Веселовский, М. Ф. Лесин, А. П. Назаренко и многие другие.

Волгодонской канал стал кузницей кадров для гидроузлов, построенных уже после Волго-Дона, таких, как Волжский, Куйбышевский, Горьковский, Камский и другие.

Коллектив гидроузла ведет упорную борьбу за успешное выполнение социалистических обязательств, взятых на первый год пятилетия. Как показывают итоги работы за первое полугодие, обязательства выполняются успешно. Недавно мы определили победителей соцсоревнования за июнь. Ими стали диспетчер Л. Л. Егорова, энергетик шлюза № 15 Н. А. Крайнюков, судопропускницы М. М. Кузнецова, Н. А. Потапова, Н. И. Пехтерева; механик И. Ф. Дрегалов и другие. На них держат равнение остальные работники гидроузла.

И. СИДОРКОВ,
начальник Цимлянского гидроузла Донского района гидросооружений.

● Репортаж

СУДНО НА ПОДХОДЕ

ОТЧАЯННО дымя, буксир втянул баржу, груженную лесом, в шлюзовую камеру. Бесшумно стали сдвигаться створки ворот — многоотннне машины, которые подчиняются одному легкому нажатю кнопки на пульте управления. Еще не прошло и минуты, как баржа пришвартовалась в шлюзовой камере, а ворота уже закрыты. Заработали механизмы, и вода стала убывать. По мокрому все увеличивающейся полосе на бетонных стенах камеры, чуть тронутых зеленоватым налетом, можно проследить падение уровня воды.

Так же медленно открылись выходные ворота.

— Эй, на «Челкене», поторопляйтесь! — предупреждает команду буксира находящийся у пульта управления диспетчер гидроузла П. А. Рычков, который работает на канале со дня открытия первой навигации.

Буксир вывел баржу в канал. И посмотрел на ча-



сы — прошло 17,5 минуты.

За счет быстрого входа, швартовки и выхода судов из камеры время шлюзования с начала навигации было сокращено на 12,9 процента.

— Полугодовой план по количеству шлюзований мы выполнили на 122 процента, — говорит начальник гидроузла И. И. Сидорков, — по коэффициенту использования приемы камеры шлюза мы также перевыполнили план на 3 процента, доведя коэффициент до 1,6.

За счет эффективного использования приемы камеры шлюза работники гидроузла добились значительной экономии электроэнергии. При плане 101 тысяча киловатт-часов они израсходовали 69,3 тысячи

киловатт-часов. Коллектив гидроузла сэкономил государству 32 процента электроэнергии.

Днем и ночью идут караваны судов; в день, и ночью несут свою вахту работники гидроузла, стараясь обеспечить бесперебойную работу механизмов, сделать все, чтобы без задержки давать судам зеленую улицу через канал.

Дружный коллектив гидроузла, основной костяк которого работает на нем со дня введения его в строй, делает все, чтобы успешно выполнять обязательства.

Волны лениво лижут бетонные плиты. Камера шлюза пуста, но с 15 шлюза уже сообщали — судно на подходе.

В. ДРОБОТОВ.

НА СНИМКАХ: буксир ввел баржу в шлюзовую камеру;

М. Ф. Лесин готовится к погружению, чтобы осмотреть подводные части металлоконструкции. Ему помогает его товарищ, водлаз второго звена А. П. Назаренко. Они провед под водой свыше 5 тысяч часов. Работают на канале с первой навигации.

Фото А. Бурдыкова.



Ленинец

59 лет назад началось движение судов по каналу

Историю его создания описал профессор Южного федерального университета Николай Бузенко, чья книга «Волго-Дон: спящие воды» вышла в Ростове.

Николай Иванович, прежде уже выходили ваши книги «Ростовское купечество» и «Донской наследие Меркурия», последние исторические становления бизнеса на Дону. Чем привлекал внимание канал?



Арка первого шлюза Волго-Донского канала. Вид с Волги.

которой трудился в то время. Так что в случае удачи канал мог бы называться Эйфельем. Но строительство опять не задалось. Ждать пришлось до 1918-го, когда о Волго-Доне заговорили вновь.

Тайны Волго-Дона

В 1918-м? Официальной датой строительства канала считается 1948 год.

В том-то и дело, что известна только официальная история Волго-Дона. И во всех справочниках написано, что работы начались только после войны, а руководил ими известный гидротехник Сергей Жук. Хотя в основу проекта во многом легли разработки другого выдающегося инженера - Анатолия Аксентьевича, имя которого незаслуженно забыто. А ведь именно он в мае 1918-го представил идею соединения Волги и Дона и Совет народных комиссаров принял решение о выделении денег. Тотчас предстать в стране бушеет Гражданская война, а группа инженеров отправляется воплощать

в жизнь проект века. На Дону их арестовывают без суда, но, учитывая, что те работают над самым великим техническим проектом в истории страны, отпускают. Потом в Царские группы задерживают Красный и демобилизуют «интеллигент» на фронт. С горем пополам исследовательские работы продолжались. К началу тридцатых Аксентьевич уже был готов приступить к строительству, но тут НКВД начало массово затевать дела о «вредительстве». И давая инженерам вместе с Аксентьевичем окладные камеры. Расследовавшие дело чекисты констатировали, что строительство канала в настоящий момент является вредительством, так как подрывает экономическую базу социализма. Соответствующие документы я нашел в архивах ФСБ - читать их сегодня страшно. Вообще строительство Волго-Донского канала - это иллюстрация всех трагических поворотов нашей истории. Вот скажите, кто рыл канал? - Как значится в справочниках, вернувшись с войны коммунисты и комсомольцы - работы назывались ударной стройкой.

Добровольцев там было много. Строительство описано в основном силами заключенных. Для этого в НКВД специально было создано управление «Волго-Донстрой». 120 тысяч зеков под охраной пяти тысяч конвоиров работали день и ночь. Правда, надо все же отметить, что по сравнению с Беломорско-Балтийским каналом, который описывал Солженицын, у нас все же было менее ужасно, чем там при строительстве Волго-Дона умерло не более полутора тысяч человек. Немного лучше других чувствовали себя пленные немцы, вали себя также пригнали для работы. Есть воспоминания некоего Эриха Франца, перед самым концом войны мальчишкой мобилизованного в СС. И после пленения оказавшегося на стройке. Он подробно описывал,

шел по воде на Урал, а грузы из центра страны потекли в Европу. И сегодня, проходя по каналу, отмечаешь всю грандиозность строительства. Недаром Жак-Ив Кусто, увидев Волго-Дон, назвал его восьмым чудом света. С другой стороны, создание Цимлянского водохранилища привело к потере огромных площадей пахотных земель. Пришлось переселять 1400 хуторов и станиц, которые ушли под воду.

В вашей книге отдельно рассказывается о том, как жили переселенцы: во большинстве населенных пунктов нет питьевой воды, и сельсоветы не строят общественных колодезь. Также документы из закрытых архивов? - Я постарался привести материалы партийных органов, МЭД, местных комитетов, фотодокументы, чтобы рассказ о строительстве каналов получился максимально документальным. Для исследователя важен любой факт, тем более ранее неизвестный. Кстати заодно удалось раскрыть совсем уж курьезный случай. Даже в энциклопедии всегда указывалось, что первым по открытию 31 мая 1952 года каналу прошел теплоход «Иосиф Сталин» - даже марка была вышита в честь этого. На самом деле все не так. «Сталина» действительно готовили в качестве первопроходца, на его борту среди пассажиров находились известные люди. Но перед самыми шлюзами прокатал Борис Полевой, автор знаменитой «Пести» о настоящем человеке, умудрившись устроить в своей каюте пожар. Сказ корабля выгорела, огонь с трудом потушили. И вместо «Сталина» по каналу направили теплоход «Сергей Киров», который, к изумлению встречавшей «Сталина» толпы, и пришел к пристаням. Так что первым на Волго-Дон «вождь народов» не стал.

«Сталин» горел между шлюзами

Неприглашенная участница истории, профессор. - Это тоже часть нашего прошлого, и не говорить о нем нельзя. Величие и трагичность части муда в истории России. Живящие в нашей стране канал был построен всего за четыре с половиной года - срок для гидростроения уникальный. Например, Панамский канал, который на двадцать километров короче Волго-Дона, строили тридцать четыре года. В результате Москва и Ростов стали портами пяти морей, донецкий уголь по-

КСТАТИ

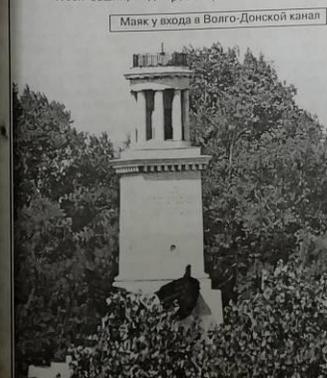
Земли искали древние ценности. О строительстве Волго-Донского канала и участии в нем заключенных вспоминал и известный российский археолог Владимир Кияшко.

Археологи дали возможность исследовать древние курганы, пока их не разрушили строители, севильского сводил в своей книге. Рук не жалело, поэтому в помощь ученым отрядили заключенных. Все получили строгую инструкцию, как вести себя с землями: не вступать в разговоры, а главное - не называть заключенных «товарищи», только гражданами! На последние хитрости упирался особ.

Ранним утром заключенных построили у места раскопок. Начальник раскопа, уважаемый профессор, вышел вперед и, встав перед строем, патетически обратился к заключенным: - Товарищи! Несмотря на торжественные моменты, некоторые из сотрудников не выдержали и засмеялись. Профессор обернулся к научным работникам.

- Граждане, я не понимаю, что здесь смешного?! Теперь хохотали все - и заключенные, и конвоиры, и археологи. Профессор махнул рукой и отошел. Контакт был налажен, работа заключена.

По материалам «АиФ», № 26, 2011 г.



Маяк входа в Волго-Донской канал

К 65-ЛЕТИЮ ВОЛГОДОНСКА

ПО УКАЗАНИЮ ВОЖДЯ НАРОДОВ СССР

СВОИМ РОЖДЕНИЕМ НАШ ГОРОД ОБЯЗАН СООРУЖЕНИЮ ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА. НО ПРОЕКТОВ КАНАЛА БЫЛО НЕСКОЛЬКО. И ВОЛГОДОНСКА НА ЕГО НЫНЕШНЕМ МЕСТЕ МОГЛО НЕ БЫТЬ...

13 июня 1946 года на имя Сталина и Берии была направлена докладная записка специалистов МВД СССР, ставшая поворотной точкой в судьбе земель российской Юга, - рассказывает директор Волгодонского художественного музея Петр Головкин. - Именно в ней И.В. Сталину был предложен выбор: «По Вашему указанию НКВД СССР в начале 1941 года разработало ряд схем водного пути соединения Волги с Доном. Вы остановились на варианте, по которому Волго-Донской канал начинается у г. Красноармейска на Волге и выходит к Дону у города Калач-на-Дону... В 1946 году МВД СССР возобновило проектную работу по «Волго-Дону» и наметило пути для облегчения и ускорения принятой Вами схемы. Основным мероприятием в этом направлении представляется перенос плотины большого водохранилища на Дону от хутора Кумовского к станции Цымлянской.

Именно «вождь народов» Советского Союза решительно изменил прежнюю схему Волго-Донского канала и утвердил новую, с Цимлянским гидроузлом на Дону. Таким образом была решена проблема с наиболее трудным для судоходства участком Дона. По новой схеме он оставался в пределах глубоководного водохранилища, а вместе с ним оказался затопленным целый пласт культурно-исторической вехи российской государственности, то есть Саркельская крепость и пятьсот тысяч гектаров плодородных поименных земель по нижнему Дону, Салу, Манычу, Егорлык, Сусату, Мечетке и Кагальнику, а с ними - родовые усадьбы, сады, виноградики и судьбы людей, живших на этой земле.

Строительство канала началось в феврале 1948 года и было закончено в рекордные 4 с половиной года. А о самом водохранилище забыли, так и не укрепили камнем берега. В истории России принуждение человека к свершениям давно стало нормой жизни. Практика социалистического строительства сопровождалась бесплатным трудом узников советских лагерей, превращенных в государственных рабов. За 1948-1953 годы через стройку канала прошли 236 778 заключенных. Не следует отметить, если стройки 1930-х годов не считались с жизнями сотен тысяч людей, то сооружение Волго-Донского канала учитывало необходимость сохранения и рационального использования труда узников, здесь применялась современная техника, а не только лопаты и тележки.

На стройке работало 326 экскаваторов, 900 скреперов, 300 бульдозеров, свыше четырех тысяч автомашин - всего около 8000 машин и механизмов. Впервые в мире были применены шагающие экскаваторы со стрелой в 65 метров,



Канал Цимлянского района пробит на торжестве в честь открытия Волго-Донского судоходного канала им. В.И. Ленина. Фотограф М. Соколов

производившие бестранспортную разработку земли. В ходе строительства вынули 152 млн кубометров земли и уложили почти 3 млн кубометров бетона. Руками людей построен канал длиной в 101 километр, сотворено водохранилище протяженностью 350 километров, наибольшей шириной 38 километров, способное вместить 24 миллиарда кубических метров воды.

31 МАЯ 1952 ГОДА НА ВОЛЖСКОМ СКЛОНЕ КАНАЛА ВОДЫ ВОЛГИ И ДОНА СОЕДИНИЛИСЬ

27 июля состоялось торжественное открытие Волго-Донского судоходного канала и всех его сооружений. В ворота шлюза № 1 вошел теплоход «Иосиф Сталин» - первый теплоход, открывший навигацию. На митинг, который состоялся на Цимлянском гидроузле, собралось более тридцати тысяч человек. Составленные в ряд со спущенными бортами грузовые машины составили большую платформу. Ее покрыли коврами и кумачом, украсили знаменами, флагами и цветами. В центре установили транспаранты с изображениями Ленина и Сталина. Все выступавшие говорили о том, что сбылась вековая мечта народа, что орошенные земли будут давать невиданные урожаи, что созданная руками гидростроителей транспортная магистраль объединит пять морей.

После митинга был большой концерт мастеров искусств. В нем приняли участие народные артисты СССР И. Козловский, М. Рейзен, народная артистка РСФСР Н. Шпиллер, заслуженные артисты РСФСР С. Балашов и К. Шульженко, украинский народный

хор под руководством заслуженного деятеля искусств УССР композитора Г. Веревки и другие известные артисты. Начальник стройки В. А. Баранов очень любил театр. У него даже был свой театр на строительстве железной дороги Салехард-Игарка. На стадионах, спортивных площадках гидроузла шли массовые соревнования физкультурников. В торжественном марше через всю плотину, от Цимлянской ГЭС до эксплоата, проскакал сводный эскадрон донских казаков в полной форме. А по акватории Цимлянского моря скользили яхты - это были первые гонки.

За заслуги и самоотверженную работу на строительстве канала 12 работникам было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Среди награжденных - начальник управления строительства Цимлянского гидроузла Василий Арсентьевич Баранов, машинист экскаватора Евгений Петрович Смак, электросварщик Алексей Александрович Улесов. 122 строителя были награждены орденами Ленина, 660 - орденами Трудового Красного Знамени, 295 человек получили за труд ордена Красной Звезды, 964 строителя - ордена «Знак Почета».

В 13 часов 55 минут 31 мая 1952 года между перемычкой и вторым шлюзами встретились воды Волги и Дона, рукотворная река начала свою жизнь. Она не привела к всеобщему счастью, но стала играть заметную роль в экономике страны. А история сооружения канала стала уроком того, что величие страны измеряется не великими стройками, а благосостоянием, безопасностью жизни ее граждан, защитой их прав и свобод.

Жизнь миллионов советских людей, которые росли детьми, любили свою Родину, защищали ее, работали не покладая рук на ее благо, была наполнена смыслом. Они ощущали себя первопроходцами в строительстве, как тогда казалось, самого справедливого и передового общества. Постепенно эти светлые чувства растворились. Слишком эфкой была почва, на которой они произрастали.

НЕДАВЕКО ОТ ПЕРВОГО ШЛЮЗА КАНАЛА, ПОСЛЕ ЕГО ОТКРЫТИЯ, ИЗ САМОРОДНОГО МЯДИ БЫЛ УСТАНОВЛЕН ПАМЯТНИК И.В. СТАЛИНУ ВЫСОТОЙ В 40 МЕТРОВ. ПОСЛЕ РАЗВЕНЧАНИЯ КУЛЬТА «ОТЦА НАРОДОВ» ЕГО ПАМЯТНИК СНЕДЛИ, НО ПОСТАМЕНТА ПУСТОВАЛ НЕДОЛГО. НА НЕМ ПОЯВИЛСЯ ПАМЯТНИК В.И. ЛЕНИНУ. ВЫСОТА ПОСТАМЕНТА - 30 М, ПАМЯТНИКА - 27 М. ЭТОГО ЕМУ ХВАТИЛО, ЧТОБЫ ПОПАСТЬ В КНИГУ РЕКОРДОВ ГИННЕССА В КАЧЕСТВЕ САМОГО БОЛЬШОГО ПАМЯТНИКА ЧЕЛОВЕКУ.

*Вступивший в эксплуатацию с 1952 года
Волго-Донской водный путь стал завершающим звеном
в едином плане реконструкции и строительства
судоходных путей Европейской части СССР.*

*В систему объединены с помощью рек и каналов
Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное моря.*

*Осуществлена поставленная Коммунистической партией Советского
Союза и Советским правительством задача соединения всех морей
Европейской части Союза в единую воднотранспортную систему.*

«Волго-Донской» судоходный канал – величественная стройка современности. Со дня его сдачи Сталинградский канал и сеть оросительных каналов сыграют выдающую роль в дальнейшем развитии социалистической экономики и в преобразовании природы «обычного края».

**Карта Волго-Донского судоходного канала
и сети оросительных каналов
в Ростовской области и южных районах
Сталинградской области**

