

К 65-ЛЕТИЮ ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА

От редакции. Данная статья д.т.н., президента Национального центра водных проблем В.А. КРИВОШЕЯ завершает цикл статей (№ 6 и 7 «ПРВ»), посвященной истории строительства и ввода в эксплуатацию крупнейших судоходных каналов на европейской территории России, заложивших основы создания Единой глубоководной системы европейской части России.

На протяжении многих столетий люди мечтали о соединении русских рек Волги и Дона. В месте их наибольшего сближения постоянно работал «Волок» («Переволока»). Легкие челны из коры деревьев и кожи, натнутой на прутья, перевозились через междуречье. Этим же волоком пользовались венецианские и генуэзские купцы, возившие товары из Индии, Персии и Аравии. Через «Переволоку» шли все более крупные суда, иногда вмещавшие до 100 человек. Нередко купцы грабили, и они ни с чем возвращались домой.

В 1552-1556 гг., когда русскими были взяты Казань и Астрахань, турки предприняли попытку вернуть эти города и отобрать русских от Волги. В 1563 г. турецкий султан Сулейман Великолепный приказал крымскому хану Девлет-Гирею идти походом на Астрахань, но Девлет-Гирей уклонился от исполнения этого приказа и поход не состоялся. В 1569 г. турецкий султан Селим II, выполняя завещание своего отца Сулеймана Великолепного, снарядил поход для захвата Астрахани. Он послал в Кафу (Крым) войско в 17 тыс. человек и велел поставленному во главе его Касим-паше пройти до «Переволоки» и соединить обе реки «перекосью», чтобы провести галерею на Волгу. Прорытие канала было намечено через водораздел в месте наибольшего сближения рек Иволги и Камышинки. Но турецкое инженерное искусство, необходимое для огромного объема работ, оказалось не на высоте. В результате работы затнулись, что вызвало недовольство крымских всадников, и они покинули стройку. Среди янычар также началась смута. «Всеми праведными», — говорили они Касим-паше, — за сто лет не прокопает этот канал, видно, нет на то воли аллаха. А раз нет, значит, и делать здесь нечего. Но галереи должны были быть на Волге, и поэтому решено было волючить их посуху. Касим-паша сумел уговорить крымцев продолжить совместный поход, и к середине октября объединенная армия с 12 легкими пушками подошла к Астрахани. Однако взять Астрахань им не удалось. Окончательно пересорившись друг с другом, турки и крымцы сожгли возведенные ими постройки и обратились в бегство, как отмечал современник, с «великой печалью и срамотой...».

Так закончилась первая попытка соединить Волгу с Доном. В 1696 г., после взятия русскими войсками г. Азова, Петр I решил закрепиться на Азовском побережье, построив шлозоветный канал на «Переволоке». Трасса канала была выбрана по направлению Камышинка — Иволга, поскольку она была не только самой короткой (всего 6,5 км), но и наименее опасной с точки зрения набегов ногайцев, татар и кубанцев.

В Европе проект Петра I вызвал огромный интерес. План канала рассматривался авторитетнейшей в то время французской Академией наук. А в Германии сам Г.В. Лейбниц — великий физик, математик и философ — изучал карту Волго-Донского междуречья. После смерти ученого в его бумагах была найдена карта, где в одном из углов стоит его собственноручная надпись: «Место канала Танаис-Волга, предполагаемого к сооружению, удостоверяется рукою господина Головина, Московского посла, 1697 год. Очень важный документ».

Уточненный во многих подробностях план канала был передан в Россию и ожидал своего исполнителя. Выбор пал на немца Брекеля, который своей энергичной готовностью взялся за любое дело произвел на царя благоприятное впечатление. На строительство канала было направлено более 35 тысяч солдат и крепостных крестьян, которых ожидал изнурительный ручной труд в условиях жаркого климата и нехватки продовольствия, вызвавших голод и смерть. Приглаждать за строительством и обеспечивать его всем необходимым царь поручил астраханскому губернатору князю В.В. Голицыну, а сам в составе великого посольства, почти на два года отбыл за границу.

Однако дела по строительству канала шли плохо. Князь В.В. Голицын, а вместе с ним и все старые бояре тайно противодействовали строительству. Они сопротивлялись всем новым начинаниям Петра I и считали неслыханным преступлением вмешательство человека в природу, созданную Всевышним. Бояре говорили: «Если Бог, создавая реки, дал им естественное течение, то со стороны человека было бы неразумным высокомерием стараться направить их в другую сторону». Голицын всеми доступными ему средствами тормозил стройку. Он задерживал поставку строительных материалов, создавал искусственные затруднения с продовольствием, терроризировал руководителей стройки Брекеля, сеял религиозные сомнения среди рабочих — строителей, убеждая их в неосостоятельности Петровой затеи, в недоступности дерзости человека идти наперекор велению божьему. «Один Бог управляет течением рек», — провозглашал губернатор, — и дерзко было человеку соединить то, что Всемогущий разделил».

Вместе с тем, каждый день с рассветом строители выходили из своих нор и начинали рыть каналы. Толпы их двинулись по берегам Иволги и Камышинки, взяли в солончак, стояли по пояс в воде там, где вынималась почва под шлозы. Из каждого десятка умирало восемь человек. А люди все шли из глубины России, безошибочно находя путь по мопильным крестам, протянувшимся беспрерывной линией от Волги до верховья Иволги. Но не успевали подходить свежие силы из глубины России. Рабочих на канале оставалось все меньше и меньше.

Неудачи преследовали Брекеля одна за другой. С большим трудом было прокопано 4 км канала и построен один шлоз. Но при попытке пропустить через шлоз воду, шлоз всплыл, и под запорными воротами свободно стала проходить вода. Испугавшись последствий, Брекель выехал в Москву, а затем по повелению своего слуги бежал в Швецию, прихватив изрядную сумму казенных денег.

Следующим руководителем стройки был назначен капитан английской армии Джон Перри. Но работа опять не пошла: не хватало материалов, отсутствовало в нужном количестве людей, недостатком было хороших мастеров. Видя, что попытки разрешить проблемы строительства безрезультатны, Перри тайно сел на английский корабль и отбыл на родину, оставив вместо себя англичанина Люка. Прошло некоторое время и стройка, пожиравшая людей больше, чем война, вскоре была остановлена.

«Я не утверждаю, — писал представитель Российской академии наук адъютант Г. Инохощев, — чтобы канал Брейль был совсем невозможен... Брейль и по сей день Перри исполнением сего предприятия поспешили и тем немалый урон нанесли. Последний столь скромно, что ни словом не говорит о разности высот между Иволгой и Волгой. Отсюда заключить можно, что Перри приступил к строительству канала, не измеривши положения геометрическим образом реки Волги и Иволги, сколько одна другой выше».

Следующая попытка соединить Волгу с Доном была предпринята Петром I в 1699 г. через Танаис-Волга, предполагаемого к сооружению, удостоверяется рукою господина Головина, Московского посла, 1697 год. Очень важный документ».

Уточненный во многих подробностях план канала был передан в Россию и ожидал своего исполнителя. Выбор пал на немца Брекеля, который своей энергичной готовностью взялся за любое дело произвел на царя благоприятное впечатление. На строительство канала было направлено более 35 тысяч солдат и крепостных крестьян, которых ожидал изнурительный ручной труд в условиях жаркого климата и нехватки продовольствия, вызвавших голод и смерть. Приглаждать за строительством и обеспечивать его всем необходимым царь поручил астраханскому губернатору князю В.В. Голицыну, а сам в составе великого посольства, почти на два года отбыл за границу.

Однако дела по строительству канала шли плохо. Князь В.В. Голицын, а вместе с ним и все старые бояре тайно противодействовали строительству. Они сопротивлялись всем новым начинаниям Петра I и считали неслыханным преступлением вмешательство человека в природу, созданную Всевышним. Бояре говорили: «Если Бог, создавая реки, дал им естественное течение, то со стороны человека было бы неразумным высокомерием стараться направить их в другую сторону». Голицын всеми доступными ему средствами тормозил стройку. Он задерживал поставку строительных материалов, создавал искусственные затруднения с продовольствием, терроризировал руководителей стройки Брекеля, сеял религиозные сомнения среди рабочих — строителей, убеждая их в неосостоятельности Петровой затеи, в недоступности дерзости человека идти наперекор велению божьему. «Один Бог управляет течением рек», — провозглашал губернатор, — и дерзко было человеку соединить то, что Всемогущий разделил».

рому наилучшего из них в районе Царицына. Проект проф. Н.П. Пузыревского был последним проектом Волго-Донского канала, составленным в царское время, но именно он впоследствии стал основой для дальнейшего проектирования.

14 мая 1918 г. на заседании СНК В.И. Ленин охарактеризовал строительство Волго-Донского судоходного канала, как могучий рычаг, способный улучшить экономику отсталых областей юго-востока России. Работы по каналу были признаны необходимыми и первоочередными. В этот же день В.И. Ленин подписал постановление о выделении из средств Государственного казначейства на работы по Волго-Донскому каналу 6,5 млн руб., фактически выступив главным инициатором строительства канала.

В июле 1918 г. были начаты дополнительные изыскания и уточнения сметных предложений по строительству канала. В октябре было создано Управление по составлению проекта и предпринята попытка организовать строительный участок канала, но в условиях гражданской войны на Дону Гражданской войны начало строительных работ было невозможно и в конце 1919 г. Управление было расформировано, изыскательские работы были приостановлены, а инженерный состав мобилизован.

В музее г. Волгограда хранится записка, в которой инженер из Сарепты уведомлял штаб 10-й армии, что видя мобилизацию рабочих изыскательской партии в отряды обороны он вынужден прекратить проектные работы по Волго-Донскому каналу. На записке резолюция членов Военревкома 10-й армии, подписанная И.В. Сталиным и К.Е. Ворошиловым: «Канал пророем после утихания кадров в Волге и Дону».

В 1927-1928 гг. был составлен новый проект Волго-Донского водного пути. Для выбора наилучшего направления было эскизно запроектировано около 90 вариантов схемы канала и подсчитана их стоимость. Однако данный проект опять остался без последствий, поскольку к этому времени появились ряд новых грандиозных проектов: проекты Большой Волги, Беломорско-Балтийского канала, канала Москва — Волга и др. Все эти проекты были комплексными, исходившими из разностороннего использования водных ресурсов. На их фоне проект Волго-Донского канала 1927-1928 гг. со своей односторонней транспортной концепцией явно не соответствовал первоочередным требованиям народного хозяйства. В связи с этим потребовался новый проект Волго-Донского канала, разработанный с учетом комплексного использования водных ресурсов.

Инициативу по созданию такого проекта взял на себя организованный незадолго до этого трест Гидроэлектропроект, который провел широкие экономические изыскания и подготовил в 1933-1934 гг. новый проект канала, основные положения которого были рассмотрены на сессии АН СССР в ноябре 1933 г.

Учитывая, что в 1925 г. стало обнаруживаться, что уровень Каспийского моря значительно снижается, в проекте вопросы борьбы со снижением уровня Каспийского моря и вопрос о Волго-Доне были тесно увязаны. По данным Гидроэлектропроекта в Волгу можно было перебраться около 11 куб. км воды. Для этого проектом предусматривалось создание выше Калача крупного регулирующего водохранилища объемом 36 куб. км. Уровень воды в районе плотины в этом случае поднимался с естественной отметки 29 м до отметки 62,5 м, возникало огромное водохранилище площадью 2500 кв. км, с которого вода в водораздельный бьеф должна была поступать по самотечному каналу, вырытому на глубину около 25 м. Следовательно, задача питания канала водой решалась автоматически.

Шлозы для Волго-Донского канала проектировались такими же, как и для канала им. Москвы, 290 x 30 м. На Донском склоне предполагалось построить 4 шлоза и на волжском — 8 шлозов. Одновременно предусматривалось орошение из восточного конца канала 300 тыс. га земли и строительство трех ГЭС — одну — мощностью 75 тыс. кВт непосредственно при донской плотине, а две другие — суммарной мощностью 575 тыс. кВт на волжском склоне канала.

Вместе с тем АН СССР дала отрицательную оценку этому проекту, усомнившись в его обоснованности и эффективности. Экспертиза, проведенная Советом технико-экономической экспертизы Госплана СССР в 1934 г., также высказала ряд существенных возражений, в результате чего проект к осуществлению не был. Более четкий ответ на вопрос о том, почему этот проект не мог быть принят к осуществлению дал В.М. Молотов. В своем заключении на XVIII съезде Коммунистической партии он сказал: «Решение Волго-Донской проблемы затормозилось из-за того, что в свое время к этой проблеме были пригнаны ряд других проблем, например сооружение гигантских гидроэлектростанций. В настоящее время в Госплане Союза этот вопрос заканчивается разработкой, и в недалеком времени мы вернемся к конкретному рассмотрению этого вопроса».

К проекту Волго-Донского судоходного канала вернулся в 1938 г., когда Наркомвод СССР представил проектное задание Волго-Донского соединения, разработанное под руководством проф. Г.К. Ризенкампа. В задании были учтены основные положения проекта 1933-1934 гг. При этом, по-прежнему, предполагалось построить 3 ГЭС. Объем водохранилища в проекте был увеличен до 48 куб. км, что почти в 2 раза превосходило объем Рыбинского водохранилища и не имело аналогов в мире. Для создания такого водохранилища уровень воды в районе плотины следовало поднять до отметки 64,0 м, т.е. на 35 м выше естественной отметки. При этом площадь водохранилища составляла более 3000 кв. км, а объем воды ежегодно сбрасываемой в Волгу мог достичь 12 куб. км. Проектом предусматривалось также уменьшение количества судоходных шлозов. На Волжском склоне канала было намечено строительство только двух шлозов — двухкамерного и шестикамерного. Выход в Дон решался с помощью четырех однокамерных шлозов.

Обсуждение этого проекта вызвало серьезные сомнения в его экономической эффективности. Во-первых, проектом практически не решался вопрос орошения засушливых земель Придонья. Во-вторых, в связи большим объемом воды, отбираемой для подпитки Волги и Каспийского моря, ухудшились условия судоходства ниже плотины, что требовало устройства шести судоходных шлозов. И в-третьих, увеличивалась зона затопления территории, что требовало дополнительных затрат на переселение жителей. Кроме того, в связи со значительным уменьшением воды, поступающей в Азовское море, возникла реальная угроза его засоления и в конечном итоге исчезновения многих видов донской и азовской рыбы. В результате проект, разработанный проф. Г.К. Ризенкампом, был отклонен, а проектировщиков обвинили в гигантомании.

13 июня 1946 г. на имя И.В. Сталина и Л.П. Берия была направлена докладная записка министра внутренних дел СССР С.Н. Крутова и начальника Главного инженера Гидропроекта МВД СССР С.Я. Жук, в которой говорилось: «По Вашему указанию НКВД СССР в начале 1941 г. разработал рд схем водного соединения Волги с Доном. Рассмотрев эти схемы, вы остановились на варианте, по которому Волго-Донской канал начинается у г. Красноармейска на Волге и выходит к Дону у г. Калача; далее путь проходит по реке Дон, глубина на котором обеспечивается попусками воды из крупного водохранилища с плотиной у хутора Кумовского. Дальнейшая проработка была прервана войной».

В 1946 г. МВД СССР возобновило проектную работу по Волго-Дону и наметило пути для облегчения и удешевления принятой Вами схемы. Основным мероприятием в этом направлении представляется перенос плотины большого водохранилища на Дону от г. Кумовского к ст. Цимлянкой. Благодаря этому наиболее трудный для судоходства участок Дона от г. Калача до ст. Цимлянкой оказывается в пределах глубокого водохранилища. Кроме того, объемы работ по Цимлянской плотине, по предварительным данным, получаются значительно меньшими, чем по Кумовской плотине. При этом уровень на канале и по Цимлянскому водохранилищу будет не менее 3,6 м, а на Дону ниже Цимлянской плотины — порядка 2,4 м... В будущем, путем постройки небольших плотин и шлозов, глубина на нижнем участке Дона может быть повышена до 3,6 м... По самому соединительному каналу между Волгой и Доном основные технические вопросы разрешены в

такой мере, что к строительству его можно было бы приступить в ближайшее время.

Если осуществление Волго-Донского пути будет признано необходимым, то МВД СССР, обладая кадрами и накопленным опытом при строительстве Беломорско-Балтийского канала имени товарища Сталина, канала Москва-Волга и других гидротехнических сооружений, могло бы выполнить строительство

этого пути». 8 марта 1947 г. С.Н. Крутов и С.Я. Жук написали на имя И.В. Сталина, а в копии Л.П. Берия и Н.А. Вознесенскому, еще одно письмо: «В соответствии с Вашим указанием Гидропроект МВД продолжил разработку представленной вам в 1946 г. новой схемы Волго-Донского пути в целях выяснения возможности использования Цимлянского водохранилища для орошения прилегающих засушливых земель. Установлено, что без особых технических затруднений можно оросить и обводнить значительные площади земель по рекам Нижнему Дону, Салу и обюм Манычам... Если предлагаемая схема заслуживает внимания и к осуществлению Волго-Дона может быть приступлено уже в ближайшее время, то целесообразно теперь же произвести необходимые изыскания и составить проектное задание Волго-Донского водного пути и схемы орошения земель из Цимлянского водохранилища... МВД просит Ваших указаний».

Указание не заставило себя долго ждать и 16 марта 1947 г. И.В. Сталин подписал постановление Совета Министров СССР № 561-201с «О проектно-изыскательских работах по Волго-Донскому водному пути, орошению и обводнению засушливых земель в прилегающих к нему районах», на основании которого МВД СССР должно было выполнить к 1 мая 1949 г. все необходимые изыскательские и исследовательские работы и составить проектное задание на строительство Волго-Донского водного пути со схемой орошения и обводнения засушливых земель на Нижнем Дону и реках Салу и Манычам.

27 мая 1947 г. С.Я. Жук провёл более двух часов на приеме у И.В. Сталина в Кремле, где также присутствовали зампредседателя Совмина СССР Л.П. Берия, министр финансов А.Г. Зверев и министр сельского хозяйства И.А. Бенедиктов, а 20 октября 1941 г. разработал рд схем водного соединения Волги с Доном. Рассмотрев эти схемы, вы остановились на варианте, по которому Волго-Донской канал начинается у г. Красноармейска на Волге и выходит к Дону у г. Калача; далее путь проходит по реке Дон, глубина на котором обеспечивается попусками воды из крупного водохранилища с плотиной у хутора Кумовского. Дальнейшая проработка была прервана войной».

В 1946 г. МВД СССР возобновило проектную работу по Волго-Дону и наметило пути для облегчения и удешевления принятой Вами схемы. Основным мероприятием в этом направлении представляется перенос плотины большого водохранилища на Дону от г. Кумовского к ст. Цимлянкой. Благодаря этому наиболее трудный для судоходства участок Дона от г. Калача до ст. Цимлянкой оказывается в пределах глубокого водохранилища. Кроме того, объемы работ по Цимлянской плотине, по предварительным данным, получаются значительно меньшими, чем по Кумовской плотине. При этом уровень на канале и по Цимлянскому водохранилищу будет не менее 3,6 м, а на Дону ниже Цимлянской плотины — порядка 2,4 м... В будущем, путем постройки небольших плотин и шлозов, глубина на нижнем участке Дона может быть повышена до 3,6 м... По самому соединительному каналу между Волгой и Доном основные технические вопросы разрешены в

такой мере, что к строительству его можно было бы приступить в ближайшее время.

Если осуществление Волго-Донского пути будет признано необходимым, то МВД СССР, обладая кадрами и накопленным опытом при строительстве Беломорско-Балтийского канала имени товарища Сталина, канала Москва-Волга и других гидротехнических сооружений, могло бы выполнить строительство

(НПУ) составила 23,86 куб. км, полезная емкость — 11,54 куб. км. Подача воды в водораздельный бьеф канала была предусмотрена с помощью трех насосных станций производительностью по 45 куб. м/с каждая (три насосных агрегата производительностью по 15 куб. м/с).

В качестве расчетного было принято судно грузоподъемностью 4300 т, длиной 110 м, шириной 16 м и осадкой с грузом 3,2 м. Продолжительность навигации на канале была принята 200 суток. Пропускная способность канала была определена в 10,9 млн т за навигацию. Учитывая, что в перспективе величина грузооборота могла достичь 16 млн т, проектным заданием было предусмотрено размещение в гидроузлах в будущем вторых ниток шлозов.

Строительство канала началось с подготовительных работ, которые продолжались с 1948 г. по 1950 г. Прежде чем приступить к строительству гидротехнических сооружений, было построено 2200 жилых зданий площадью 366 тыс. кв. м, 6 больниц, 16 поликлиник, 13 клубов, 10 двухэтажных школ, 12 детских садов и яслей, 11 пекарен, 43 столовых, около 60 продовольственных и промтоварных магазинов, 17 бань, несколько стадионов и физкультурных городков.

До начала основных работ вдоль трассы канала было проложено 925 км автодорог и построено около 150 мостов. Сеть железнодорожных подъездных путей достигла 656 км. Появились новые станции, развязки, склады, погрузочно-разгрузочные площадки. Было построено 390 различных предприятий площадью в 545 тыс. кв. м.

Большие работы были проведены при подготовке мест затопления. На новые места перенесено 177 населенных пунктов, перевезено свыше 30 тыс. строений, подготовлено 85 тыс. га для рыбопромышленных участков, вырублено и вывезено более 900 тыс. кубометров леса.

Учитывая масштабы строительства Волго-Донского водного пути, 15 января 1949 г. вышло постановление СМ СССР № 188-59с «О механизации трудоемких и тяжелых работ на Волго-Донстрой», в соответствии с которым механизацию и автоматизацию работ на стройке требовалось довести:

- по приговору и транспорту бетона, добыче камня, щебня, гравия и песка, забивке свай и шпунта — до 100%;
- по укладке бетона в сооружения — до 98,5%;
- по земляным работам — до 97%.

В результате потребности в рабочей силе должна была снизиться в 3,5 раза по сопоставимым работам, выполненным при строительстве канала им. Москвы.

Из всех строительных работ на Волго-Донском судоходном канале наиболее трудоемкими являлись земляные и бетонные работы. И именно на механизацию этого вида работ было сосредоточено наибольшее внимание строителей. В январе 1949 г. на стройку прибыли первые трехкубовые экскаваторы «Урал». В октябре строители Красноармейского района получили в детали двух шагающих экскаваторов «ЭШ-1», а в декабре на ст. Туново из Свердловска на 122 железнодорожных платформах были доставлены узлы и части первого экскаватора — гиганта «ЭШ-14/65» с емкостью ковша 14 кубометров.

Не менее важно было решить проблему приготовления и укладки бетона в сооружения. Министерство строительства СССР создало мощные и наиболее совершенные в мире автоматизированные бетонные заводы. Физический труд на этих гигантских заводах был полностью исключен. Все работы выполняли механизмы и автоматы. Сменный штат завода состоял из диспетчера, электромонтера, трех операторов и трех слесарей, а завод выпускал ежедневно 7 тыс. кубометров бетона. Укладка подвешенного к сооружению бетона также была механизирована. Электрические вибраторы и так называемые пакетные вибраторы заменили физический труд человека.

Широкое применение на строительстве нашли плавучие землесосные снаряды, которые использовались на строительстве плотин и котлованов. Такие снаряды могли извлекать и перемещать по трубам на расстоянии до 4-х км свыше 40 тыс. тонн грунта в сутки. Так же как и экскаваторы-гиганты, они производили строительство канала, сократив сроки возведения целого ряда плотин и каналов.

В 1950 г. на стройке использовалось около 300 экскаваторов, в т.ч. шагающих, 1 тыс. скреперов и бульдозеров, несколько тысяч

автомашин и около 2 тыс. тракторов, 16 автоматических бетонных заводов, 50 земснарядов — всего более 20 тыс. различных машин. «Никогда ни одно гидротехническое строительство не знало такого насыщения техникой, а потому не знало и таких сжатых сроков работ!» — писал в «Литературной газете» 15 июля 1952 г. академик Е.О. Патон.

Вместе с тем главная работа была выполнена рядовыми строителями Волгодонстрой. По числу содержащихся заключенных, Волгодонстрой находился на одном из первых мест в ряду лагерей ГУЛАГА. За 1948-1952 гг. через Волгодонстрой прошло 236 778 заключенных, из них было освобождено — 114 492 человека, умерло — 1766, бежало — 1123. Максимальная численность пришла на 1 января 1952 г. — 118 178 человек.

В первые годы к строительству привлекались также военнопленные лагеря № 108, который в соответствии с приказом МВД СССР № 00989 от 18 августа 1948 г. был преобразован в режимный лагерь. Максимальное количество заключенных в лагере № 108 было определено в 8000 человек. В 1949 г. значительная часть военнопленных была репатриирована.

Анализ состава заключенных показал, что большинство из них (около 80%) относилось к «бытовикам», т.е. к тем, кто имел судимость за мелкие хищения, мошенничество, хулиганство. В основном это были заключенные самого работоспособного возраста от 18 до 45 лет. И именно на них возлагались основные надежды относительно строительства Волго-Донского судоходного канала.

В целях стимулирования работы с 1 октября 1949 г. заключенные были переведены на систему оплаты труда. Наиболее распространеной стала сделная оплата. Ею было охвачено более 90% заключенных. С учетом удержаний и 20% обязательного отчисления заключенные получали 29% своего заработка.

Принятые меры позволили существенно увеличить число заключенных, выполняющих нормы. Средняя производительность труда также увеличилась. В отдельных случаях она приблизилась к тем показателям, которые демонстрировали вольнонаемные. В январе 1952 г. примерно 89% вольнонаемных выполняли и перевыполняли нормы выработки. Доля заключенных, показывающих такие результаты, достигла 82%. Наилучшие показатели были у слесарей. Средний процент выполнения плана у вольнонаемных работников составлял 142%, а у заключенных — 155%. Производительность труда, достигнутая на Волго-Доне, оказалась в 2,5 раза выше, чем на строительстве канала им. Москвы, и почти в 8 раз выше, чем на строительстве Беломорско-Балтийского канала.

Значительную роль в повышении производительности труда сыграло открытие с 1 августа 1949 г. Центрального водного комбината Волгодонстрой в г. Сталинграде, включавшего 4 цеха: гидротехнический, механизации земляных работ, электромеханический и автомобильный и рассчитанного на одновременное обучение 600 человек. Подготовка в учебнокомбинате осуществлялась в двух корпусах площадью 1200 кв. м. Имелись также два класса техникума для автомашинистов, два класса слесарной подготовки, сварочный пост, кузнечный и библиотечка в количестве 12 тыс. томов. За время работы только комбинатом было подготовлено и направлено на стройку 12674 человека по 53 специальностям.

27 декабря 1950 г. за № 5060 вышло постановление СМ СССР «О строительстве Волго-Донского судоходного канала и орошения земель в Ростовской и Сталинградской областях», в котором было подчеркнуто: «... Проведение Волго-Донского судоходного канала является не частной и не краевой задачей, а задачей общесоюзного значения, имеющей своей целью соединение всех мер европейской части СССР в единую водно-транспортную систему». Этим же постановлением, учитывая успешный разворот строительных работ и их высокую насыщенность строительной техникой, позволяющей полностью механизировать земляные и бетонные работы, было принято решение о сокращении на 2 года установленного ранее срока создания Волго-Донского водного пути и о вводе в эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала и Цимлянского гидроузла с ГЭС с весны 1952 г.

За 3 года и 9 месяцев на канале было построено 96 сложных гидротехнических сооружений, из них 13 судоходных шлозов, 3 насосных станции, 22 судоходных канала, 13 плотин и дамб, 7 водосбросов и водоспусков, 2 аварийно-ремонтных ограждения, 8 мостов, 6 поселков для об-

служивающего персонала. Объемы выполненных работ оказались существенно выше проектных. В процессе строительства было извлечено более 152,1 млн куб. м земли и уложено 2,9 млн кв. м бетона, выложено 2,9 млн кв. м откосов каналов и плотин, забито 16,6 тыс. т металлического шпунта и смонтировано 44,4 тыс. т металлоконструкций и механизмов.

4 мая 1952 г. шлоз № 13 принял первую дощую воду, а 23 мая, после разбора перемычки, началось заполнение нижнего подходного канала шлоза № 1 волжской водой. 24 мая экскаваторы вынули последний грунт из водораздельного шлоза, и 25 мая вода с водораздела пошла на волжский склон.

В три часа утра 31 мая вода прошла через четвертый шлоз. В 13 часов 15 минут были открыты клинеты третьего шлоза и практически сходу поток прошел второй шлоз. Одновременно вода с Волги вошла в камеру первого шлоза и после разбора небольшой перемычки устремилась навстречу Дону.

В 14 часов 55 минут в бьефе между шлозами № 1 и № 2 воды Волги и Дона соединились. Вечером 1 июня волжский теплоход № 306, буксировавший два дебаркадера, прошел первый, второй и третий шлозы, и его мощный гудок впервые разнесся над просторами когда-то безводной степи.

1 июня 1952 г. Волго-Донской судоходный канал был введен во временную эксплуатацию. 6 июня в 9 часов 30 минут Цимлянская ГЭС дала первый промышленный ток. Его получили сооружения гидроузла, насосные станции канала и оросительные системы, промышленные предприятия Ростовской области, Донбасса и Приднестровья.

10 июля 1952 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР Волго-Донскому судоходному каналу было присвоено имя В.И. Ленина. Торжественное открытие Волго-Донского судоходного канала состоялось 27 июля 1952 г. После стотысячного митинга трудящихся Сталинградской области, флагман речного флота теплоход «Иосиф Сталин» открыл регулярное пассажирское движение по новому водному пути. Великая Волго-Донская магистраль, которая совсем недавно изображалась на карте красной пунктирной линией, как стройка будущего, вступила в строй. Это был третий по счету судоходный канал, построенный за годы сталинских пятилеток.

Указом Президиума ВС СССР от 19 сентября 1952 г. за особые выдающиеся заслуги и самоотверженную работу по строительству и вводу в эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала им. В.И. Ленина, Цимлянской ГЭС и сооружений для орошения первой очереди в 100 тыс. га засушливых земель Ростовской области 12 человек были удостоены звания Героя Социалистического Труда, орденами и медалями были также награждены 6323 человека.

Сегодня Волго-Донской судоходный канал по-прежнему востребован. Он решает задачи гидроэнергетики, водного транспорта и сельского хозяйства. Обеспечено соединение Белого, Балтийского, Каспийского, Азовского и Черного морей. Создана Единая глубоководная система европейской части России, имеющая протяженность 6,5 тыс. км и гарантированные глубины для судоходства до 4 м. За время эксплуатации по каналу было перевезено более 400 млн т народнохозяйственных грузов и пропущено более 500 тыс. единиц флота.

Но Волго-Донской судоходный канал это не только водный путь Единой глубоководной системы. Это и орошение, и обводнение огромных пространств засушливой степи в Волгоградской и Ростовской областях. Благодаря подаче воды на орошение урожай овощей на поливных землях увеличился в 4,5 раза, урожай пшеницы — в 5 раз, урожай картофеля — в 8 раз. Благодаря дешевой электрической энергии, вырабатываемой на Цимлянской ГЭС, значительно развитие получили поселки эксплуатационников и дачные массивы, появились неограниченные возможности для механизации и электрификации сельскохозяйственных работ, а также осуществления современной автоматизации управления производственными процессами.

Вместе с тем, главной гордостью Волго-Донского судоходного канала являются люди, которые построили это уникальное сооружение, и которые вот уже 65 лет поддерживают его в хорошем техническом состоянии. Благодаря их профессиональным знаниям и мастерству канал сохранил свой прежний вид и продолжает приносить пользу людям.

