

История
делаем сами



Том 1





«Наша гидростанция, город Волжский — это сгусток интеллектуальной энергии людей, прекрасных от природы, беззаветно служивших своему народу, Родине».

Н. Л. Кухаренко



Красавица Волга — любимая река русского народа, воспетая в былинах и сказаниях. В чудесном узоре водных артерий России, изрезавших обширные пространства нашей Родины, великая многоводная Волга со своими притоками занимает первое место (длина только одних ее притоков превышает восемьсот тысяч километров) и напоминает ветвистое дерево.

Освоение гидроэнергетических ресурсов в нашей стране началось в 1930-х годах. Для получения огромного количества дешевой энергии, реконструкции судоходных путей, создания единой водной системы, связывающей Белое, Балтийское, Черное, Азовское и Каспийское моря, для орошения районов Заволжья, Прикаспия, был разработан проект реконструкции реки Волги, получивший название «Большая Волга». По этому проекту в 1932 году началось строительство судоходного канала Москва — Волга, вступившего в строй в 1937 году. Были пущены Ивановская, Угличская, Рыбинская гидроэлектростанции. Реконструкция Средней и Нижней Волги предусматривала сооружение мощных гидроэлектростанций и Волго-Донского судоходного канала.

После Великой Отечественной войны вопрос о «Большой Волге» встал вновь. В первоначальных планах строительство Сталинградской ГЭС не предусматривалось. Намечалось строительство двух гидроэлектростанций — Камышинской и Черноярской. Такой проект имел серьезные недостатки: создавалось огромное водохранилище, которое частично затопляло города Саратов, Маркс, Вольск, Балаково, весь город Энгельс и другие местности. Целиком была бы затоплена плодороднейшая Волго-Ахтубинская пойма. Строительство одной ГЭС севернее города Сталинграда имело большие преимущества: уменьшалась затопляемая площадь; Волго-Ахтубинская пойма становилась крупнейшим районом садоводства, огородничества, бах-

чеводства; самотечно обводнялись 6 миллионов гектаров земель в северной части Прикаспийской низменности и др. Строительство Сталинградской гидроэлектростанции имело крупное народнохозяйственное значение.

16 августа 1950 года И. В. Сталин подписал постановление № 3555 Совета Министров СССР о сооружении севернее города Сталинграда гидроузла мощностью не менее 1,7 млн. кВт. Этим постановлением было положено начало сооружению крупнейшей гидроэлектростанции на Волге и в Европе.

Этим же постановлением создавалась строительная организация, начальником которой был назначен Федор Георгиевич Логинов, главным инженером — Степан Романович Медведев.

В сентябре 1950 года вышел приказ министра внутренних дел С. Круглова об организации Ахтубинского исправительно-трудового лагеря (ИТЛ).

Постановление Совета Министров уже 31 августа 1950 года было опубликовано в печати, а приказ министра внутренних дел прошел под грифом «секретно». Так родилась очередная стройка Главного управления лагерей (ГУЛАГ) и колоний МВД СССР.

Уже с начала сентября 1950 года на левый берег Волги поехали первые строители ГЭС и первые поезда с заключенными.

Начальник Сталинградгидростроя Федор Георгиевич Логинов был не только опытным гидростроителем, но также имел уже опыт работы с заключенными. Он осуществлял руководство и строительством Сталинградской ГЭС, и ИТЛ (ис-



Ф. Г. Логинов



С. Р. Медведев

правильно-трудовым лагерем). Однако делами Ахтубинского лагеря непосредственно ведал подполковник Иван Григорьевич Воробьев.

Лагерь и стройка были связаны между собой неразрывно. Сотрудники МВД и вольнонаемные работали в различных структурах исправительно-трудового лагеря и подразделениях управлений Сталинградгидростроя. Кадровыми вопросами стройки занимались офицеры, которые подчинялись и отчитывались перед отделом кадров ГУЛАГа. Все служащие и работающие в этой системе давали подписку о неразглашении сведений о работе в системе МВД.

5 сентября 1950 года начальник строительства Ф. Г. Логинов подписал приказ о создании левобережного строительного района и в его составе лагерного отделения № 2 на 7 тысяч заключенных. Лагерное отделение № 2 было как бы перевалочным и положило начало другим подразделениям.

Потом пойдут на левобережье этапы заключенных и как грибы вырастут зоны.

7 сентября 1950 года первая группа рабочих, полученных от ОИТК (отдел исправительно-трудовых колоний), приступила к строительству лагерного пункта № 1 на правом берегу в районе поселка Рынок, а 25 ноября 1950 года начато строительство лагерного пункта № 5 в районе поселка Верхняя Ахтуба на левом берегу.

Секретно

Приказ министра
внутренних дел СССР № 0612
об организации лагеря
при строительстве
Сталинградской ГЭС
9 сентября 1950 г.
В дополнение к приказу
МВД СССР № 0558-1950 г.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Организуемому при строительстве Сталинградской гидроэлектростанции исправительно-трудовому лагерю присвоить наименование «Ахтубинский» и литерное обозначение «ЕЕ». Ахтубинский лагерь отнести к 1-й категории, установив лимит охраны в 10% к общей численности заключенных.

2. Начальнику ГУЛАГа МВД СССР генерал-майору Добрынину, начальнику ГУВС МВД СССР генерал-майору интендантской службы Горностаеву, начальнику УМТС МВД СССР инженер-полковнику Уварову, начальнику ГУЛГМП МВД СССР полковнику Добровольскому, начальнику Главгидроволгодонстроя МВД СССР генерал-майору инженерно-технической службы Рапопорту, начальнику ЦФО МВД СССР полковнику интендантской службы Карманову и начальнику УМВД по Сталинградской области полковнику Синецкому обеспечить выполнение утвержденных МВД СССР 2 сентября 1950 г. мероприятий по организации исправительно-трудового лагеря при строительстве Сталинградской гидроэлектростанции (прилагаются).

Министр внутренних дел Союза ССР
генерал-полковник С. Круглов



Приложение к приказу МВД СССР № 0612-1950 г.

Секретно
«Утверждаю»
Министр внутренних дел СССР
генерал-полковник С. Круглов

План мероприятий по организации
исправительно-трудового лагеря МВД при строительстве
Сталинградской гидроэлектростанции

1. Организовать исправительно-трудовой лагерь МВД для обеспечения рабочей силой из числа заключенных строительства Сталинградской гидроэлектростанции, присвоив ему наименование «Ахтубинский ИТЛ» и литерное обозначение «ЕЕ». Лагерь отнести к 1-й категории, лимит охраны установить в 10%.

2. Направить в 1950 г. в организуемый лагерь 4000 чел. заключенных, из них: 1000 чел. в сентябре, 2000 — в октябре и 1000 — в ноябре. В числе завозимых контингентов направить необходимое количество квалифицированной рабочей силы.

3. Начальнику УМВД по Сталинградской области полковнику Синецкому:

а) в счет 4000 чел. выделить в сентябре 1950 г. из местных ресурсов и разместить в помещениях ОИТК 1000 заключенных, обеспечив их охраной из расчета 10% к численности контингента;

б) выделить для организации лагеря кадры работников лагерного сектора;

в) построить каркасы для палаток, с расчетом размещения в октябре—ноябре 3000 заключенных;

г) оказывать повседневную практическую помощь в организации лагеря;

д) временно обеспечить медицинское обслуживание заключенных лагеря, а также всего вольнонаемного состава строительства Сталинградской гидроэлектростанции.

4. Начальнику ГУВС МВД СССР генерал-майору интендантской службы Горностаеву:

а) изготовить для организуемого лагеря утепленные (двойные) палатки для размещения 3000 заключенных;

б) выделить на 4000 заключенных и 400 человек охраны предметы хозяйского довольствия и продовольствия (с учетом 30-дневного запаса), в том числе походные или очажные кухни и кипяильники общей емкостью на 5000 литров, постельные принадлежности и др.;

в) отгрузить по заявке ГУЛАГа оружие и боеприпасы на 400 человек охраны. Отгрузку произвести с расчетом поступления перечисленных выше ресурсов на место к 25 сентября 1950 г.

5) Начальнику ГУЛГМП МВД СССР полковнику Добровольскому отгрузить с Вяртсильского завода в адрес лагеря два вагона (30 тонн) колю-

чей проволоки, с расчетом прибытия на место назначения не позднее 15 сентября 1950 г.

6) Начальнику строительства Сталинградской гидроэлектростанции т. Логинову, совместно с начальником УМТС МВД СССР инженер-полковником Уваровым, представить на рассмотрение МВД СССР мероприятия по обеспечению строительства лагеря стройматериалами и лесом.

7) Начальнику УМТС МВД СССР инженер-полковнику Уварову в первой половине сентября по заявкам строительства Сталинградской гидроэлектростанции отгрузить лагерю необходимый стройматериал, транспорт, электрооборудование, средства сигнализации и связи.

8) Начальнику ЦФО МВД СССР полковнику интендантской службы Карманову в трехдневный срок представить свои соображения о наделении лагеря оборотными средствами и средствами для содержания заключенных.

9) Начальнику ГУЛАГа МВД СССР генерал-майору Добрынину:

а) выделить из учебно-резервного полка ГУЛАГа лагерю при строительстве Сталинградской гидроэлектростанции 250 чел. рядового и сержантского состава, с расчетом прибытия их на место не позднее 1 октября текущего года;

б) обеспечить отгрузку до 15 октября 10 передвижных дезокамер;

в) направить медикаменты и медимущество из расчета на 2000 чел. — до 1 октября и на 4000 — до 1 ноября.

10) Начальнику Главгидроволгодонстроя МВД СССР генерал-майору инженерно-технической службы Рапорту изготовить до 15 октября 1950 г. на Сталинградском деревообделочном комбинате им. Куйбышева для строительства Сталинградской гидроэлектростанции деревянные бараки на 2000 чел.

11) Начальнику отдела железнодорожных и водных перевозок МВД СССР генерал-майору Аркадьеву обеспечить выделение вагонов по заявкам ГУЛАГа, ГУВС и УМТС.

12) Заместителю начальника секретариата МВД СССР полковнику Дюканову по заявке ГУЛАГа выслать УМВД по Сталинградской области для строительства Сталинградской гидроэлектростанции необходимые приказы и распоряжения МВД СССР по лагерной работе.

13) Командировать на место организации лагеря бригаду в составе: начальника ОУВС Северо-Кавказского округа генерал-майора Ратушного, зам. нач. Контрольно-инспекторского отдела ГУЛАГа подполковника Лазаревича и старшего оперуполномоченного 1-го управления ГУЛАГа подполковника Рябенко.

14) Назначенным на должности зам. нач. ИТЛ и строительства по лагерю майору Воробьеву, зам. нач. лагеря по оперработе подполковнику Шило, зам. нач. 1-го отдела (нач. охраны) майору Широколову — немедленно выехать к месту назначения.

ГА РФ. Ф. Р-9401. Оп. 12. Д. 171. Л. 255—259.



182

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

Я, нижеподписавшийся _____ (фамилия, имя и отчество) Александр Михайлович Морозов

состою на службе в системе Министерства внутренних дел СССР, обязуюсь хранить в строжайшем секрете, не разглашать ни в какой степени и ни при каких обстоятельствах все известные мне сведения, составляющие государственную тайну, и сведения, не подлежащие оглашению о работе МВД СССР, органов МВД и милиции, о войсках, лагерях, тюрьмах, строительствах, предприятиях, учебных заведениях и других учреждениях МВД, а также все иные сведения, составляющие государственную тайну, и сведения, не подлежащие оглашению, ставшие мне известными в связи с моей работой в системе МВД.

Я также обязуюсь и после увольнения из системы МВД СССР ни в коем случае не разглашать прямым или косвенным путем, устно или письменно указанных выше сведений.

Я предупрежден, что за нарушение настоящего обязательства несу уголовную ответственность в установленном законом порядке.

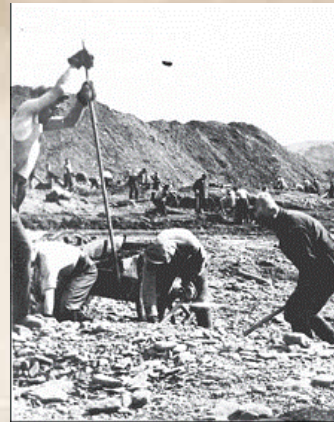
Александр Морозов
(собственноручная подпись)

27 декабря 1952

ИЗ УКАЗА ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР от 9 июня 1947 года

1. Разглашение сведений, составляющих государственную тайну, совершенное лицами, которым были доверены эти сведения или которые могли получить эти сведения в силу своего служебного положения, поскольку эти действия не могут быть квалифицированы как измена Родине или шпионаж, — является заключением в исправительно-трудовой лагерь на срок от восьми до двадцати лет.
2. Разглашение военнослужебных сведений военного характера, составляющих государственную тайну, поскольку эти действия не могут быть квалифицированы как измена Родине или шпионаж, — является заключением в исправительно-трудовой лагерь на срок от десяти до двадцати лет.
3. Разглашение частными лицами сведений, составляющих государственную тайну, поскольку эти действия не могут быть квалифицированы как измена Родине или шпионаж, — является заключением в исправительно-трудовой лагерь на срок от пяти до десяти лет.
4. Утрата должностными лицами материалов, документов и изделий, содержащих сведения, составляющие государственную тайну, если эти действия по своему характеру не влекут за собой более тяжкого наказания, — является заключением в исправительно-трудовой лагерь на срок от четырех до шести лет. То же преступление, если оно повлекло за собой тяжкие последствия, — является заключением в исправительно-трудовой лагерь на срок от шести до десяти лет.
5. Утрата военнослужебными документами, содержащими сведения, составляющие государственную тайну, если эти действия по своему характеру не влекут за собой более тяжкого наказания, — является заключением в исправительно-трудовой лагерь на срок от пяти до восьми лет. То же преступление, если оно повлекло за собой особо тяжкие последствия, — является заключением в исправительно-трудовой лагерь на срок от восьми до двадцати лет.
6. Заведомая или переданная за границу изобретения, открытия и технические усовершенствования, составляющие государственную тайну, сделанные в пределах СССР, а также сделанные за границей гражданами СССР, квалифицируются государством, если эти преступления не могут быть квалифицированы, как измена Родине или шпионаж, — является заключением в исправительно-трудовой лагерь на срок от десяти до пятнадцати лет.

Ониномас Александр Морозов
(подпись)



К декабрю 1950 года институтом «Гидропроект» и другими проектирующими организациями были подготовлены проекты:

- лагерного поселка на 2 тыс. человек на правом берегу Волги в районе поселка Рынок;
- трех лагерных поселков на 5 тыс. человек на левом берегу Волги;
- проект лагеря на 6 тыс. человек (в кирпичных домах, временно оборудованных для лагеря).

До конца в 1950 года уже было построено 25 барак-землянок и 34 барака-палатки общей площадью 7 тыс. кв. м, 16 барак-палатки общей площадью 5000 кв. м находились в стадии завершения. Были построены пищевые и санитарные блоки в лагерных пунктах, изоляторы, 4 склада. В стадии завершения строительства находились 3 клуба-столовые, 4 бани-прачечные, 3 стационара, 3 дезкамеры, 3 амбулатории, хлебопекарня, магазин, 3 овощехранилища в лагерных пунктах.

19 февраля 1951 года состоялось техническое совещание при главном инженере «Сталинградгидростроя» по вопросу размещения спецконтингента в кварталах жилого городка на левом берегу реки Волги. Четыре квартала будущего города застраивались 2-этажными типовыми жилыми домами, которые приспособлялись для спецконтингента. Здесь предполагалось разместить 12 тыс. человек. Для размещения штаба, клуба-столовой и амбулатории с аптекой приспособлялся ряд капитальных типовых сооружений: школа, детский сад, общежитие. В каждом квартале устраивалась временная прачечная, баня. В дальнейшем здания должны были быть использованы по назначению (это литерные кварталы г. Волжского).

По состоянию на 1 января 1951 года на строительстве Сталинградской ГЭС работало 6084 человека, в том числе заключенных 4969 в четырех лагерных отделениях.



№ 206

Письмо министра юстиции СССР К. П. Горшенина, Генерального прокурора СССР Г. Н. Сафонова, председателя Верховного Суда СССР А. А. Волина И. В. Сталину о нецелесообразности применения Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 июня 1947 г. «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» к лицам, совершившим мелкие, незначительные хищения

Не ранее 24 апреля 1951 г. Секретно
Товарищу Сталину И. В.

Проведение в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 июня 1947 года «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» в сочетании с другими мероприятиями по охране государственной собственности значительно усилило работу с хищениями и растратами.

Прокурорские органы неуклонно привлекают расхитителей социалистической собственности к уголовной ответственности, и суды осуждают их по указу от 4 июня 1947 года к суровым мерам наказания.

Однако наряду с расхитителями, причинившими своими преступными действиями существенный ущерб государству, среди привлекаемых к уголовной ответственности по указу от 4 июня 1947 года имеется немало лиц, совершивших впервые в своей жизни мелкие, незначительные хищения.

Эти лица также осуждаются к заключению на длительные сроки, так как указ от 4 июня 1947 года предусматривает в качестве минимального срока наказания за хищение государственного имущества лишение свободы на 7 лет, а за хищение общественного имущества — на 5 лет.

Нередко по делам о мелких хищениях осуждаются к длительным срокам лишения свободы женщины, имеющие на иждивении малолетних детей, инвалиды Отечественной войны, подростки и лица престарелого возраста.

Так, Головенькина, работница Махачкалинского порта, осуждена на 10 лет лишения свободы за хищение 2 килограммов пшеницы.

Инвалид Отечественной войны II группы Насущный, имеющий правительственные награды, осужден к 7 годам лишения свободы за хищение из пекарни, на которой он работал, буханки хлеба весом в 2 килограмма.

Грузчица Юрина, муж которой погиб на фронте, осталась с 12-летним ребенком, за хищение 1 кило

грамма риса осуждена к 7 годам лишения свободы.

Работница Мартынес осуждена к 7 годам лишения свободы за хищение из общежития предприятия простыни.

Грузчик Грабов, участник Отечественной войны, имеющий несколько ранений, за хищение 7 пачек папирос осужден к 7 годам лишения свободы.

68-летняя колхозница Камалова осуждена к 7 годам лишения свободы за хищение с поля 5 килограммов колосьев ржи, которые при задержании были у нее отобраны.

Ученик школы ФЗО Хоржевский за кражу из подсобного хозяйства 2 килограммов картофеля осужден к 7 годам лишения свободы.

Верховные суды в порядке надзора вносят исправления по отдельным делам, по которым применены чрезмерно суровые меры наказания, однако это не решает всего вопроса.

До издания указа от 4 июня 1947 года «Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества» действовал указ от 10 августа 1940 года, согласно которому мелкая кража, независимо от ее размера, совершенная на предприятии или в учреждении, наказывалась тюремным заключением сроком на один год.

В связи с изданием указа от 4 июня 1947 года Пленум Верховного Суда СССР 22 августа 1947 года дал судам указание применять меры наказания, предусмотренные указом от 4 июня 1947 года, т. е. не ниже 7 лет лишения свободы за кражу государственной собственности и не ниже 5 лет за кражу общественной собственности.

При всей необходимости усиления борьбы с расхищением социалистической собственности полагаем, что меры наказания, предусмотренные указом от 4 июня 1947 года, не должны применяться к лицам, совершившим впервые мелкие незначительные хищения.

Считаем целесообразным применять в этих случаях Указ от 10 августа 1940 года, предусматривающий наказание в виде тюремного заключения сроком на один год.

Представляем на одобрение проект постановления Пленума Верховного Суда СССР

Министр юстиции Союза ССР К. Горшенин
Генеральный прокурор Союза ССР Г. Сафонов
Председатель Верховного Суда Союза ССР А. Волин

ГА РФ. Ф. Р-9474. Оп. 16. Д. 368. Л. 91—93. Копия

В начале 1952 года на строительстве Сталинградской ГЭС насчитывалось уже 8 лагерных отделений с общим количеством заключенных 13664 человека. К началу 1953 года в лагере находилось 26496 заключенных, содержащихся в 15 лагерных отделениях.

Неправильно было бы считать, что те заключенные были сплошь репрессированные по политическим статьям и ни в чем не повинные люди.

Большинство контингента Ахтубинского ИТЛ относилось к категории так называемых «указников», то есть людей, осужденных по указам с 1940-го по 1947 год.

С началом Второй мировой войны было связано ужесточение трудового законодательства. Летом 1940 года правительство провозгласило ряд мер, по которым впервые простые нарушения трудовой дисциплины приравнивались к преступлениям, уголовная ответственность грозила за выпуск недоброкачественной продукции, за мелкие кражи на производстве, за хулиганство. Сроки за эти преступления предусматривались до одного года.

Однако следующий Указ от 26 декабря 1941 года «Об ответственности рабочих и служащих в военной промышленности за самовольный уход с предприятий» имел уже более серьезные последствия. Самовольный уход с работы приравнивался к дезертирству и карался военным трибуналом на срок от 5 до 8 лет лагерей. К категории военных во время войны были причислены такие секторы экономики, как текстильная, химическая, угледобывающая, газовая промышленность. Позднее и работники железнодорожного, морского и речного транспорта перешли на режим военного положения. С 1942-го по 1945 год более 900 тыс. человек в нашей стране

были приговорены к длительным срокам наказания только по этому указу.

Во второй половине 1946 года были приняты два постановления об усилении охраны хлеба. Судебные органы рассматривали дела по кражам в 10-дневный срок, и со всей строгостью применяли устаревший закон от 7 августа 1932 года «Об охране имущества государственных предприятий, колхозов и кооперации и укреплении общественной (социалистической) собственности», который в народе назывался «о колосках». По этому указу меньше 5 лет не давали.

Этот период сопровождался массовым поступлением в ГУЛАГ так называемых «воровок», чаще всего это были солдатские вдовы с малолетними детьми, вынужденные побираться и воровать. За краюшку хлеба, вынесенного женщиной своему голодному ребенку, сажали за решетку на срок до 10 лет.

Количество приговоров резко увеличилось, особенно после выхода в свет указов от 4 июня 1947 года, предусматривающих чрезвычайно строгие наказания за любые виды краж государственного, общественного имущества и частной собственности, заметно удлинились сроки наказания. Массовые репрессии против широких слоев общества порождали очевидную диспропорцию между правонарушениями, которые часто совершались в безвыходной ситуации, и тяжестью наказания.

Эти указы были приняты в период глубокого экономического кризиса.

После войны спецпоселения и лагеря ГУЛАГа достигли наивысшего расцвета. К моменту смерти Сталина в лагерях содержалось 2,5 млн заключенных, 2,75 млн спецпоселенцев. Массовые репрессии против широких слоев общества порождали очевидную диспропорцию между правонарушениями, которые часто совершались в безвыходной ситуации, и тяжестью наказания.

Основная масса заключенных Ахтубинского ИТЛ сидела за воровство, должностные и бытовые преступления. В тюрьмах отбирали заключенных с малыми сроками — «хозяйственников».

Встречались дети кулаков, которые бежали с севера, из мест выселения, но были отловлены. Эти люди умели хорошо работать и по ходатайствам освобождались из-под стражи первыми.

Были и «политические», и те, кто попал на великую стройку по навету, за неосторожно сказанное слово.

Были случайно и напрасно осужденные. Например, в лагерном отделении № 2 оказался врач-фтизиатр из Камышина в качестве заключенного по совершенно надуманному обвинению. Просто нужен был исправительно-трудовому лагерю специалист подобного профиля.

После того как закончились работы на Волго-Доне, сотни людей вместе с техникой были переданы Сталинградгидрострою. Сюда пришли крупные инженеры, руководители, такие, например, как Любомирский, Вязовиков, передовые рабочие, те, кто стал гордостью Волго-Дона, это А. П. Усков, Д. А. Слепуха, Я. К. Музыка. Сюда

247

Выписка из приговора

ДЕЛО № 48/659 Приговор
ИМЕННОМ СОВЕТА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

14 мая 1948 года Линейный Суд Волго-Восточной железной дороги в составе:

Председательствующего ПОПОВА
Народных заседателей КНЫШКОВА и КРИВЦОВА
При секретаре ПУКИНСКОЙ

с участием прокурора БОРЕЛЬ, адвокатов МОНАЕНКОВА, АРТАМОНОВА, ТРЫСКУНОВА и ЛИБЕДРОВА 12, 13 и 14 мая 1948 года в железнодорожном клубе станции Поворно в открытом судебном заседании рассмотрел дело по обвинению:

Василия Ивановича, 1928 года рождения, уроженца хутора Кривой, Коперского района, Сталинградской области, из семьи крестьянина, грамотного, члена ВЛКСМ с 1943 года, холостого, несудимого, немужега, работавшего на ж.д. транспорте с 1944 года, в должности старшего стрелочника с 1947 года - в преступлении предусмотренном ст. 2 Указа Президиума Верховного Совета СССР от 4 июня 1947 года "Об уголовной ответственности за хищение государственного и общественного имущества".

УСТАНОВИЛ:

Подсудимый, работая в должности стрелочника ст. Косарка в мае 1947 года принял совместно с КАРТАШОВЫМ и ТКАЧЕВЫМ участие в хищении из вагона четырех пар велосипедных покрышек и камер и одного куска вельпа за что и получил при дележке 6 метров этого вельпа и две покрышки.

На суде не отрицая самого факта в получении названных предметов заявил, что он их якобы купил у КАРТАШОВА и ТКАЧЕВА за 500 рублей.

Объяснение подсудимого опровергается показаниями подсудимых КАРТАШОВА и ТКАЧЕВА и поэтому его объяснение суд считает не заслуживающим уважения.

Учитывая, что преступление имело место до 4 июня 1947 года то его действия надлежит квалифицировать по ст. 17-162 "д" УК РСФСР.

п р и г о в о р и л :

Василия Ивановича на основании ст. 17-162 п. "д" УК РСФСР лишить свободы с отбыванием в исправительно-трудовых лагерях сроком на ТРИ года без последующего поражения в правах.

И.п. Председательствующий ПОПОВ
Заседатели КРИВЦОВ, КНЫШКОВ

Верно: Секретарь Линсуда *В.В. Вязовиков* /АРАКЛЯНИЦ/



же пришли и заключенные, которые пополнили уже имеющийся контингент.

Но были и воры, насильники, убийцы.

Министр внутренних дел Круглов дал специальное указание об усилении максимального внимания и оказания помощи Ахтубинскому ИТЛ, ведь строилась крупнейшая в мире ГЭС, имевшая огромное хозяйственное значение для страны. Несмотря на это, вследствие недостаточности контроля в Ахтубинский лагерь были завезены бандиты, беглецы, дезорганизаторы производства.

На строительстве Сталинградской гидроэлектростанции не хватало квалифицированных рабочих для работы с машинами, механизмами, поэтому Министерство внутренних дел СССР обратилось к товарищу Л. П. Берии с просьбой провести досрочное освобождение из исправительно-трудовых лагерей 2 тыс. человек, осужденных за должностные, хозяйственные, имущественные и воинские преступления с тем, чтобы передать их по вольному найму на строительство Сталинградской ГЭС.

Необходимо отметить, что за период комплектования Ахтубинского исправительно-трудового лагеря в 1950—1951 годах заявки Сталинградгидростроя на завоз специалистов и квалифицированной рабочей силы удовлетво-

рялись полностью.

Заключенные, имеющие образование, конечно, изъявляли желание работать по специальности, они писали заявления, просьбы. Вопрос использования заключенных по имеющимся специальностям в Ахтубинском ИТЛ стоял остро, поднимался неоднократно, но часто заключенные-специалисты использовались на общих работах.

В начале строительства Сталинградской ГЭС, когда начала организовываться Проектно-конструкторская контора (ПКК), ею руководил Савелий Сергеевич Киркоров. Он лично ездил в Магадан, в Воркуту и отбирал в лагерях среди заключенных специалистов для работы в ПКК. Так что в начале строительства работниками ПКК были в основном заключенные.

Труд заключенных предполагалось использовать в создании жилого фонда для размещения их самих и охраны, в подготовке складского хозяйства, в устройстве дорог и производственных баз строительных участков, автобаз, заводов, на строительстве канала между Волгой и Ахтубой. Нужно было как можно быстрее завезти на станцию Паромную спецконтингент для разгрузки различных грузов, а также в завозе на строительную площадку механизмов, оборудования и

Илья Ильич Битюков, работавший инженером Проектно-конструкторской конторы Сталинградгидростроя, вспоминает, что среди заключенных были: заместитель командующего Балтийским флотом; архитектор; профессор; много изобретателей. Они были с иголки одежды, выбриты. В ПКК среди заключенных была женщина-конструктор. За ней на строительство ГЭС приехал муж, он работал на стройке, пока не была освобождена его жена (из воспоминаний).

Пришлось пообщаться с заключенными и Александру Алексеевичу Хлопотову, который работал в то время геологом. Он вспоминает, что на объектах строительства были посты, занимавшиеся контролем земляных работ, на которых работали в основном девушки 18—20 лет. А в зоне были «авторитеты», которым воровские законы не позволяли работать, ходили они в хороших костюмчиках, хромовых сапогах. И вот, чтобы «авторитеты» числились на работе, их приписывали к этим контрольным постам. Они везде сопровождали девочек-контролеров, и их никто и никогда не трогал.

(Из воспоминаний).

транспортных средств, необходимых для разворота работ в 1951 году.

После смерти И. В. Сталина вышел Указ Президиума Верховного Совета, подписанный К. Е. Ворошиловым, об амнистии. Это не значило, что все заключенные немедленно освобождались, это решала специальная комиссия.

В 1953 году в Ахтубинском ИТЛ содержалось 26000 заключенных.

До 28 апреля 1953 года по амнистии освобождалось 13700 человек.

Таким образом, на строительстве оставалось всего 16500 человек рабочих, что составляло 64% от плановой потребности.

Желающие остаться на строительстве писали заявления, и специальные комиссии решали вопрос об их трудоустройстве. Из желающих остаться отбирали заключенных из осужденных за хозяйственные нарушения и хорошо зарекомендовавших себя на работе. С ними заключали типовые трудовые договоры.



Чтобы обеспечить их жильем, под общежития переоборудовалась часть жилого фонда, который занимал спецконтингент.

Ахтубинский трудовой лагерь был ликвидирован в мае 1953 года.

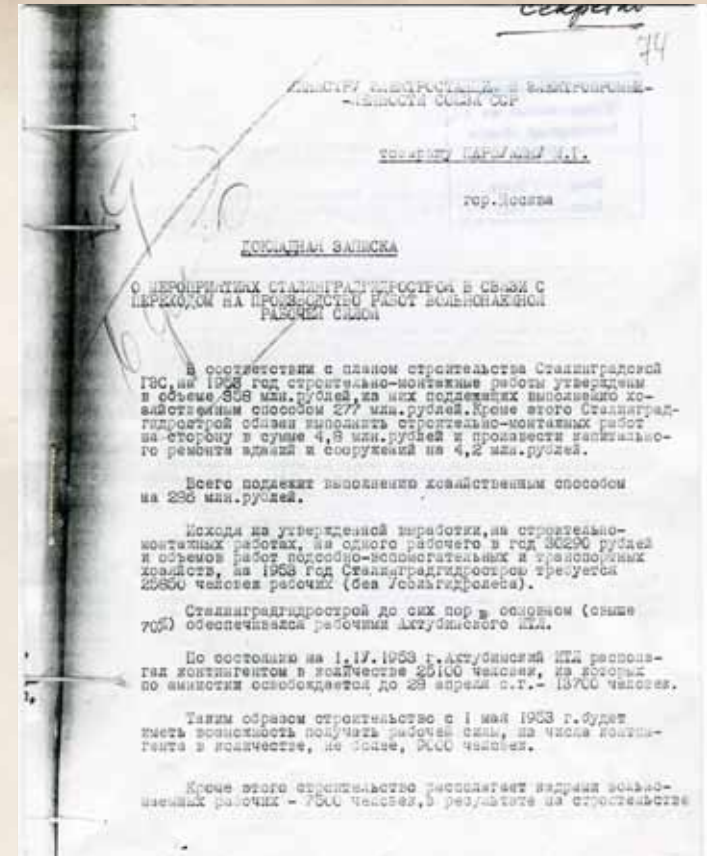
Заклученные не строили ни плотину, ни здание Сталинградской ГЭС, ни другие объекты, входящие в основные сооружения, так как первый куб бетона в основные сооружения Сталинградской гидроэлектростанции был уложен 5 сентября 1954 года, спустя год после того, как Ахтубинский лагерь был упразднен. Но заключенные являлись основной рабочей силой на подготовительном этапе строительства ГЭС. На их плечи легла самая тяжелая работа на строительстве.

В городе Волжском живет много людей, для которых город начинался с колючей проволоки. Выходцы из лагерных отделений стали известными в городе Волжском руководителями предприятий, крупными специалистами управления строительства и различных организаций, многие из них имеют правительственные награды как за строительство Сталинградской ГЭС, так и за другие трудовые достижения.

В хорошем смысле имел в виду слово «бремя» Ю. Колеватов. Кто-то приехал на стройку по договору, кто по призыву комсомола, а кто и просто из романтических соображений. Но цель у всех была одна — построить ГЭС на Волге, а позже, как выяснилось, и город с промышленными предприятиями.

Первыми в неизведанные края идут разведчики. Так было и в послевоенный 1950 год, когда на пустынные берега Волги пришли разведчики с мирными целями. Это были саперы и геологи, которым предстояло прощупать и измерить каждый метр земли, отведенный великой стройке; ведущие и главные специалисты, которым поручалось формировать основную ударную силу, чтобы двинуть ее в необжитую степь на штурм могучей Волги.

Шел пятый год мирного послевоенного времени. Страна продолжала залечивать нанесенные войной раны, разворачивала строительство новых промышленных предприятий и городов.



*Мы все приехали на время,
Чтоб ГЭС на Волге возвести,
Но мы ошиблись — это бремя
Пришлось до этих дней нести.*





Строительство Сталинградской ГЭС проектировалось на исторической земле, на легендарной земле Сталинградской битвы. Отголоски той страшной войны и битвы в виде неразорвавшихся бомб, мин, снарядов были разбросаны по всей территории будущей стройки. Саперам, или как их тогда называли «бомбоискателям» и «миноискателям», предстояло подготовить к приходу строителей место для будущей стройки.

Задача стояла сложная. Масштаб боев под Сталинградом был таковым, что на обезвреживание территории ушло целых три года.

Миноискатели звенели беспрестанно, реагируя не только на взрывоопасные находки, но и на покореженный автомат, каску или гранату, оставшиеся в земле после войны. Кроме того, во время Сталинградской битвы учитывался и вариант

прорыва обороны немецкими войсками. На этот случай по левому берегу Волги красноармейцами были устроены минные поля, карты которых были утеряны.

Для того чтобы строители смогли, не опасаясь, приступить к своей работе, был сформирован 221-й отдельный инженерный батальон разминирования, который базировался в городе Сталинграде. В его задачи входило проведение сплошного комплексного, поверхностного, глубинного, подводного разминирования территории строительства Сталинградской ГЭС: поселков Спартановка, Рынок, Латошинка, островов Песчаный, Зеленый, территории строительства будущего города Волжского. Формированием батальона руководил начальник отдела разминирования территории строительства Сталинградской ГЭС полковник Богданов.



Н. И. Стемповский

В отдельный батальон разминирования на строительство Сталинградской ГЭС отбирали лучших саперов со всего Союза. Так занесла судьба на комсомольскую стройку Николая Ильича Стемповского с молодой женой.

Батальон расположился на острове Зеленом в землянках. Там же вырыл свою семейную землянку и Николай Ильич.

Предстояло разминировать правый и левый берега Волги, районы Спартановки и строительные площадки будущего поселка Волжского, Волго-Ахтубинского канала, дно будущего водохранилища и русло Волги. Все работы по разминированию, подводному и наземному, было приказано закончить за три года. Саперам приходилось непросто.

Несовершенные приборы усложняли работу: миноискатель реагировал на любой кусок металла, а щуп не проходил сквозь тяжелую глинистую почву.

Саперы больше работали по интуиции, полагаясь на свой опыт и служебные качества собак. (Работали на разминировании ГЭС и четвероногие саперы.)

Вели саперы и подводное разминирование. Взводу Н. И. Стемповского было доверено опробовать новый прибор БИ-4, который был предназначен для обнаружения мин на глубине до 7 метров. Опытный образец прибора привез его изобретатель Филатович. Метр за метром изучали саперы дно Волги.

Когда начали строить ГЭС и забили первые шпунты, к заботам саперов прибавилась еще и вахта по наблюдению за ледоходом.

Когда взрывали льдины, поневоле глушили рыбу, и красавцы осетровые всплывали «вверх животами». «Улов» решили отдавать в строительную столовую, и во время ледохода частенько радовали строителей свежей рыбой.

Перед затоплением котлована под воду должна была уйти и строительная столовая. Саперам разрешили разобрать столовую, чтобы построить казарму солдатам. До сих пор в воинской части на острове Зеленом стоит казарма, выстроенная из этого материала.

Через два года работа по разминированию русла Волги была завершена. Взвод Н. И. Стемповского продолжал заниматься испытанием нового миноискателя БИ-3, только уже в наземных условиях. Часто вспоминает Николай Ильич тех, с кем извлек много смертоносного оружия и обезвредил его, это майор Ф. Х. Зайцев, сержант Дмитриев, рядовые Кущик, Крутько, Мукенов.

(Из воспоминаний Н. И. Стемповского).



Взвод бомбоискателей: ефрейтор Мужанов, майор Зайцев, ст. лейтенант Стемповский на разминировании дна Волги. 1953 год



Д. В. Романов за рулем малой водоплавающей машины, рядом командир роты Ю. Х. Зайцев, сзади (слева направо) — водитель Швейкаускас, командир роты К. Т. Вербицкий, ст. сержант Поначевный

Дмитрий Владимирович Романов, уйдя на войну в 1944 году 17-летним юношей, попал в саперные войска. Профессия сложная и опасная, но о смерти не думали, ответственность перед Родиной помогла преодолеть любой страх.

После окончания войны Дмитрий Владимирович какое-то время служил в армии, а затем окончил Ленинградское Краснознаменное военно-инженерное училище. В наши края попал в 1951 году, когда формировалась инженерно-саперная часть.

Личный состав батальона разминирования расположен на острове Зеленом.

Командный состав батальона жил на квартирах в городе Сталинграде, а командирам взводов, солдатам пришлось устраивать свой быт на месте расположения части. Готового жилья не было, и из положения вышли испытанным фронтовым способом — вырыли землянки, в которых жили и семьи с детьми. В такой же землянке начинал свою жизнь на волжской земле и лейтенант Дмитрий Владимирович Романов — командир взвода подводного разминирования.

Так как незаменимыми помощниками саперов были собаки, которые «нюхивали» снаряды на метровой глубине, то в составе батальона были и они. К собакам-саперам было особое отношение: для них построили удобные вольеры, ежедневно кормили мясом.

Когда в часть приехал начальник строительства Ф. Г. Логинов, то его внимание обратили на то, что четвероногий состав батальона живет в лучших условиях, чем люди. Вскоре семьи саперов справили новоселье в новеньком доме № 18 первого квартала.

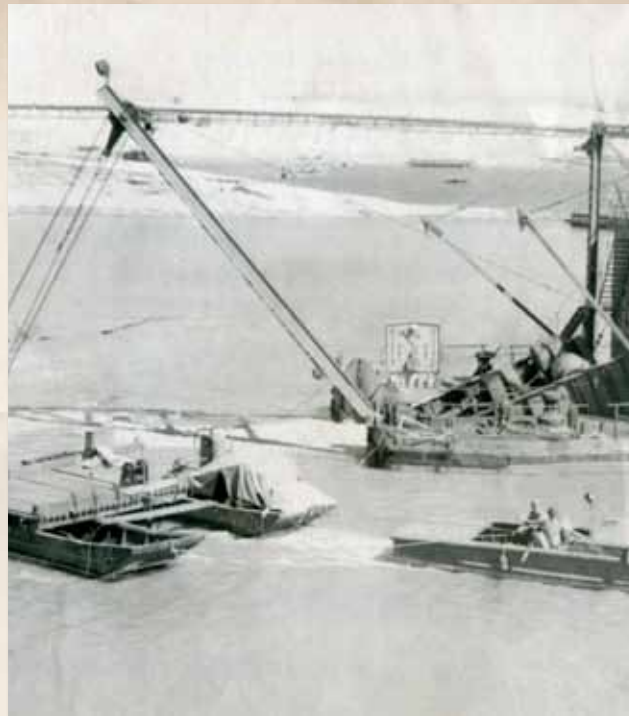
Разминировалась территория судоходного канала, дамбы аванпоста, поселков Рынок и Латошинка.



Д. В. Романов (слева)



Д. В. Романов готовится к спуску под воду



Работа саперов с гидромеханизаторами



Д. В. Романов с авиационной бомбой

Взводу водолазов, которым командовал Дмитрий Романов, предстояло исследовать каждый метр дна Волги, там, где сейчас стоит ГЭС. Работали с помощью новейших приборов разминирования на суше БИ-3, на глубине — БИ-4. Укрепив прибор с помощью троса на плоту, его тянули по дну Волги, и в случае обнаружения мины в указанное место спускался водолаз, чтобы поднять ее наверх, вывезти и обезвредить. А сюрпризов Волга хранила много: то нашли целую баржу со снарядами, то новенький трактор. Его тоже подняли и отдали на стройку.

Кроме разминирования батальон принимал участие в дежурстве на земснарядах, слушая, не раздастся ли угрожающий металлический скрежет. Вспоминается Дмитрию Владимировичу случай, произошедший на строительстве больничного городка, когда ковш экскаватора натолкнулся на 75-килограммовую авиационную бомбу. Саперов вызвали незамедлительно. Сразу поняли, что бомбу надо вывезти, на месте взрывать нельзя. Только вот желающих погрузить и вывезти взрывоопасную находку не нашлось. Пришлось звонить начальнику строительства, которого не оказалось на месте. Помог его заместитель А. Г. Шило, прислав свою машину. С помощью водителя бомба была погружена на заднее сиденье. Вывезли ее за поселок Рабочий, где и взорвали в овраге.

(Из воспоминаний Д. В. Романова).

План разминирования территории Сталинградской ГЭС был выполнен раньше срока на 1 год.

За три года разминирования территории строительства Сталинградской ГЭС батальоном было выполнено:

- поверхностного разминирования — 12809 га;
- глубинного разминирования на суше — 2784 га;
- глубинного разминирования под водой — 208,2 га.

Итого — 15801,2 га.

Всего за 1952—1954 годы на объектах строительства Сталинградской ГЭС обнаружено и уничтожено:

- противопехотных и противотанковых мин — 132 шт.;
- авиабомб — 188 шт.;
- артиллерийских снарядов — 2528 шт.;
- мин минометных — 723 шт.;
- гранат — 605 шт.

Итого — 4176 шт.



На берега Волги пришло время преобразований. Только что вышло постановление о начале строительства крупнейшей к тому времени в мире гидроэлектростанции. Но о строительстве электростанций на Волге заговорили еще при разработке плана первой пятилетки. Вставала ДнепроГЭС, а в Гидропроекте, которым руководил крупнейший гидротехник страны Сергей Яковлевич Жук, на ватмане чертились уже первые штрихи гидроузла на Нижней Волге.

Об энергетическом использовании мощи Волги думал и русский геолог М. П. Языков, брат известного поэта пушкинского времени, когда вел первые геологические исследования на берегах волжских низовий и оставил столь обстоятельные и верные описания, что они были приняты во внимание при разработке геологических обоснований проекта нашей плотины.

Все изыскания указывали, что наиболее подходящий участок для плотины чуть выше Сталинграда. И даже строго конкретно: между поселками Рынок и Латошинка.

Сооружения Сталинградской ГЭС проектировались и строились в сложных геологических и гидрогеологических условиях.

Геологическое строение района Сталинградской ГЭС характеризуется наличием значительного тектонического нарушения сброса, проходящего вдоль Волги вблизи левого берега и имеющего амплитуду 200 м.



Первые буровые вышки на строительстве Сталинградской ГЭС

Стадия проектно-изыскательских работ на крупнейших сооружениях Запада требовала обычно 10—15 лет. В Сталинграде стадия создания проекта была пройдена за 1 год. Проектировщики срочно требовали данные геологического строения русла Волги, и весной 1951 года, в установленный правительством срок, изыскатели и проектировщики Сталинградской ГЭС закончили разработку проектного задания по строительству Волжского гидроузла.

Створ сооружений гидроузла пересекает долину Волги, разделенную сбросной линией на два совершенно различных геологических участка — западный и восточный. Правобережье и часть поймы западнее сброса слагаются переслаивающимися песчано-глинистыми сцементированными грунтами, прикрытыми мощной толщей аллювиальных песков, содержащих линзы связных грунтов. Левобережный участок восточнее сброса сложен песками и глинами четвертичных отложений. Ложем четвертичных пород на этом участке служит кровля майкопских глин и ергенинских песков. Инженерно-геологические условия района гидроузла явились основной предпосылкой для размещения сооружений и их компоновки.

Русловая часть земляной плотины, здание гидростанции, водосливная пло-

тина и небольшой участок пойменной части земляной плотины размещаются в пределах западного участка долины Волги, а судоходные шлюзы и пойменная часть земляной плотины расположены в пределах восточной части долины.

В создании проекта принимали участие геологи и гидрологи, буровики и топографы, химики и грунтоведы, инженеры-проектировщики и крупнейшие ученые. Большая их часть вела прежде изыскания на Волго-Доне.

Начиная с 1950 года в районе строительства Сталинградской ГЭС и магистрального обводнительного канала были развернуты изыскательские работы, для чего было организовано 6 экспедиций Гидропроекта МВД СССР. К выполнению этих работ были привлечены также организации других министерств и ведомств.



Геологоразведка 11-й экспедиции

В процессе изучения территории строительства Сталинградской гидроэлектростанции и магистрального канала экспедициями Гидропроекта МВД только в 1950 году были выполнены следующие объемы основных инженерно-изыскательских работ: пройдено бурением 23553 м, шурфов — 256 м, произведено топографических съемок 2775 кв. км, полигонометрических ходов — 729 км, нивелирных ходов — 630 км, установлено 150 триангуляционных пунктов, выполнено маршрутной геологической съемки 3390 км, произведено 29 тыс. механических, химических и других анализов грунтов.

Главным геологом строительства Сталинградской ГЭС был назначен Василий Дмитриевич Галактионов. Начальником изыскательской экспедиции — Леонид Александрович Припотень.

На месте будущей стройки развернула свои работы инженерно-геологическая экспедиция Гидропроекта. В ней трудились люди самых разных профессий и специальностей, но самую главную роль в ней играли буровики, геологи и грунтоведы.

Буровики с помощью буровых инструментов должны были проникнуть глубоко в недра земли, чтобы извлечь оттуда образцы залегающих в глубине



Буровые изыскательные работы на месте будущей водосливной плотины Сталинградского гидроузла

грунтов. Геологи должны были изучить добытые образцы и составить по ним геологические разрезы, чтобы видеть, на какие породы будут опираться сооружения.

После геологов образцы должны были попасть в лабораторию к грунтоведам. Здесь образцы должны были всесторонне исследоваться с помощью различных приборов, чтобы получить представление об их прочности и устойчивости.

На земле будущего острова Зеленого строители возвели несколько барачков — там и разместилась лаборатория грунтов. Хотя специалистов было три-четыре человека, в год отбиралось до 150 тысяч проб. Эта цифра огромна даже по нынешним временам. За исследованиями лаборатории следила вся стройка, от ее показаний зависело самое главное: быть или не быть Сталинградской гидроэлектростанции.

Руководство Гидростроя, а в особенности главный инженер С. Р. Медведев, сделали все, чтобы дать лаборатории «зеленую улицу», и оснастили ее всем необходимым оборудованием.



В то время среди иностранных специалистов считалась невозможной постройка крупных гидротехнических сооружений на относительно мягких глинистых грунтах. Практика советских гидротехников опровергала эти мнения.

Однако для того, чтобы обеспечить устойчивость сооружений на не скальных грунтах, необходимо было с величайшей тщательностью исследовать условия залегания этих грунтов, всесторонне изучить их физико-химические и механические свойства, испытать их прочность на сдвиг.

Перед плотиной или гидростанцией высоко поднимается вода, и сбоку, то есть со стороны водохранилища, она будет давить на сооружения, стремясь сдвинуть их с места. Этому будут противодействовать силы трения, возникающие между подошвой сооружения и грунтом, а также и в грунтах, залегающих под сооружением на значительной глубине. Чем больше эти силы, тем устойчивее сооружение. Устойчивость сооружения зависит также и от его веса. Чем больше вес, тем оно устойчивее.

Для сооружений Сталинградского гидроузла необходимо было испытать на сдвиг все грунты на глубину 50—60 метров ниже подошвы гидростроений. Сопротивление грунтов сдвигу необходимо также знать и для суждения об устойчивости берегов будущего водохранилища.

Вслед за испытанием на сдвиг образцы грунтов должны были испытываться и на сжатие. Важно было определить, на какую величину грунт способен сжаться при давлении на него сооружений гидроузла. По проекту давление на грунт сооружений Сталинградского гидроузла должно было достигать 60—70 т на кв. м. Это огромное давление, которое проникает на глубину до 200—250 м, с большой силой сжимает все грунты, залегающие под сооружением. Но если грунты под сооружением сжимаются, то сооружение, стоящее на них, опускается, или, как говорят строители, дает осадку, иногда неравномерную.

Проектировщик должен так спроектировать сооружение, чтобы оно было устойчивым и не боялось неравномерной осадки. Для этого ему надо дать результаты испытаний каждого слоя грунта на сдвиг до глубины, равной половине ширины сооружения, и результаты испытаний грунтов на сжатие — до глубины, равной удвоенной ширине сооружения.

Из буровых скважин извлекают также и пробы подземной воды, содержащейся в грунтах. Эти пробы поступают в лабораторию на химический анализ, чтобы узнать, какие соли и газы растворены в воде, и нет ли в ней углекислоты или сернокислой соли, оказывающих разрушающее действие на бетон.

Грунт может служить не только основанием для сооружений, но также и материалом для их постройки. Например, одной из составных частей бетона

является песок. Грунт нужен и для земляной плотины. Поэтому исследовались и местные месторождения песков в русле Волги, на многочисленных островах.

Русло — ответственный участок будущей стройки. Поэтому и в русле реки необходимо было пробурить сеть разведочных скважин. В неимоверно сложных условиях с барж были пробурены 15 скважин и взяты образцы пород. Позже в приказе по Гидропроекту была отмечена самоотверженная работа мастеров Антипова, Нечаева, Коробицына, геолога Лутохиной, начальника партии Гусарова и многих других. Особо говорилось о топографе Егорове.



Работа геологов-геодезистов

Теперь предстояло проследить отдельные прослои грунтов на всех скважинах, вычертить геологический профиль долины Волги, показать, как чередуются между собой пласты горных пород: глины, пески, песчаники и т. д. Проследить и положение слоев: горизонтальные они или наклонные. Получив этот материал, проектировщики сразу видят, на какие породы встанут фундаменты сооружений.



В стадии проектного задания геологи завершают, примерно, четвертую часть своей работы. Они дают общую геологическую картинку района стройки. Чтобы дать строителям технический проект и рабочие чертежи, нужна геология под каждый объект. Геотехнической службой были обеспечены все основные объекты стройки.

Во время развертывания стройки проектирующей организации приходится работать особенно напряженно. У строителей возникают тысячи вопросов, на которые изыскатели должны немедленно дать исчерпывающие ответы. Геолог, гидролог, грунтовед неотрывно связаны с объектом от начала стройки до самой сдачи его в эксплуатацию.

Геолог

*Вспомнишь ты: путь Сталинграда долог;
Пройден путь борьбы, а не чудес,
Прежде чем тебе прийти, геолог
Почвы здесь разведывал для ГЭС.
У профессии нет строгих граней:
Как историк входил в наши дни,
По степи бродя,
Найдешь в бурьяне
Ключья ржавой танковой брони.*

*Это в сердце сразу отзовется;
Вспомнишь, как товарищи твои
Ополченцы-тракторозаводцы
За Спартановкой вели бои.
Нет, впервые не тебе разведать,
Где грядущий день расправит
грудь, —
Ополченцев первая победа
Гидрострою проложила путь.*

Юрий Окунев.

Василий Иванович Сахаров был работником Ленинградского института Гидропроект. Его работа, как и других, была связана с постоянными разъездами. Ехали туда, где начиналось новое гидротехническое строительство. После того как вышло постановление о строительстве Волго-Донского канала, он был откомандирован и на эту стройку. Василий Иванович намечал ось канала от Комсомольска до Калача. С 1949 года работа была связана не только со строительством Волго-Дона, начали выезжать и в Сталинградскую область. Сначала это было в виде командировок, жил в Комсомольске, на работу приезжал на электричке до тракторного завода, а оттуда шел пешком на место работы в район будущего строительства гидростанции.

На строительство Сталинградской ГЭС из Ленинграда приехали три

экспедиции: группа геодезистов, группа геологов и группа гидрологов. Это были уже сработавшиеся люди. Геодезисты, к которым относился и Василий Иванович Сахаров, он был начальником отряда, занимались съемкой местности, начиная от Ленинска и до Пахомова, захватывали и Тракторозаводский район.

Местность снимали и с самолетов, и вручную. В разных масштабах делались обоснования, расчеты. Вычислялись координаты каждой точки, которая должна была иметь расстояние от экватора, от Парижа, высоту над уровнем Балтийского моря. Все расчеты были секретными.



Район села Верхняя Ахтуба с самолета

Когда началось строительство Сталинградской ГЭС, на работу ездили в командировки. Квартиру семья Сахаровых получила в 1955 году в центре города Сталинграда, ездить каждый день на работу было тяжело. Представители института Гидропроект должны были присутствовать на строительстве ГЭС до его окончания, следить за соблюдением проекта.

Стройка была огромная, день и ночь горел свет, все двигалось, гремело. Было приятно принимать участие в таком строительстве, особенно после войны. Много было разрушено, а тут строилась крупнейшая в мире ГЭС! Стройка велась с огромным энтузиазмом. Работа хорошо финансировалась, шла быстро.

В 1962 году Василий Иванович уговорил начальство отпустить его из Гидропроекта, и он стал работником гидроэлектростанции, которую строил, отсюда и ушел на пенсию. (Из воспоминаний В. И. Сахарова — строителя СГЭС).



П. Г. Рубанов рядом с буровой установкой. 1952 год

Петр Гапеевич Рубанов приехал на строительство Сталинградской ГЭС из Саратова. После окончания технического училища он устроился мотористом на буровые в геолого-разведочную экспедицию № 11. На работу вышел 2 января 1952 года.

Экспедиция располагалась в селе Рынок. Вторая партия (участок), где работал Петр Гапеевич, находилась на острове Песчаном. Так как во время разлива воды это место затоплялось, то пришлось торопиться, работать ударными темпами. Переехали на сушу, на остров Зеленый, в третью партию.

Петра Гапеевича переводят бурильщиком. Бурили под 41-ю и 42-ю плотины, под шлюзы, под водосливную плотину, под здание ГЭС, нижний подходной канал, Волго-Ахтубинский канал. Работал он и сменным буровым мастером на ударных вращательных станках. Там же, на острове Зеленом, и жили на базе экспедиции партии № 3.

В свободное время любили ходить в кинотеатр гидростроителей. Позднее ходили в кинотеатр «Знамя», который построили в Каменном городке, в парк.

Когда экспедицию перевели в Астраханскую область, то Петр Гапеевич рассчитался и остался в городе Волжском. Строить Сталинградскую ГЭС продолжал бульдозеристом в Управлении механизации строительных работ (УМСР).

(Из воспоминаний П. Г. Рубанова — первостроителя).

Алексей Алексеевич Хлопотов в 1941 году окончил Тамбовский аэроклуб и был направлен в военную школу пилотов. В сентябре 1942 года он был направлен на Сталинградский фронт и от Сталинграда дошел до Праги.

Когда после Сталинградской битвы увидел разрушенный город, дал себе слово вернуться, чтобы восстановить то, что фашисты уничтожили.

Демобилизовался Алексей Алексеевич из армии в 1947 году и приехал в Сталинград, так как здесь нужны были рабочие руки, хотя сам он был родом с Тамбовщины.

Когда начали строить Волго-Донской канал, стал работать там.

В то время при институтах открыли ВИКи (Высшие инженерные курсы), которые готовили специалистов по узким специальностям. Алексея Алексеевича направили в Саратовский государственный университет. Там он проучился 1,5 года по специальности геолог, так как на Волгострое не хватало специалистов.



П. Г. Рубанов с женой К. П. Рубановой (справа) и с друзьями в парке г. Волжского. 1957 год



После окончания приехал в Красноармейский строительный район, работал техником, старшим техником, инженером. После окончания строительства Волго-Донского канала всех работников направили на другие гидроэнергетические стройки.

В сентябре 1952 года Алексей Алексеевич Хлопотов приехал на строительство Сталинградской ГЭС.

Здесь шли подготовительные работы, организационный период. В штате даже не было гидротехнического отдела, но благодаря Степану Романовичу Медведеву это быстро исправили. Алексей Алексеевич в то время был единственным геологом, работал с институтом Гидропроект на изыскательских работах.

Изыскательские работы шли полным ходом. На острове Зеленом была начата проходческая исследовательская шахта. Сюда были приглашены специалисты-шахтеры из Воркуты. Первое время работали на о. Зеленом. Работу возглавлял Сергей Михайлович Каменский. Те работники, которые уехали на другие стройки после окончания строительства Волго-Донского хозяйства, начали возвращаться на строительство Сталинградской ГЭС.

Геотехнический отдел перевели в построенное здание Дома техники. При геотехотделе были лаборатория, геологическое отделение, химическое и производственное отделения по контролю строительства производственных объектов.



Лаборатория гидротехнического отдела Сталинградгидростроя

Позднее этот отдел был преобразован в научную производственную строительную лабораторию, которую курировал главный инженер Сталинградгидростроя Степан Романович Медведев.

Вместе с А. А. Хлопотовым начиная с 1953 года работали: Борис Моисеевич

Бойнов (он был первым начальником), Александр Осипович Шестопал (сейчас работает в Волгоградском архитектурно-строительном университете, кандидат наук), Нечаенко — геолог, работал на Волго-Доне, затем был направлен на строительство ГЭС, и многие другие. Позднее стали приходить молодые люди по направлениям после окончания институтов — Виктор Иванович Бондаренко и другие, которые работали во всех отделах.

Так как в то время строительство Сталинградской ГЭС было в ведении МВД, то обеспечение стройки шло по высшей категории. У Гидропроекта МВД в г. Угличе был специальный завод, который изготавливал оборудование для строек. По заказу Сталинградгидростроя на этом заводе было немедленно изготовлено оборудование для лабораторных работ, для контроля полевых работ.

Трудности возникали с жильем, но тогда они были у всех. Сначала А. А. Хлопотов жил в Доме техники, где располагалась контора.



Дом техники, п. Волжский

С торца здания была двухкомнатная служебная квартира. Одну из комнат дали Алексею Алексеевичу, куда он и вселился в 1952 году, в ней и зимовал. В 1953 году переехал в комнату в квартире нового дома во 2-м квартале. Во 2-м квартале было два магазина, в которых чего только не было, полный ассортимент колбасных, мясных, рыбных продуктов, кроме этого на всех строительных площадках в котловане ГЭС, на шлюзах были организованы пищеблоки и столовые.

Пришлось поработать А. А. Хлопотову с заключенными и на строительстве Волго-Донского канала, и на строительстве Сталинградской ГЭС. Среди них были разные люди: были хорошие специалисты, были и жулики. Алексей Алексеевич вспоминает, что заключенные работали как на сложных (электро-



сварочные, бетонные) видах работ, так и на подсобных работах; работали они и по своим специальностям.

После амнистии 1953 года некоторых заключенных перевели в другие лагеря, а многие остались на строительстве ГЭС. Прослойка бывших заключенных, которые осели в Волжском, была большая, но в городе было тихо и спокойно: не закрывали на ключ двери, спокойно ходили по городу ночью, не боялись. Разборки, поножовщина бывали в лагере, но между заключенными, по своим законам.

На стройку приезжали строители со всего Советского Союза. В городах были вербовочные пункты, по приглашениям приезжали специалисты-гидротехники. Одним из таких специалистов был Петр Антонович Куланов, который занимался преподавательской работой в институте. Когда предложили поехать на строительство Сталинградской ГЭС, согласился, приехал и работал начальником технической инспекции. Все ощущали, что работают на «стройке века», гордились этим.

Стройка вызвала интерес во всем мире, поэтому приезжало много иностранных гостей. Так как Алексей Алексеевич Хлопотов 9 лет был секретарем партбюро Сталинградгидростроя, то ему приходилось участвовать в приеме «высоких» гостей.

С Шарлем де Голлем посчастливилось даже здороваться за руку. Французского лидера Алексей Алексеевич запомнил высоким, где-то около 190 сантиметров роста, подтянутым, стройным. Ему показывали не только ГЭС, но и работу рыбоподъемника, после осмотра которого, в багажник машины загрузили осетра.

Конечно, стройка производила впечатление на всех гостей, таких масштабов строительства в мире не было.

(Из воспоминаний А. А. Хлопотова).

Стройка росла. Уже сотни людей трудились на левом берегу. Здесь, на левом берегу, должны были быть построены крупные подсобные предприятия, создан город гидростроителей. Каждый день прибывала новая техника, новые партии рабочих.

Только в сентябре 1950 года в адрес отдела кадров Сталинградгидростроя поступило 11 тысяч заявлений от рабочих, служащих и колхозников с просьбой принять их на работу.

Начало

Заволжье...

*Наплывает вечер мгlistый,
Мигает бакен где-то вдалеке.
Кочующий народ — геодезисты —
Палатку разбивают на песке.
Горит бурьян...
Ворчит пузатый чайник,
И, бледно-желтым светом озарен,*

*Перед собой глядит седой начальник.
На степь. А город видит он.
В палатку сон крадется незаметно,
И, словно угадав мечты людей,
Коптилку гасит степь порывом ветра,
Чтоб завтра вспыхнуть
заревом огней!*
Георгий Павловский

Писали старые специалисты, молодые инженеры и техники, рабочие, учащиеся ремесленных училищ, строители, солдаты. Многие приезжали на стройку, не имея никакой специальности, и уже здесь ее получали.

Строительство Сталинградской ГЭС превратилось в молодежную стройку.



Приезд Шарля де Голля в г. Волжский



Палаточный городок на строительстве Сталинградской ГЭС.



Конечно, текучка кадров была большая. Некоторые разочаровались в романтике, другие испугались трудностей, напряженной работы и особенно нехватки жилья. Ведь жили механизаторы — первые строители Сталинградской ГЭС — в палатках, в селах Погромное, Средняя Ахтуба, Заплавное.

Не было автобусов, дорог. На работу и с работы людей доставляли на самосвалах. И если вдруг непогода, то строители оставались ночевать на рабочих местах.

(Из воспоминаний Ю. Колеватова — первостроителя, бывшего шофера АТК-3).

Острая необходимость в жилье для прибывающих строителей заставила руководство стройки просить проектировщиков еще до утверждения генерального плана выдать проект на застройку начальных кварталов (первого и второго). Этими кварталами, получившими название «Каменный городок», и было положено в 1951 году начало города Волжского. Это случилось 9 января 1951 года, когда начали копать котлован под первый дом, а 5 февраля был заложен фундамент этого дома.

Строили первые дома вручную: носилками подавали раствор и на «козах», на спине — кирпич. Электроэнергии не было, дорог тоже.

Именно 1-й и 2-й кварталы в то время были общественно-политическим центром поселка.

Через все это надо было пройти первым строителям, но они верили в себя, в силу своего духа, в свой характер. Ежедневно выполняя свою работу, они глядели вперед и верили в свое лучшее будущее.

(Из воспоминаний Н. В. Новского — первостроителя).



Нинель Исидоровна Шелехова — одна из первых строителей Сталинградской ГЭС, первый врач строительства, вспоминает, что когда приехали на место будущего строительства, на левый берег Волги, то увидели, что, куда ни глянешь, — голая степь! В этой степи стояло две палатки, в которых жили романтики-гидростроители, решившие построить гидроэлектростанцию. Они не были сверхлюдьми и, как все нормальные люди, тосковали по уюту, по горячему супу, а ели хлеб и консервы, которые им сбрасывали с самолета.

Нинель Исидоровна прибыла на строительство Сталинградской ГЭС по путевке Управления Министерства внутренних дел Воронежской области и с 3 октября 1950 года была назначена врачом санчасти ОЛП № 2

(Отдельный лагерный пункт). С июля 1952 года Нинель Исидоровна стала исполнять обязанности главного врача больницы, а с ноября этого же года поступила в распоряжение объединенного стройкома Сталинградгидростроя, где стала работать доверенным врачом.

Нинель Исидоровна Шелехова — врач, лечившая Ф. Г. Логинова. В процессе общения с Федором Георгиевичем о многом беседовала с ним, много о нем знала. Она вспоминает, сколько здоровья ему стоило отстоять строительство города. Федор Георгиевич не хотел строить временное и некрасивое жилье. Он видел Волжский городом будущего. Говорил: «Буду строить каменный город, просторный, красивый, так как гидростроители будут в нем жить!» Нинель Исидоровна вспоминает, что после очередных споров и «головомоек» Федору Георгиевичу не раз нужна была медицинская помощь. Именно Ф. Г. Логинову мы обязаны рождением нашего города. Это был необыкновенный человек!

Муж Нинель Исидоровны — Григорий Алексеевич Шелехов — был одним из первых энергетиков на строительстве Сталинградского гидроузла. Он зажег первую лампочку в селе Безродном, а позднее электрифицировал уже город Волжский. Это был добрый, справедливый, «юморной» человек. Как и многие из строителей, он был бесребренником.

У семьи Шелеховых было много друзей. Как весело отмечалось каждое мероприятие!

Нинель Исидоровна гордится своими делами. Их время было суровое, романтическое, прожили они его мужественно и честно.

(Из воспоминаний Н. И. Шелеховой — врача, награжденного за участие в строительстве Сталинградской ГЭС медалью «За трудовую доблесть»).

15 декабря 1950 года приехали проектировщики-архитекторы Гипрогора. Они вынесли на обсуждение общественности проект генерального плана застройки будущего города. Проект широко обсуждался. Архитекторы подкорректировали его с учетом замечаний строителей. А волжане во главе с Логиновым, наслушавшись рассказов архитекторов про будущие парки, цветники, аллеи, уже спустя неделю после встречи, 23 декабря 1950 года, в районе села Верхняя Ахтуба организовали лесомелиоративный участок (позднее «Цветы Заволжья»). Такие встречи практиковались и потом.

Чтобы быстрее строилось жилье, первыми строителями было принято решение — широко внедрять методы народной стройки. Это означало, что каждый строитель, по своей доброй воле, конечно, отработав свои 8 часов на возведении объектов гидростанции, должен приходиться на жилищное строительство и поработать там еще несколько часов. Коммунисты и комсомольцы принимали участие практически в обязательном порядке, а остальные — по совести. Работы таким образом велись на строительстве стадиона, Дворца культуры, кинотеатра, техникума, в парке, на строительстве детских садов. Сам начальник строительства Ф. Г. Логинов принимал участие в такой работе. Опыт волжан прогремел по всей стране, писали о нем и за рубежом.

(Из воспоминаний А. Брыкина).

К 31 декабря 1950 года в 12 новых деревянных домах расселились строители.

Новая земля

На новых землях, в стороне открытой
Для счастья людям, долго жизнь трудна.
И кажется она им необжитой,
И помнится иная сторона.

И нужен срок, чтоб здесь укорениться,
Чтоб жизнь иною памятью облечь,
И новым детям нужно здесь родиться...
И должно дедам в эту землю лечь...

Мы на себя по доброй воле взяли
Тот самый трудный новоселья срок,
Что все вмещает беды и печали
И радости нехоженых дорог.

Земле своей мы посвятили годы
Труда, терпенья, и давным-давно
Ее сады, поля, дворцы, заводы
И все, что нами здесь возведено, —

Все то, чему мы отдавали силы,
чтоб устоять и победить на ней,
И наших братьев и отцов могилы —
Ее бойцов, ее богатейей, —
Навек сроднили нас с землей нашей.
И мы ей служим, чтоб и после нас
Ей все цвести зазывнее и краше,
Чтоб свет ее для мира не погас,

Чтоб добытый в борьбе, в труде суровом,
Тот свет светил вперед на много лет,
И чтоб за нами поселенцам новым
Не все сначала повторить вослед.

А. Твардовский. 1951 год



Семья Вельможиных приехала на «стройку коммунизма» в 1950 году по призыву ЦК комсомола, по комсомольской путевке. Сначала жили в городе Сталинграде. А весной Раису Николаевну послали на левый берег, туда, где разворачивалась стройка. Ей предстояло организовывать массовую библиотеку стройкома, под которую дали комнату 18 кв. м в клубе строителей.

Сначала она работала одна. Были сделаны грубые, самые простые, деревянные стеллажи. Книги в мешках привезли из Сталинграда. Много интересных книг в библиотеку присылали со всего Советского Союза. Это была шефская помощь библиотеке «стройки коммунизма». Затем стали пополнять фонды через областной библи-

отечный коллектор. Он располагался в Сталинграде, напротив Главпочтамта. В то время в стране издавалось очень много книг, поэтому библиотека быстро пополнялась литературой: русской, советской, зарубежной классикой, а также детской и учебной. На приобретение книг и периодической печати стройком денег не жалел. Подписка была на любые газеты и журналы, даже на журналы мод. В одной комнате скоро стало тесно, пришлось «выбивать» новые помещения, так как вопрос площадей в то время был самым острым. Но все-таки для библиотеки дали рядом еще две комнаты, где и стал работать читальный зал.

Читатели появились сразу, и их было много. Библиотека была одним из многих очагов культуры. Телевизоров тогда не было, да и радио было не у всех. А если учесть, что строители жили в общежитиях, то идти вечером было некуда. Клуб, библиотека, кино, кружки художественной самодеятельности, все это было в одном месте.

Днем библиотеку посещали дети, домохозяйки. Вечером начиналось такое посещение, что Раиса Николаевна еле успевала обслуживать. Да и новые люди на стройку прибывали каждый день. В основном это была молодежь, которая приезжала по комсомольским путевкам, после армии. Очереди в библиотеку за книгами спускались со второго этажа до первого. Поэтому на работу приняли еще двух работников.

Работала библиотека до 9 часов вечера. Был выбран библиотечный совет, совместно с ним проводились литературные вечера, читательские конференции, помогали в этом также учителя школ. В то время читатели активно прини-

мали участие во всех начинаниях библиотеки. Проводились мероприятия для детей, на которых и читали стихи, и танцевали. На строительстве появились свои начинающие поэты, прозаики: Рафаил Дорогов, Александр Мальченко, Алексей Баранчиков и другие. Многие читатели до сих пор вспоминают те годы. Постоянными посетителями библиотеки были врачи.

Часто в библиотеку заходил Ф. Ф. Вощенко — председатель объединенного стройкома Сталинградгидростроя. Он интересовался тем, в каких условиях работает первая библиотека, нужны ли новые помещения, сотрудники.

В то время учились почти все: осваивали рабочие специальности, учились в техникумах, институтах. Поэтому даже для обычной библиотеки приобреталось много технической литературы, учебников. В библиотеке никаких конфликтов не возникало, все было вежливо, аккуратно, культурно.

Много заказов на приобретение технической литературы поступало от главного инженера Сталинградгидростроя Степана Романовича Медведева. Он считал, что в библиотеке должны быть все выходящие из печати новинки. Много технических книг, журналов выписывалось прямо в кабинеты руководителей.

Раиса Николаевна вспоминает, что в поселок Волжский привозили очень хорошие фильмы, приезжали замечательные артисты. Однажды приехала Любовь Орлова, все бегали смотреть на нее. Пока не был готов клуб, в «деревянном» городке была оборудована огороженная площадка со скамейками, там показывали фильмы. Вот там и выступала знаменитая артистка. Света не было, поэтому ее освещали фарами машины. Она была в красивом длинном платье, в конце выступления ее поставили на бочку, и она станцевала и спела песню из кинофильма «Цирк». Кроме нее в Сталинград для встречи со строителями Сталинградской ГЭС приезжали Павел Кадочников, Марина Ладынина, Константин Симонов с Валентиной Серовой и другие известные артисты.

Поначалу жить было негде, приходилось и работать, и ночевать в библиотеке. Позднее дали общежитие. Иногда не было света, воды, тогда бегали умываться к колодцу, он находился там, где сейчас стадион им. Логинова.

Оттуда же приносили воду и для пи-





твья. Часто подводило и снабжение продуктами, особенно в распутицу. Не было хлеба и ели селедку с пряниками. Но это только веселило. Строители в основном были молодыми людьми и с комсомольским задором верили, что все они — участники большого и важного дела страны, поэтому на трудности не обращали никакого внимания. Позднее семья Вельможиных стала

жить в общежитии: Раиса Николаевна жила в одном, ее муж — в другом. Питались в одной столовой. Рядом с Раисой Николаевной Вельможиной поселилась Нелли Павловна Орлова, которая работала в технической библиотеке. Спали вместе на крышке от дивана. Но разочарований не было, вся жизнь была впереди.

Александр Васильевич Вельможин на строительство Сталинградской ГЭС приехал в октябре 1950 года по комсомольской путевке. Сначала работал в отделе кадров, организовывал прием вновь прибывающих работников. Позднее, когда образовалось автохозяйство и была организована автотранспортная контора, Александр Васильевич перешел туда на должность старшего инженера.

На строительстве очень хорошо была организована учеба, вплоть до аспирантуры, которую и закончил Александр Васильевич Вельможин.

(Из воспоминаний Р. Н. Вельможиной и А. В. Вельможина — первостроителей).

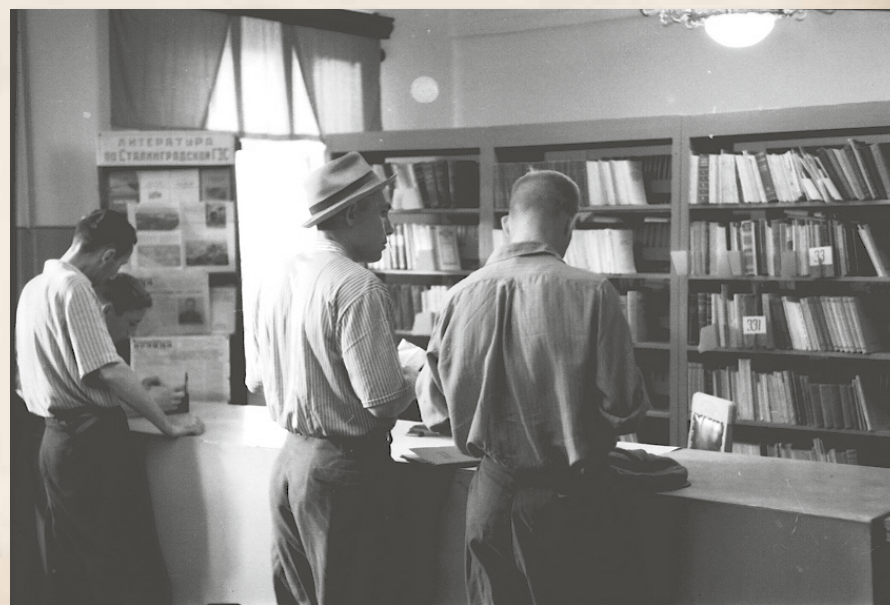
Прочитав в газете «Правда» от 31 августа 1950 года Постановление о начале строительства Сталинградской ГЭС, семья Орловых решила обязательно участвовать в нем. Если кто-то думает, что на строительство ехали за «длинным рублем», то ошибается. После окончания Великой Отечественной войны хотелось участвовать в восстановлении разрушенного, в строительстве нового. Конечно, была и романтика, представляли, как будут жить в палатках и строить крупнейшую в мире ГЭС.

На строительство приехали 2 января 1951 года. В городе Сталинграде приезжающих встречали, сразу давали направление на работу.

Нелли Павловна начала работать в библиотеке политотдела Сталинградгидростроя. Библиотека располагалась в здании Управления Сталинградгидростроя в городе Сталинграде.



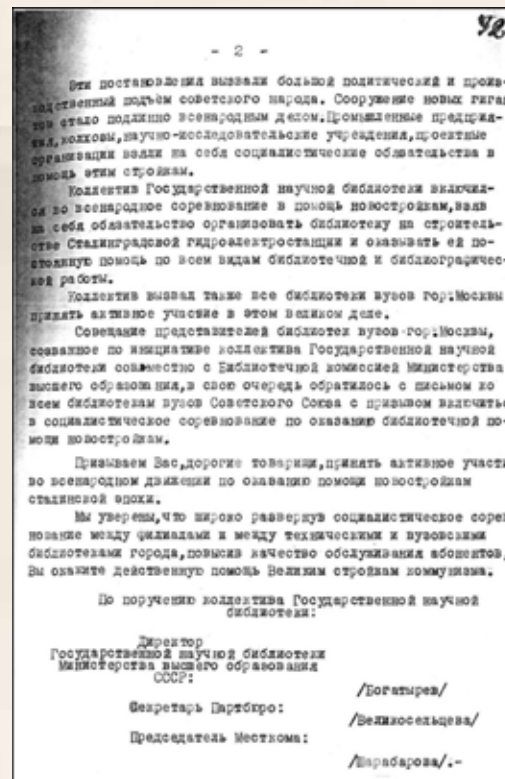
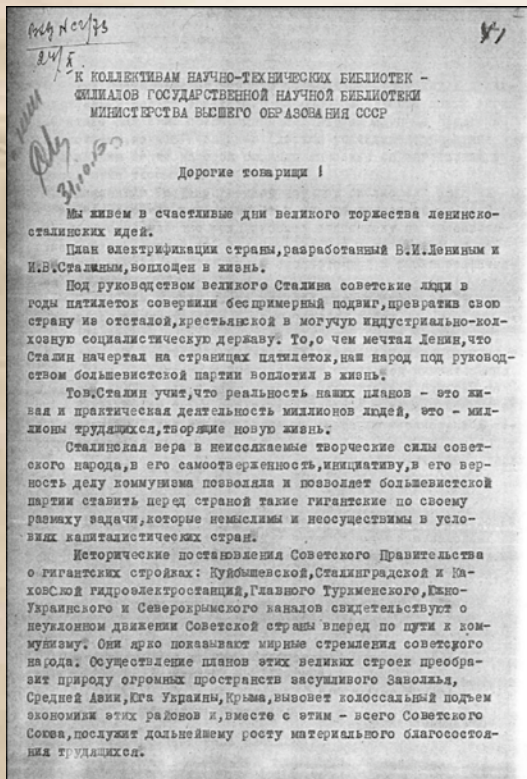
Н. П. Орлова на рабочем месте. 1950-е годы





На строительство гидростанции из Москвы была направлена Надежда Игнатьевна Левтерова, которая заведовала отделом научной обработки литературы в Государственной научной библиотеке СССР. Начальник Сталинградгидростроя Федор Георгиевич Логинов специально ходил в Государственную научную библиотеку, чтобы познакомиться со своим будущим сотрудником и обговорить текущие вопросы.

Коллектив ГНБ в сентябре 1950 года принял решение взять шефство над строительством тогда крупнейшей в мире ГЭС и обратился ко всем библиотекам страны поддержать стройку, помочь в формировании библиотечного фонда.



На строительстве Сталинградской ГЭС Н. И. Левтерова начала организацию технической библиотеки, которой руководила и куда и пригласила на работу Нелли Павловну Орлову.

Все службы ГНБ начали активную подготовку к обслуживанию технической книгой гидроэнергетического строительства. Со строительства Сталинградской ГЭС шли тематические заявки на литературу в Москву, а из Москвы постоянно поступала информация в виде переводов, рефератов, аннотаций, библиографических указателей и другого. Заявки на литературу (за подписью начальника СГС Ф. Г. Логинова и главного инженера С. Р. Медведева) выполнялись в срочном порядке. Уже в ноябре 1951 года в адрес технической библиотеки СГС были направлены более 17 тысяч книг. Пошли посылки из разных уголков нашей страны, не только от библиотек, но и от простых людей. Присылали свои произведения авторы, с автографами, пожеланиями строителям Сталинградской ГЭС. Эти книги до сих пор хранятся в библиотеке.

В апреле 1952 года библиотека переехала на левый берег Волги и расположилась в здании кинотеатра «Знамя». Позднее — на улице Чайковского в здании Дома техники. Под библиотеку дали три большие комнаты. Нелли Павловна вспоминает, как в Доме техники проходила научно-практическая конференция по строительству Сталинградской ГЭС, на которой присутствовало много видных ученых.

В начале мая 1953 года Надежда Игнатьевна Левтерова возвратилась в Москву, а руководство технической библиотекой передала Нелли Павловне Орловой.

В технической библиотеке Сталинградгидростроя кроме технической литературы, журналов, были и нормативные документы: СНИПы, ГОСТы, другая нормативная литература, которая являлась законом для строителей. Такая документация претерпевала изменения, что-то в какой-то части менялось, отменялось. Нелли Павловна прочитала в журнале, что в Ленинграде и в Киеве появились специальные отделы таких нормативных документов. Нелли Павловна поехала в командировку перенимать опыт. Так в библиотеке Волжского появилась система картотек, каталоги, каждый месяц вносились дополнения, изменения, все было в идеальном порядке.



Когда приезжала какая-либо делегация или высокопоставленные гости из Москвы, Ленинграда, их вели в библиотеку, показать, что в нашей библиотеке были такие редкие книги, которые нельзя было достать в столице, в крупных городах. Нелли Павловна вспоминает, что когда приезжала в Сталинград в областной библиотечный коллектор для получения литературы, то ей уделялось первостепенное внимание. Так слава стройки касалась и библиотеки Сталинградгидростроя. Все это говорило об отношении к стройке, но и накладывало обязательства на всех людей, работающих на строительстве ГЭС. Ощущала это и Нелли Павловна.

Библиотека использовала все методы и формы работы, искала что-то новое, как, например, передвижные библиотеки. Сначала их было тридцать, потом их число дошло до пятидесяти. В каждом подразделении Сталинградгидростроя были технические информаторы, это грамотные инженеры, которые из приносимой «передвижниками»-библиотекарями литературы отбирали то, что может заинтересовать специалистов, и давали эту литературу для просмотра. Библиотекари сделали огромное количество плакатов, которые информировали о том, в каком управлении и кто является информатором, библиотекарем-общественником, по какому телефону можно позвонить с возникшими вопросами. Все техинформаторы и библиотекари-общественники приезжали в техническую библиотеку для работы с вновь поступившей литературой, отбирали нужное, чтобы потом работать уже на местах с людьми. Библиотека получала неограниченное количество литературы, все это выкладывалось в читальном зале по тематике.

Велась и совместная работа библиотеки и Управлений. В начале года Нелли Павловна ходила по кабинетам, разговаривала с главными инженерами, записывала все проблемные вопросы года. Затем по этим вопросам готовилась специальная литература. Библиографом тогда работала Ирина Аркадьевна Данилова, которая показывала специалистам новые издания, оставляла их для работы.

Работа библиотеки получалась нетипичной: фонд рос огромными темпами, было очень много читателей. Раз в год библиотека Сталинградгидростроя стала сдавать отчеты в Государственную научно-публичную библиотеку СССР, которая руководила своими региональными филиалами, хотя библиотека Сталин-

градгидростроя не была ее филиалом. Ученый совет при ГНПБ СССР дважды решал вопрос, к кому же относится техническая библиотека Сталинградгидростроя. Одним из решений было передать библиотеку Совнаркому, так как от стройки требовалось много средств на ее содержание, пополнение библиотечного фонда. Но работа библиотеки и стройки была настолько тесной, что свою библиотеку Сталинградгидрострой не захотел отдавать.

Читателей в библиотеке было много (до 10 тыс.), это были и инженерно-технический состав стройки, и рабочие. Очень многие на стройке учились, для этого библиотека создавала все условия.



Канатная дорога с вантовым переходом. 1950-е годы



У библиотеки в то время была установка: «Каждый читатель — твой лучший друг и родственник». Всех читателей так и встречали, хотя штат библиотеки был небольшой. Многие делились непосредственно с Нелли Павловной своими изобретениями, придумками.

Нелли Павловна вспоминает свои первые ощущения, когда она решила попасть в Сталинград по канатной дороге. Эти ощущения были не очень приятные: узенькая качающаяся дорожка, а в щели между деревянными полосками, где-то далеко внизу, видна вода. От этого кружилась голова. Вспоминает Нелли Павловна, как однажды на этой дороге ей встретился знакомый, который перебирался на четвереньках, он не мог идти. Нелли Павловна не может сказать, что она очень храбрая, но она приспособилась ходить по канатной дороге. Дожидалась группу мужчин, просила их идти не слишком быстро и, близко пристраиваясь сзади к кому-нибудь из них, переходила по канатной дороге туда и обратно.

Со многими интересными людьми свела жизнь Нелли Павловну Орлову. Встречалась Нелли Павловна с В. Н. Терешковой, А. П. Маресьевым, с генералом Батовым, со многими писателями. На стройку приезжали много иностранных делегаций. Вспоминает Нелли Павловна приезд знаменитого военачальника С. М. Буденного.

Гостей привозили на пристань на катерах, здесь их встречали работники управления Сталинградгидростроя. Так как около пристани было много песка, то для гостей от пристани расстилались дорожки, а по краям дорожки располагались встречающие, тепло аплодирующие гостям.

Люди в то время были большими патриотами. Никто не ехал на стройку за длинным рублем. Чувство гордости переполняло душу за то, что ты имеешь хоть какое-то отношение к великому сооружению, которое рождалось на твоих глазах. Нелли Павловна считает, что ей очень повезло в жизни: она приехала на эту грандиозную стройку, встретила здесь замечательных людей. Благодаря этой стройке жизнь у Нелли Павловны получилась замечательная.

(Из воспоминаний Н. П. Орловой — первостроителя).

Чтобы передвигать технику, строительные материалы и оборудование, необходимые для строительства, нужны были надежные дороги и мощный железнодорожный транспорт.



С. М. Буденный в гостях у волжан



Строительство железнодорожных путей на левом берегу Волги. 1950-е годы



Э. Авсейков — заслуженный строитель России

Когда первостроители пришли в голую заволжскую степь, она была рассечена железной дорогой, уходившей на восток от приютившейся на самом берегу Волги станции Пост-Паромная. Железнодорожная переправа через Волгу на станции Паромная имела большое значение не только во время войны. В течение первых десяти лет стройки эта станция обеспечивала почти все железнодорожные перевозки цемента, металла, оборудования... Составы со станции Паромная и с востока прибывали на разъезд 10-й километр (сейчас там станция Трубная), оттуда на станцию ГЭС-строительная и дальше вагонами грузы доставлялись к каждому заводу, объекту.

Надо иметь богатое воображение, чтобы представить сегодня картину: строятся здания на въезде в город, вокруг них зона для заключенных-строителей, вышки для охраны, а там, где сейчас проходят улицы Логинова и XIX партсъезда, мотовоз тащит железнодорожный состав. Куда он проследует? На шлюзы, ЦРМЗ или на остров Зеленый по путям, проходившим рядом с нынешним автодорожным спуском к мосту через Ахтубу.

(Из воспоминаний Э. Авсейкова — заслуженного строителя России).

Предстояло построить пути, разветвления, станции и базы обслуживания мощного транспорта, связать в единую цепь правый берег с левым через огромную переправу.

Неоценимую помощь первостроителям оказывало руководство Приволжской железной дороги. Извлекались из тайников нужные стройке материалы, оборудование, механизмы.

22 марта 1951 года в адрес новостройки прибыл первый паровоз серии «9П». На его водяных баках броско выделялась надпись: «Великой стройке от коллектива Муромского паровозостроительного завода». Патриотизм у людей того времени был очень высокий. Как только начиналась большая стройка, на предприятиях разворачивалось соревнование за досрочный выпуск нужных ей машин, оборудования, стройматериалов. Так было и в Муроме.

Первенца назвали «малышкой». Через два месяца пришел второй такой же паровоз. А к концу октября их было уже шесть.

Поток грузов возрастал с каждым днем. Сложным был их путь. От станции Орловка до станции Причальной они отправлялись поездами. Потом вагоны небольшими группами переправлялись паромом. А на другом берегу их уже ждал паровоз и буквально выхватывал, чтобы быстрее освободить паром. Здесь формировался поезд и со станции Паромной через полустанок 10-й километр попадал на пути гидростроителей.

Первые строители города хорошо помнят станцию Паромная. Сюда с правого берега прибывали составы с оборудованием для возведения ГЭС. К этой ветке начали пристыковываться все железнодорожные пути великой стройки.



Первый энергопоезд на строительстве Сталинградской ГЭС. 1952 год



О значимости железной дороги на первом этапе говорит уже то, что током стройку питал энергопоезд, стоящий на рельсах. Под здание депо еще только рыли котлован, поэтому решили создать временное депо.

В одном из тупичков неподалеку от нынешней автобусной остановки «Управление», ближе к Ахтубе, разместили энергопоезд, а на другом ответвлении — вагончики для дежурного, кладовой, бытовки.

Шло время. Рос коллектив железнодорожников. На стройку стали поступать более мощные паровозы серии «Э». Они сменили «мальшиек» на подъездной работе, так как тянули поезда более тяжелого веса.

Особые трудности для паровозников и путейцев создавала стихия: затяжные осенние дожди, снежные зимы и весенняя распутица. Доставка грузов автотранспортом к местам работ резко сокращалась или прекращалась вовсе. Выручали железнодорожники.

(Из воспоминаний И. Шевченко).



М. И. Мартыненко (справа) на строительстве ГЭС

Мария Ивановна Мартыненко родилась в Сталинградской области в 1926 году. Детей в семье было пятеро, и, когда отец и старший брат ушли на фронт, Мария осталась за старшую. Всю войну она проработала на сельскохозяйственных работах: работала на прицепе, тракторе, пасла скотину. Отец Марии погиб на фронте. После окончания войны в 1946 году Мария Ивановна приезжает в Сталинград и поступает работать формовщицей чугуно-литейного цеха тракторного завода. Жила с мамой, братьями и младшей сестрой в землянке на Спартановке.

В начале 1950-х годов заговорили о строительстве Сталинградской ГЭС, а тут, на станции Спартановка, начало организовываться Управление железнодорожного транспорта (УЖДТ) Сталинградгидростоя, да и работать Марии Ивановне хотелось на свежем воздухе. Так в мае 1951 года она стала участницей строительства Сталинградской ГЭС.

Отдел кадров располагался в Сталинграде, около кинотеатра «Победа». Когда Мария Ивановна туда пришла, то увидела в основном военных мужчин в погонах. Разыскав станцию Спартановка, увидела, что станция еще не построена, только прокладывались железнодорожные пути и эту работу выполняли заключенные. Места, где они работали, были огорожены колючей проволокой, вокруг стояли вышки. Начальником станции был Федор Иванович Дудин.

Уже через несколько дней было построено маленькое здание для дежурных по станции, где их начали учить сигнализации и ПТЭ — правилам технической эксплуатации. Чтобы переправить грузы на левый берег Волги, поезда шли до станции Орловка, до разъезда 30-й километр и на станцию Спартановка (она была тупиковой). Здесь вагоны принимались и отправлялись на станцию Паромная, где их на пароме переправляли на другой берег.

На станции Спартановка Мария Ивановна проработала до 1952 года, а потом перешла работать на левый берег Волги.

С февраля того же года она стала жить в Каменном поселке. Добиралась до него пешком по льду через Волгу с чемоданом и узлом.

В то время в поселке было построено только три дома, а рядом находился участок, огороженный проволокой, где строили дома заключенные. Кругом лежали стройматериалы: камень, кирпич, лес и др.

Мария Ивановна поселилась в доме № 14, там находилось женское общежитие. Сейчас это первый квартал.

Мария Ивановна с трудом нашла свое новое место работы — станцию ГЭС-строительная, которая располагалась в маленьком домике. Существует она и сейчас у базы УМТС.

Когда шла по улице (сейчас это улица Горького), заключенные под конвоем укладывали щебень, прокладывали дорогу.

Начальником М. И. Мартыновой стал Василий Андреевич Середин. Некоторое время Мария Ивановна работала весовщицей, затем стрелочницей. На уже построенных путях принимали и отправляли вагоны, рядом прокладывали новые пути.

Позже стали строиться новые станции: Щебеночная, Арматурная, станция на острове Зеленом. В то время поселок освещался с помощью электропоезда, к которому постоянно подавался уголь.

Помнит Мария Ивановна, как строились литерные кварталы, хлебозавод,



Зимняя переправа через Волгу в поселок Волжский. 1950-е годы



Станция ГЭС-строительная. 1950-е годы



Панорама строительства кварталов «А» и «Б»



Железнодорожная станция Поймённая. 1950-е годы

бетонный завод, больничный городок, магазины. Первое время продукты и хлеб покупали в Сталинграде. Зимой ходили через Волгу по льду, а летом — на пароме. Когда через Волгу провели канатную дорогу, ходили по ней. Выручал и магазинчик в селе Безродном. Позже в первом квартале стали строить маленькие ларьки. Основной пищей были макароны, горох, маргарин и сахар, это то, что можно было купить на зарплату, которую получала Мария Ивановна. Первое время воду к домам привозили в бочках, на верблюдах.

Строители жили в палатках, на частных квартирах в близких и далеких селах. После амнистии 1953 года многие семьи поселились в освободившихся юртах, бараках, где раньше жили заключенные. Коллеги Марии Ивановны — железнодорожники жили в вагонах. Позднее для них начали строить 2-этажные деревянные дома без удобств.

Вспоминает Мария Ивановна жаркое лето 1954 года — вокруг ни кустика, ни деревца. Поэтому, когда на здании военкомата в первом квартале она увидела плакат, на котором был нарисован город, утопающий в зелени и цветах, с надписью: «Таким будет наш город», — подумала: «Обманывают, здесь ничего не вырастет». Но прошли годы, и благодаря людям город Волжский утопает в зелени. (Из воспоминаний М. И. Мартыненко — первостроителя).

Для обеспечения железнодорожных перевозок в пределах строительства на Сталинградгидрострое было организовано **Управление железнодорожного транспорта** с мощным парком подвижного состава и развитой сетью железных дорог. В Управлении были 42 паровоза разных серий, 35 мотовозов, 21 желез-

нодорожный, 17 порталных, 6 башенных 40-тонных кранов, разных вагонов — 983.

Для связи между путями МПС и основными объектами строительства **было проложено 285 км железнодорожных путей**. С начала строительства до 1960 года железнодорожным транспортом **было перевезено свыше 20 млн т различных грузов**.

В 1950 году, когда фронт работ на левом берегу только начинал разворачиваться, строительству сразу же потребовалась электроэнергия. Трудность решения этой задачи заключалась в том, что в районе строительства на левом берегу Волги не было никаких источников электроэнергии, а для того, чтобы работали земснаряды, электрические экскаваторы, большое количество другого оборудования, требовался не один десяток тысяч киловатт.

Было принято решение соорудить постоянный 110-киловольтный переход через Волгу с линией на металлических опорах. Для решения этой задачи требовалось немало времени. Поэтому до окончания строительства этой линии организовали временное энергоснабжение. Сначала были сооружены две дизельные электростанции. Через некоторое время, в 1952 году, вступил в строй энергопоезд мощностью 4000 кВт. Это дало возможность работать малым земснарядам, экскаваторам, однако такая мощность долго удовлетворять стройку не могла.

Шло строительство высоковольтного перехода через Волгу. Возникла сложность с монтажом 90-метровых опор. Эту проблему надо было решать быстро. Все предлагаемые варианты не подходили. Выручил стройку инженер



Строительство ЛЭП-110 кВт. Апрель 1953 год

Сталинградского управления «Стальмонтаж», предложив оригинальную конструкцию ползучего крана. Вскоре кран был изготовлен в мастерских «Стальмонтажа», и приступили к монтажу самих опор.

В течение двух месяцев удалось смонтировать уникальные 90-метровые опоры высоковольтного перехода и сам переход.

Проблема обеспечения строительства электроэнергией была решена.

В начале 1951 года по путевке армейского комсомола на строительство Сталинградской ГЭС приехал И. Ильин и стал работать в только что созданном Управлении электроснабжения. Вместе с ним на стройку прибыли энергетики А. А. Артеменко, В. А. Васильев, Г. А. Шелехов, А. Я. Титов, Б. Р. Петренко, Ф. Н. Радюков, К. М. Макаров, И. В. Шувалов, А. И. Кирсанов и другие. Гостиницей для них, как и для других первопроходцев, были палатки, которые ставились на берегах Ахтубы.

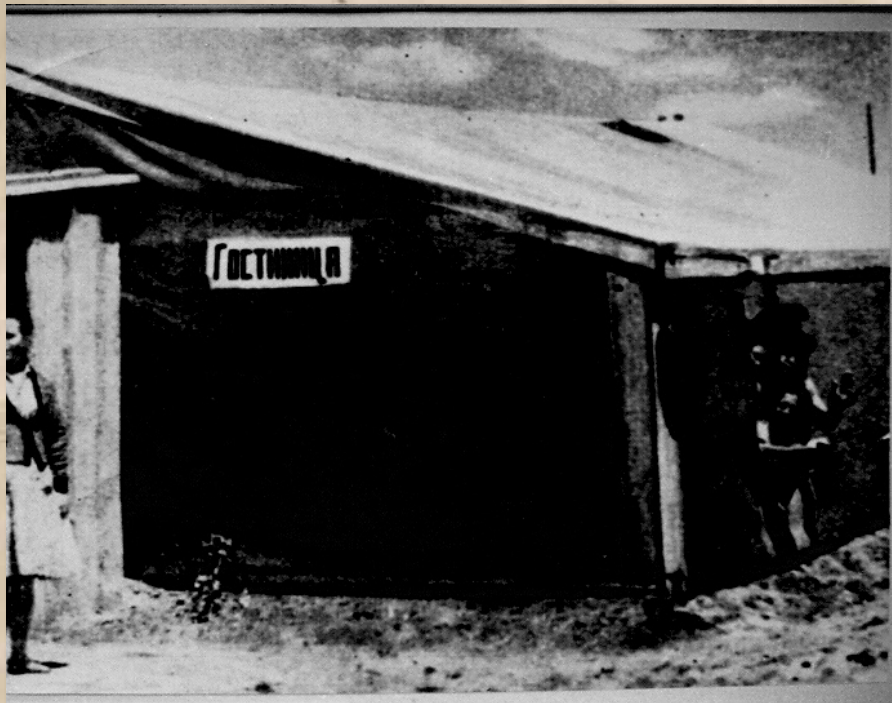
Электроэнергия для стройки требовалась с первых дней, поэтому было принято решение об установке временных дизельных электростанций (ДЭС). В кратчайший срок, за полгода, в районе нынешней автозаправочной станции на улице Карбышева была смонтирована ДЭС с пятью генераторами, обеспечившая энергией стройдвор, палаточный городок и первые жилые дома в Деревянном поселке.

В сентябре этого же года в квартале «Б» построили и ввели вторую ДЭС с четырьмя генераторами. Потребность в электроэнергии росла с каждым днем, поэтому ранней осенью прибыли два энергопоезда мощностью четыре тысячи киловатт. И уже в ноябре оба начали питать электроэнергией строительные площадки, землеройные механизмы и земснаряды.

Но и этого уже было мало. В начале 1952 года начался монтаж высоковольтных линий в 110 киловольт Сталинград — остров Зеленый с уникальным по тому времени переходом через Волгу в районе завода «Красный Октябрь». Строительные и монтажные работы на этих объектах велись днем и ночью. В середине лета вступили в строй и приняли электрические нагрузки подстанция на о. Зеленом, а в феврале 1953 года — подстанция № 2 и подстанция в поселке Волжском. При монтаже подстанции на о. Зеленом возникли осложнения, связанные с транспортировкой через Ахтубу силового трансформатора весом более 50 т. Этими работами руководил молодой инженер В. А. Гаврелюк. По расчетам, ледяной покров должен был выдержать вес трансформатора. Однако когда его стали тащить, лед под ним стал оседать.

Из Сталинграда приехали начальник строительства Ф. Г. Логинов и главный энергетик стройки А. А. Артеменко. Артеменко предложил наладить переправу по дну реки. Водолазы проверили дно Ахтубы и после расчистки русла от ледяного покрова переправили трансформатор на правый берег.

На великую стройку приезжало много замечательных людей. Хочется сказать об инженере Анатолии Яковлевиче Титове. В начале Великой Отечественной войны, прямо со школьной скамьи, он ушел на фронт. Его тяжело ранило. Врачи сделали все, чтобы спасти ему жизнь, но обе ноги и часть легкого пришлось ампутировать. Инвалидом первой груп-



Первая гостиница в палаточном городке

ны Анатолий вернулся домой, окончил вечернюю школу, затем Новочеркасский политехнический институт, получил специальность инженера-электрика. После окончания института попросил направить его на строительство Сталинградской ГЭС. Но государственная комиссия отклонила его просьбу, учитывая состояние его здоровья.

Анатолий обратился с письмом в газету «Правда», в котором он просил содействия в направлении его на строительство, заверял, что обузой для коллектива строителей не будет. Просьбу его удовлетворили. В 1951 году он приехал на строительство, жил, как и все остальные, в палатках, работал дежурным инженером энергопоездов, потом инженером-диспетчером управления энергоснабжения. Титов был душой коллектива энергетиков. Своим трудолюбием, энергией, добросовестным отношением к любому заданию он заражал и вдохновлял всех.

(Из воспоминаний И. Ильина — старшего инженера предприятия «Левобережные электрические сети»).



Монтаж подстанции № 2 в п. Волжском. Июль 1952 года

Размах стройки стремительно нарастал. Каждый день возникали новые проблемы, которые необходимо было решать. Один из путей решения этих проблем был нетрадиционным.

Благодаря главному инженеру Сталинградгидростроя Степану Романовичу Медведеву строительство Сталинградского гидроузла шло в тесном сотрудничестве с учеными страны. Был заключен договор о сотрудничестве Академии наук СССР со строительством ГЭС.

В ноябре 1951 года по приглашению руководства стройки из Москвы прибыла бригада Академии наук СССР, состоявшая из 16 научных работников и возглавляемая академиком В. С. Кулебакиным. Это была первая в стране практическая конференция, в которой принимали участие ученые и строители, которая проходила непосредственно на строительстве ГЭС. Цель приезда бригады — ознакомить коллектив Сталинградской ГЭС с работами, проводимыми в Академии наук по вопросам строительства гидроэлектростанции и магистрального самотечного канала.

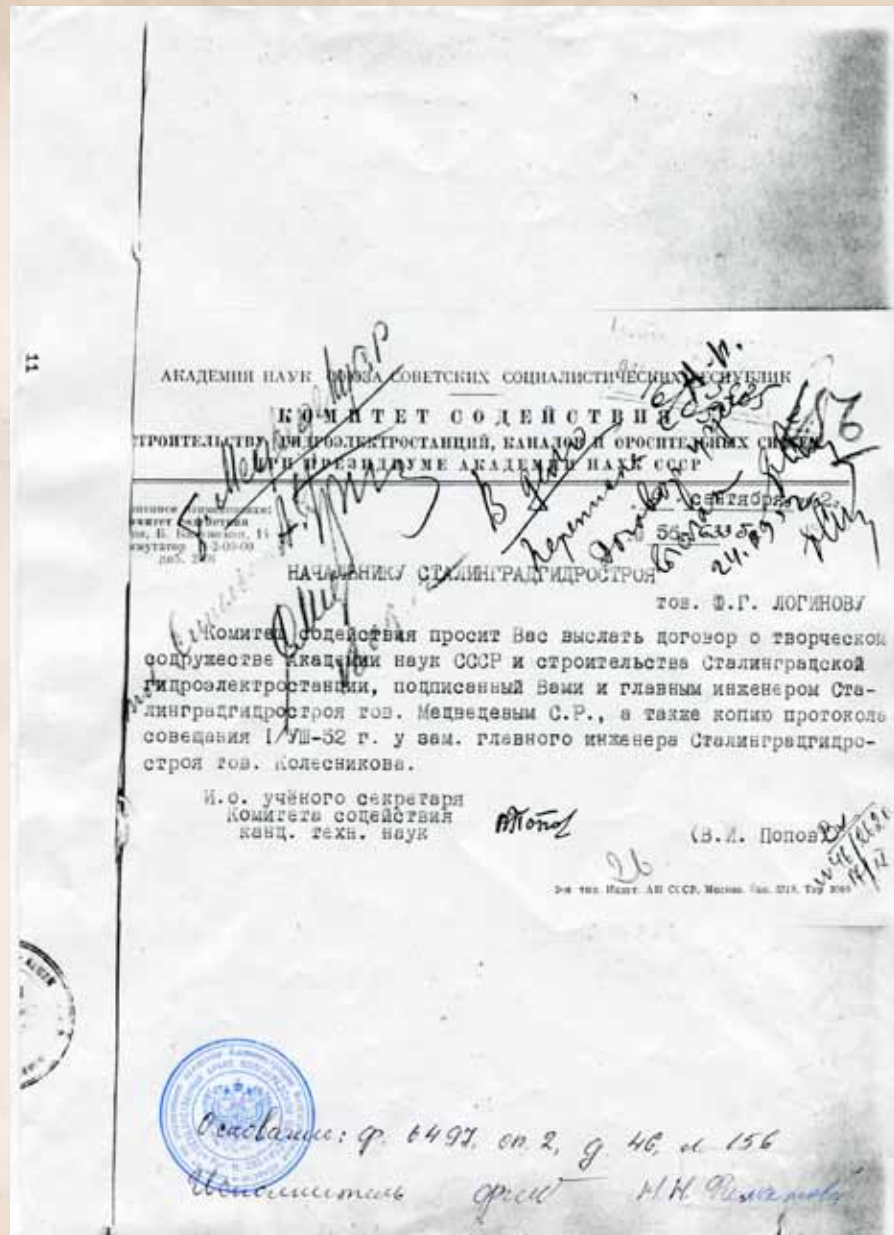


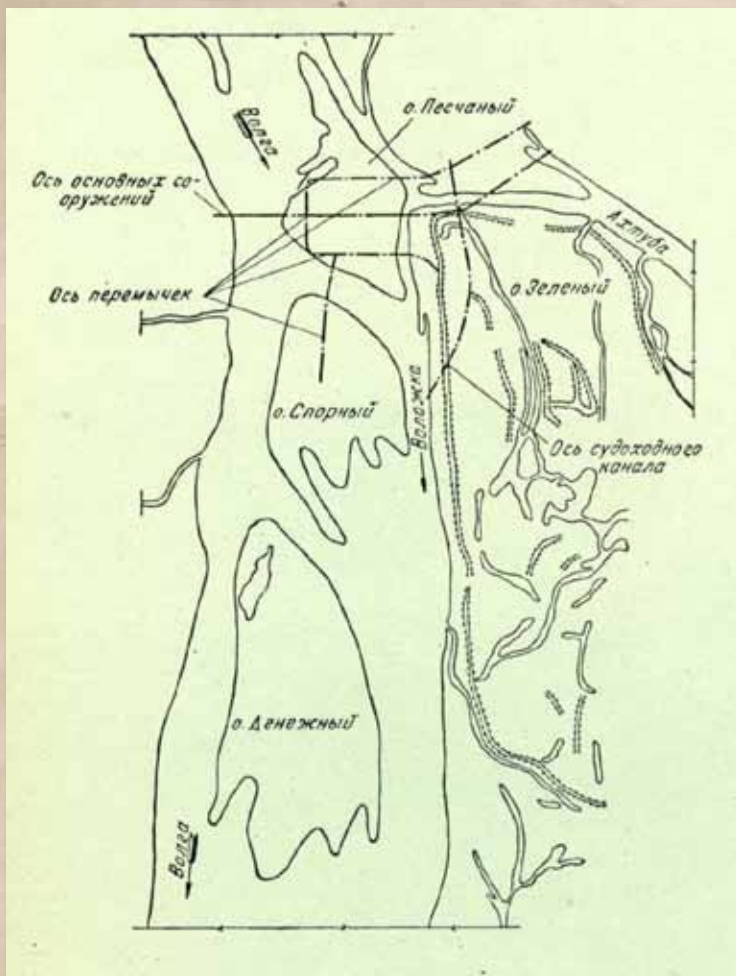
Начальник Сталинградгидростроя Ф. Г. Логинов (второй справа) с участниками конференции. 1951 год

Академик В. С. Кулебякин сделал доклад о научно-технических проблемах, решаемых Академией наук СССР в связи со строительством величайших гидроэлектростанций и каналов. Действительный член и вице-президент Академии архитектуры СССР В. М. Келдыш выступил с сообщением о работах Академии архитектуры, связанных со строительством нового города гидростроевцев. Профессор, доктор технических наук Н. Г. Домбровский в докладе рассказал о новых видах оборудования для механизации строительных работ и передовом опыте эксплуатации этого оборудования.

Всего на технической конференции было заслушано 12 докладов, в том числе доклад главного инженера строительства С. Р. Медведева об основных принципах организации бетонных и земляных работ на стройке.

Время пребывания бригады ученых было использовано для встреч с коллективами строителей и механизаторов, для изучения и обмена передовым опытом, консультаций и оказания помощи инженерно-техническим работникам в решении практических задач строительства.





Строительство Сталинградской ГЭС стало полигоном для практического воплощения идей творческих и ищущих новых людей.

В процессе сооружения Сталинградской ГЭС стройка использовалась как огромный экспериментальный стенд, на котором рождались и проходили первую производственную проверку многие новые машины и механизированные приемы работ. **За годы строительства были созданы и испытаны более 250 наименований.**

Местом строительства основных сооружений — гидроэлектростанции и водосливной плотины — был выбран остров Песчаный. Это самое узкое место реки Волги.

Это был оптимальный район расположения Сталинградского гидроузла, выбранный в результате инженерно-геологической разведки условий участка долины Волги выше Сталинграда длиной около 120 км.

Третье крупное сооружение — шлюз наметили возвести у истоков реки Ахтубы — места выхода ее из Волги.

В данных природных условиях наиболее целесообразна была компоновка гидроузла с расположением всех бетонных сооружений на левобережной пойме.

На острове Песчаном предстояло вырыть котлован основных сооружений ГЭС. От стенок котлована до волжской воды расстояние равнялось 80—100 метрам. Дно котлована опускалось почти на 40 метров ниже уровня Волги.

Чтобы оградить котлован от волжских вод и соединить остров Песчаный с левым берегом, нужно было воздвигнуть земляные перемычки, которые перерезали исток реки Ахтубы.

Ахтуба — необычная река, ее истоком служит Волга. Перекрытие Ахтубы перемычками обрекало ее на высыхание, и оставляло значительную часть Волго-Ахтубинской поймы без влаги.

Ахтуба — самый крупный рукав Волги. На протяжении нескольких сотен километров Ахтуба несет свои воды параллельно Волге. Между Волгой и Ахтубой раскинулась зеленая пойма, с высоты птичьего полета напоминающая изумруд.

Площадь Волго-Ахтубинской поймы — 700—800 тыс. га, а вместе с дельтой — два миллиона гектаров. Ширина ее колеблется от 10 до 40 км. Вся она в прожилках бесчисленных проток, ериков, стариц, ручьев. Пойма пролегла до самой Астрахани.

Волго-Ахтубинская пойма — одна из величайших и плодороднейших долин мира, не уступающая знаменитым долинам Нила, Ганга, Инда. По своим качествам волжская илистая влага превосходит и богатые разложения тропической растительности Нила, и лесовые воды Хуанхэ. Какие дары приносит этот уголок природы людям!

В связи с тем, что створ гидроузла пересекал реку Ахтубу, потребовалось соединить ее с Волгой каналом длиной около 6,5 км.

Было очевидно, что на стройках с огромными объемами земляных работ без применения гидромеханизации справиться в установленные сроки невозможно.



Ерик Казенный. 1950-е годы



Но в это время все ресурсы Гидромеханизации — десятки мощных земснарядов, многочисленная вспомогательная механизация, людские ресурсы, и в том числе ресурсы опытных специалистов, были полностью загружены на строительстве Цимлянского гидроузла и канала Волго-Дон. Но ждать окончания строительства этих объектов было нельзя. Да и Волго-Донских ресурсов для строительства грандиозных объектов на великих волжских стройках было недостаточно.

Было принято решение перебросить пятую контору гидромеханизации из города Киева, где она занималась строительством девяти новых мощных земснарядов типа 500-60, в город Сталинград, для руководства изготовлением новых сверхмощных земснарядов 1000-80 на Сталинградской судовой верфи и организации Сталинградской конторы гидромеханизации.



В. С. Сверановский

Передислокацию пятой конторы гидромеханизации и установку контактов с руководителями организаций, с которыми предстояло работать, пришлось осуществлять ее начальнику — В. С. Сверановскому. В небольшом подвале дома на Курской улице тогда еще разрушенного Сталинграда разместилась пятая контора гидромеханизации и начала действовать.

Директором Сталинградской судовой верфи был тогда один из прославленных командиров оборонной промышленности в военные годы Е. Э. Рубинчик. Генерал-майор инженерно-технической службы, очень редко надевавший форму и регалии, выглядел очень просто. Но сквозь эту простоту проглядывался сгусток энергии, которая буквально выплескивалась из него. Это был подвижный, живой, как ртуть, человек.

Постановлением правительства для Сталинградской судовой верфи было определено строительство шести земснарядов 1000-80 и четырех 300-40. Комплектация и техническое руководство, а также поэтапная и окончательная приемка земснарядов были возложены на пятую контору гидромеханизации.

Контакт был налажен очень быстро. Взаимная помощь в согласовании ряда изменений, в постановке комплектующего оборудования, а также помощь через правительственные органы в поставке необходимого металла позволили в установленные сроки построить и отбуксировать на стройки земснаряды.

Значительно сложнее складывались тогда отношения с главной организацией, с которой предстояло работать на строительстве Сталинградского гидроузла, — Сталинградгидростроем.

Возглавлял Сталинградгидрострой известный гидростроитель — Федор Георгиевич Логинов. Колоритный человек: огромного роста, решительный, своенравный, единоначальник, все брал на себя.

Будучи весьма эрудированным человеком и предвидя эффективность гидромеханизированных работ, Ф. Г. Логинов с первых встреч предложил организовать Гидромеханизацию в составе Сталинградгидростроя.

Все ресурсы, все специалисты Гидромеханизации были тогда объединены в составе мощной организации, имеющей широкие связи с заводами — поставщиками оборудования, материалов, запасных частей.

Учитывая, что организация Сталинградской конторы гидромеханизации предполагалась не только для работы на Сталинградской ГЭС, но и на дальнейший период, то предложение со стороны Ф. Г. Логинова как с государственной точки зрения, так и с точки зрения бесперебойной работы конторы было неприемлемо. Такой же точки зрения придерживались и в министерстве, и в правительстве.



Пока шли споры, поступили земснаряды, которые укомплектовывались кадрами, готовились документы, и, наконец, ранней весной 1951 года приказом министерства была организована самостоятельная хозяйственная единица — Сталинградская контора гидромеханизации (в дальнейшем переименованная в Волгоградское строительное управление гидромеханизации). Начальником новой организации был назначен В. С. Серановский.

Земснаряды поступили, трубы шли непрерывным потоком, прибывали люди, которые монтировали трубы и осваивали работу земснарядов. В трудных условиях рос и укреплялся коллектив Гидромеханизации.

Надо было переселяться к месту производства работ. Ограничения в отпуске строительных материалов не давали возможности построить помещения на острове Зеленом, где начали разворачиваться работы. Тогда Гидромеханизация обратилась к лесникам, работавшим в Ельшанке, и купила у них несколько срубов домишек, снятых с пригнанных плотов. В этих домишках во время сплава скрывались от непогоды плотогоны.

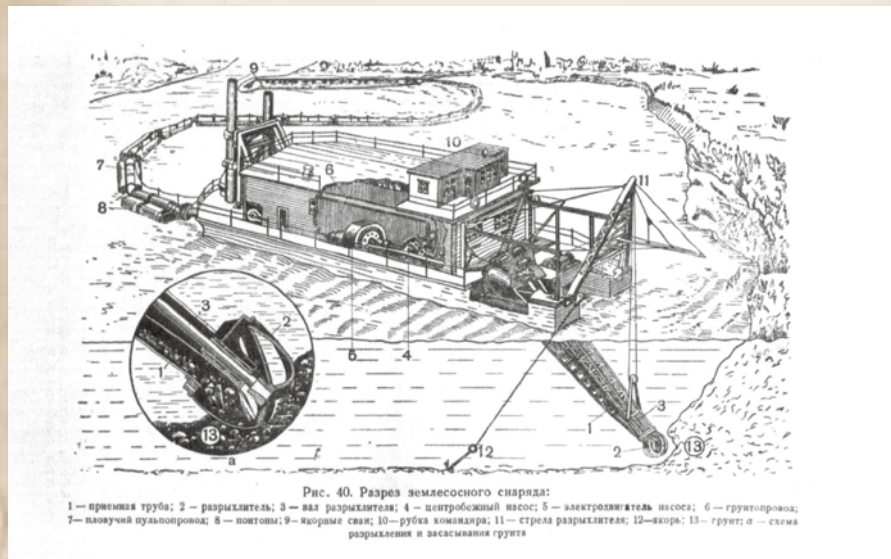
Приобретенные срубы были установлены на том месте, где впоследствии была построена и развилась база Сталинградского строительного управления гидромеханизации, и где полностью развернул способности его замечательный коллектив.

В конце 1951 года вышли постановление правительства и приказ министерства. В них было подтверждено, что Сталинградская контора гидромеханизации является самостоятельным подразделением, работающим у Сталинградгидростроя на субподряде. На этом споры были завершены, и, к чести Ф. Г. Логинова, он в дальнейшем не чинил препятствий гидромеханизаторам.

(Из воспоминаний В. С. Сверановского — первого начальника Сталинградской конторы гидромеханизации).

Осенью 1951 года к острову Зеленый подошел первый земснаряд № 321. В этом месте нужно было начинать прокладку нового истока реки Ахтубы — Волго-Ахтубинского канала.

Местные жители никогда не слышали таких слов: «гидромеханизация», «земснаряд». Посмотреть на него сбежались все от мала до велика.



Внешне земснаряд напоминает большое судно необычной формы. В носовой его части укреплен массивная металлическая рама в форме треугольника. С вершины этой треугольной рамы вниз опущены толстые стальные канаты. Они поддерживают находящуюся под водой вторую раму. На ней укреплен разрыхлитель грунта — огромная стальная фреза. Фрезу вращает мощный электродвигатель. Вгрызаясь в берег, разрыхлитель быстро подрывает сыпучий грунт, смешивая его с водой. Образовавшаяся пульпа всасывается через отверстие всасывающей трубы, расположенной немного ниже оси разрыхлителя. Всасывание пульпы производится мощным центробежным насосом специальной конструкции, установленным в корпусе земснаряда. Отсюда пульпа перекачивается по трубам к месту намыва. Земснаряд рассчитан на переброску пульпы на расстояние до 3 км.

Механизмы земснарядов приводятся в действие электродвигателями мощностью до 5 тыс. киловатт. Это такое количество энергии, которое могло бы осветить областной город вроде Полтавы. Газета «Стройка коммунизма» от 25 июля 1953 года (газета из фондов Волжского историко-краеведческого музея, № 1033 нв. ф.).

На трассе канала предполагалось вынуть около 6 млн кубометров грунта. Чтобы выполнить работу в установленные сроки, нужно было трудиться с большим напряжением. На помощь первому земснаряду в начале лета пришли еще два с Цимлянского гидроузла — № 502 и № 504 и земснаряд № 322 с Волго-Донского канала. Земснаряды № 321 и № 322 были повернуты в противоположные стороны к Волге и Ахтубе. Им навстречу со стороны рек двинулись земснаряды № 502 и № 504.



Панорама строительства Волго-Ахтубинского канала. Земснаряд № 322 в забое. 2 сентября 1952 года



Земснаряд № 502 на строительстве Сталинградской ГЭС

К концу лета обе пары увидели друг друга и стали отсчитывать дни до встречи. 20 октября 1952 года, точно в установленный срок, был открыт новый путь из Волги в Ахтубу — Волго-Ахтубинский канал.

Летом 1952 года к волжскому берегу севернее Сталинграда, против поселка Рынок, причалил земснаряд, построенный Сталинградскими судостроителями. Это был сверхмощный земснаряд-«тысячник» № 1005, созданный коллективом Сталинградской судовой верфи и вынимающий за час 1000 кубометров грунта. На его борту надпись: «Сталинградцы — Сталинградгидрострою». Он стал флагманом во флотилии земснарядов, ставших в забой у острова Песчаного.

Начиналась разработка котлованов под здание ГЭС и водосливную плотину, а также намыв плотин и перемычек, которые должны были окружить котлован со всех сторон. До наступления весеннего паводка в перемычки необходимо было намывать 7 млн кубометров грунта.

Огромными фрезами грызли остров Песчаный и рушили в воду целые глыбы грунта четыре земснаряда. Изменилась река Ахтуба. Ее исток был наглухо закрыт перемычкой, которая с каждым днем становилась выше. Гнали и гнали земснаряды на перемычку десятки тысяч кубометров грунтовой жижи, вынутой из котлована.



Земснаряд-«тысячник» № 1005



Остров Песчаный. Работы по возведению шпунтовой перемычки

В бураны, в пургу, при двадцатиградусном морозе не останавливались земснаряды. Несмотря на отсутствие опыта круглогодичной работы, гидромеханизаторы решили ряд сложнейших вопросов организации зимнего намыва. Скоро река будет перегороджена второй, низовой перемычкой.

Но воды Волги могли легко размывать песчаные дамбы, если их не защитить. Всесокрушающей силе воды инженеры решили противопоставить мощную стенку из шпунта — стальных пластин, глубоко забитых в землю. Вдоль песчаного острова поднялась полуторакилометровая стальная шпунтовая перемычка, усиленная земляным барьером, чтобы полностью отразить натиск волжских вод. Верховая и низовая перемычки сомкнулись наглухо, и район строительства был окружен крепкой стеной.

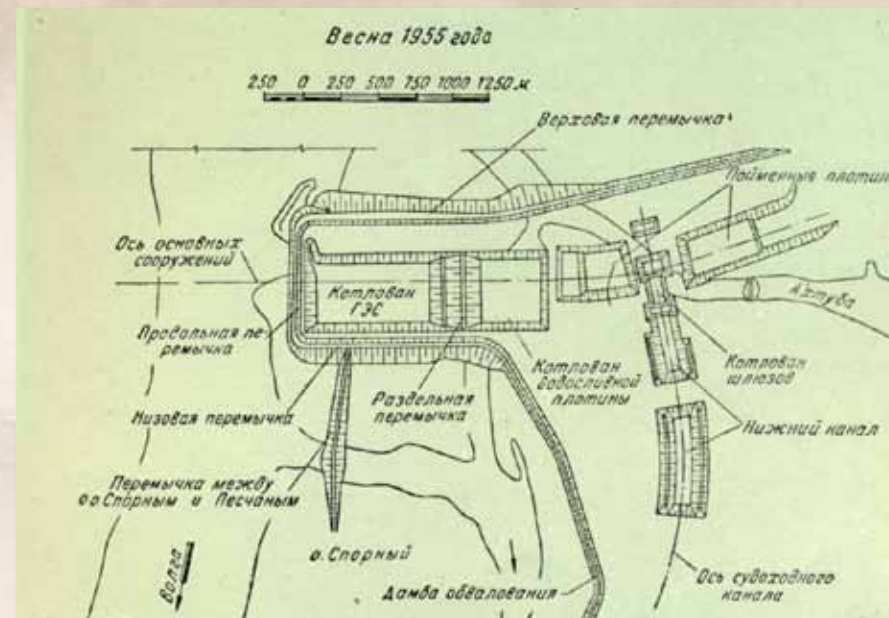


Схема перемычек на строительстве Сталинградской ГЭС

Перемычка

И в воду, где гляделись тучи,
В речной наносный вязкий грунт,
Сопя, кряхтя, копер плавучий
Вбивал стальной, упругий шпунт.
Вдоль металлической ограды,
От берегов наискосок,
По трубам — Волгу земснаряды
Грядюю грудили песок.
Она врезалась в волны клином.
С крутою спорила волной
И на раздолье лебедином
Всплыла широкою стеной.
По ней в осенний вечер долгий
В машине едешь не спеша,
И сам не веришь, что у Волги
Здесь с боем взят был каждый шаг.

В. Кулагин



Строительная площадка Сталинградского гидроузла поражала своими размерами. Один лишь котлован под здание ГЭС занимал почти 50 га. В нем располагался целый индустриальный городок с армадой разнообразных машин. Работы шли на глубине сорока метров под защитой стен из металла и грунта. Волжская вода плескалась высоко над головами строителей.

В начале работ в 1952 году котлован ГЭС и водосливной плотины были объединены.

Длина котлована ГЭС составляла 726 м, ширина — 420 м. Длина котлована водосливной плотины — 778 м, ширина — 578 м. Фактического разделения котлованов не было.

В 1951 году, окончив Ростовское мореходное училище, Александр Семенович Венгелев попадает на строительство Цимлянского гидроузла. Всех приехавших выпускников распределили на земснаряды багермейстерами. Александр Семенович пошел сначала на «трехсотку» (земснаряд производительностью 300 куб. м грунта в час). Позднее начал работать на «пятисотке» (500 куб. м грунта в час) старшим багермейстером. На Цимле работали зиму, а в апреле набрали Цимлянское водохранилище, и работа для земснарядов закончилась. «Трехсотки» отправили на Волго-Балтийский канал, Вытегру, в Горький, а «пятисотки» — на строительство Куйбышевской и Сталинградской ГЭС.

Александр Семенович Венгелев с командой из трех человек сопровождал земснаряд на Сталинградгидрострой по недавно открытым шлюзам Волго-Донского канала. Земснаряд надо было взять на буксир, завести в камеру, вывести из камеры, на выход из Волги.

Александр Семенович уже предполагал, что останется на строительстве Сталинградской ГЭС. Так в 1952 году, в июне, он стал сталинградгидростроевцем.

Отдельным этапом сюда же были отправлены команды заключенных, которые работали на земснарядах на Цимле.

Поселили вновь прибывших на острове Зеленом. Он действительно тогда был зеленым, его еще называли Лесной, т. к. на нем был сплошной непроходимый лес, цветущие сады.



А. С. Венгелев



Брандвахты — жилье для работников Гидромеханизации. 1951 год



Земснаряды 1000-80 и 500-60 в забое под котлован ГЭС и плотину. Август 1952 года

Первое время, пока было тепло, жили прямо на земснарядах в небольших каютах по два человека. Здесь же стояли два дебаркадера, в которых располагалось и Управление гидромеханизации, и разные службы. На дебаркадерах жили также те, кто приехал с семьями. На берегу расположилась столовая-землянка, которая наполовину была углублена в грунт. Рядом со столовой, на чистом месте, под навесом на столбах находились мастерские.

На острове Зеленом располагалось три лагерных отделения: два мужских и одно — женское. Там, где сейчас конечная остановка автобуса, стояли длинные бараки, в которых жили заключенные.

Заключенные работали и на земснарядах. Отношения с ними были деловые, нормальные. Как только земснаряд становился в забой, то по периметру располагался конвой, охрана. Прожекторы должны были освещать всю территорию, где работали заключенные. Если нужно было передвигаться на лодке по периметру, то это делалось с членами команды земснаряда, если надо было высадиться на берег для каких-либо работ, то подключался конвой. Заключенных заинтересовывали хорошей работой, если выработка была 151%, то один день заключения засчитывался за три. Поэтому они группировались, бездельников

изгоняли сами и работали хорошо. Заключенные в основном имели статьи за кражи, растраты, хулиганство. После амнистии 1953 года некоторые из заключенных остались на строительстве в качестве вольнонаемных рабочих, обзавелись семьями.

После амнистии заключенных освободились и жилые помещения. Их переоборудовали, сделали комнатки и расселили туда работников Гидромеханизации.

С 1952 года Гидромеханизацией руководил Иван Михайлович Буздыгар. Он был профессиональным офицером — военным инженером-подполковником. Некоторые начальники отдавали приказы, требовали выполнения, а все остальное их не касалось. И. М. Буздыгар вникал во все вопросы. Часто приезжал на земснаряды, всем интересовался. На острове Зеленом начал расти поселок, который строители называли Буздыгаровка, потому что Иван Михайлович разрешил всем, кто хотел построить свой домик, использовать материалы, которые привозили на остров Зеленый. Этот поселок находился в том месте, где сейчас вход в канал.

По прибытии на строительство Сталинградской ГЭС пять земснарядов завели в котлован на острове Песчаном: 508, 509, 510, 515 и «тысячник». С июня 1952 года стояла задача возвести дамбы-перемычки по периметру котлована длиной 12 км, чтобы начавшийся весной 1953 года паводок не затопил котлован. Во время паводка остров Песчаный затоплялся, когда вода отходила, он появлялся над водой на 2—2,5 метра. Каждому земснаряду был определен фронт работ.

Позднее Александра Семеновича перевели на земснаряд № 1005. Здесь была уже большая команда — 50 человек, все молодые люди, демобилизованные с флота, не новички на плаву. Эти 50 человек были разбиты на три смены. Земснаряды должны были работать круглосуточно, без выходных и праздников, ударными темпами. Перемычки нужно было закольцевать.

В ноябре 1952 года возникла проблема: рано началась зима. Ударил морозы. Земснаряды из котлована вывели, остался один «тысячник». Лед толщиной до 60—70 см образовался быстро, льды заковали земснаряд и он не мог двигаться. Его еще можно было шевелить вправо-влево, а длинный 500-метровый «хвост» из понтонов было уже не оторвать.

Выходили на работу бригады с пешнями, разбивали лед, взрывали его. Но от взрывов образовывались только воронки, а трещин не было. Лед пилили даже пилами, прожигали, прогревали электроспиралью, но ничего поделаться не могли. Приехал куратор из Москвы с вопросом, почему земснаряд стоит. Все руководство собралось на совещание, приказ был сутками думать, не выходить, но проблему решить.

Решили так: пока есть возможность, двигаться хотя бы в стороны, осто-



Работа земснаряда в зимних условиях

рожно углубиться до 20 м, тогда грунт должен был поползти, ведь он песчаный. Так и получилось, грунт рушился, удар волны от его обрушения был такой, что лед ломался. Этим и пользовались, не давали земснаряду застояться, замерзнуть. На берегу стояли запасные понтоны, которые вставляли между земснарядом и вмерзшими понтонами. Таким образом, продвинулись на 40 метров, а потом решили прокладывать трубы по льду (лед был крепкий), без понтонов. Вот так и продвигалась работа. Успели все сделать до паводка.

Позднее, когда земснарядами был выбран песчаный грунт, перемычки были намывы. Перемычкой разделили и котлован на две части: под водосливную плотину и под здание ГЭС. В той части, которая была глубже, оставили два земснаряда, чтобы откачать воду. Затем земснаряды вывели из котлована, а в котлован зашли экскаваторы, скреперы, бульдозеры и начали углубляться в более твердый грунт и вывозить породу наверх.

Ответственным моментом для Гидромеханизации стало затопление котлована в 1958 году. Подготовка к этому событию началась недели за полторы. Из котлована надо было все вывезти и убраться — оборудование и механизмы, остатки металлоконструкций и мусор.



Перетаскивание земснаряда из котлована ГЭС в Волгу по суше. 1953 год

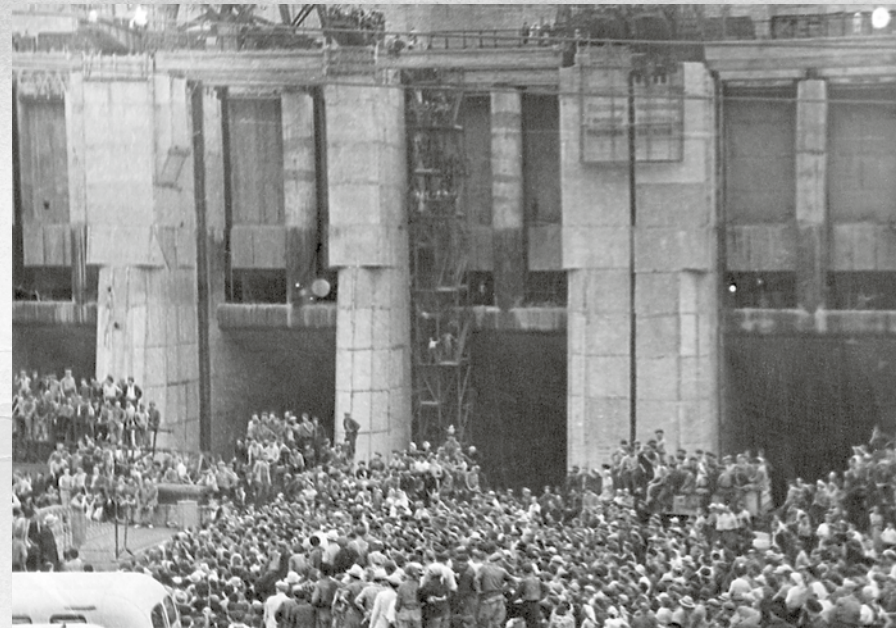
Перед затоплением из котлована через перемычку убирали, перетаскивали земснаряды. Помогали в этом деле работники Сталинградской судовой верфи, вместе с Виктором Ивановичем Юценко они разработали специальные сани из хорошей лиственницы, проложили шпунт коробом вниз, смазали солидолом и в нем сани «плыли». Нужно было поднять земснаряды на высоту 60 м. Тащили сани бульдозерами.

В 1952 году, когда приехали на стройку, в поселке строились первые здания на въезде. Заключение строили дома в литерных кварталах. Кругом степь, палатки. В свободное время особо заняться было нечем. Устраивали танцы около столовой, поливали водой площадку и танцевали, играли на гармошках, гитарах. Когда открылся кинотеатр «Знамя», культурная жизнь переместилась туда, там встречали Новый 1954 год. Встречали с шампанским, все помещение клуба было общим буфетом.

Позднее в котловане стали проходить концерты приезжающих и местных артистов. Была большая столовая, поэтому концерты проходили и в столовой, и на специальной площадке. Приезжало на стройку, в город много писателей, поэтов. Писатель Николай Погодин специально жил на земснаряде, чтобы



Там, где сейчас находится плавательный бассейн, в те годы располагался рынок. Сюда приезжали торговать продуктами из окружных деревень: из Средней Ахтубы, из Лебяжей Поляны, из поймы



25-тысячная аудитория на рисберме котлована ГЭС слушает концерт артистов Большого театра. 25 июня 1958 года



Из более дальних районов товар привозили на верблюдах. Торговали всем, что выращивали. Самая вкусная картошка была из поймы

общаться с людьми и писать о строителях. Утром встанет, позавтракает, поднимется на площадку, откуда виден весь котлован, и наблюдает, общается с людьми, делает записи. Бывали здесь Борис Полевой, Евгений Долматовский и другие.

Александр Семенович вспоминает о том, какое количество осетров в то время было в Волге! Когда начался паводок, он поехал к знакомому в Верхнюю Ахтубу. В районе нынешнего стадиона располагались огороды местных жителей. Подъезжая, увидели, что все, кто только мог, сели на лодки и баграми, цепляя под жабры, перетаскивают осетров. Их так много подошло, что они сплошной стеной перегородили реку. Вот, что такое была Ахтуба! Здесь Александр Сергеевич впервые увидел осетров, да еще в таком количестве, рыба шла не только по Волге, но и по Ахтубе.

За строительство Сталинградской ГЭС Александр Семенович Венгелев награжден орденом Трудового Красного Знамени. Он был одним из 2013 человек, награжденных за работу на этой стройке.

(Из воспоминаний А. С. Венгелева — первостроителя).



Д. Ф. Валяев

Дмитрий Феофанович Валяев приехал на строительство Сталинградского гидроузла в июле 1952 года. После того как на строительстве Цимлянской ГЭС были закончены основные работы гидромеханизации, его откомандировали в распоряжение Сталинградской конторы Гидромеханизации. На стройку он приехал по направлению. Работал старшим инженером-энергетиком 2-го участка гидромеханизации, который разрабатывал котлован.

Коллегами по работе оказались главный инженер Виктор Иванович Ющенко, начальник участка Иван Яковлевич Легкоступ.

В то время настрой был такой: надо было выполнять работу, которая была каждый день, каждую ночь, каждый час. Поднять могли в любое время суток, часто работа была экстремальной. Поначалу находились на казарменном положении, работали рядом с заключенными. Было тяжело, но разочарований не было, это была хорошая школа, которой сейчас не найти.

Жарким летом 1953 года на Левобережье свирепствовал гнус (по форме он похож на летающих муравьев), который лез в глаза, нос, уши, буквально облеплял лицо, шею, руки. Для борьбы с гнусом даже подключили науку (точнее, медицинскую академию). Но, увы, кроме пропитанных вонючим составом сеток-накидок, ничего существенного предложить они не смогли. На собственном опыте выяснилось, что гнус не очень-то жаловал запах гвоздичного одеколона. Им и спасались.

Кроме того, стояла такая жара, что ночью спать можно было более или менее комфортно, лишь обернувшись мокрой простыней. Но и она быстро высыхала.

Когда вышло постановление о начале строительства ГЭС около Сталинграда, все начиналось с нуля, не было проекта, некому было строить, негде было жить. Это был период колоссального напряжения, создавалась уникальная производственная база, накапливались производственные силы.

До 1953 года основными строителями были заключенные. Постепенно приезжали вольнонаемные, специалисты с других строек. 18 тыс. молодых людей прибыли на строительство: комсомольцы, служащие после армии, выпускники учебных заведений.

В период руководства Ю. И. Гаевского на стройке начались простои. Приехав с маленькой станции, он просто не «потянул» масштабы строительства Сталинградской ГЭС. Он не смог организовать работу, финансирование. В то время руководитель должен был делать не только то, что ему поручено, но и влиять на тех, кто обеспечивает порученное дело.

Строительство возобновилось в полную силу с приходом на строительство А. П. Александрова. Стройка напоминала настоящий строительный конвейер, работали в три смены, без остановок и срывов. Это был период уникальных возможностей людей.

(Из воспоминаний Д. Ф. Валяева — первостроителя).



Временные постройки на о. Песчаном. Декабрь 1952 года



Виктор и Надежда Симаковы на строительстве Сталинградской ГЭС. 1950-е годы

Шло жаркое лето 1952 года. Строительство Волго-Донского канала подходило к завершению, и перед многими работниками стоял выбор: куда, на какую стройку податься? И тут, как нельзя кстати, постановление правительства о строительстве Сталинградской ГЭС.

Семья Симаковых (пять человек) приехала в Сталинград, жить было негде, даже угол снять не у кого. Вечером катер перебросил их на остров Зеленый. Разжег глава семьи костерок под большим дубом, уложил детей в раскладные кровати, а сам пошел искать ветки для шалаша. Утром, когда проснулись, увидели неподалеку от берега двухэтажное плавучее строение. Вывеска гласила, что это контора Гидромеханизации. Подошел мужчина, отрекомендовавшийся парторгом, и поселил семью в большую брезентовую палатку. Мошки — тьма-тьмушая. Дети прячутся в палатке, а мужики-трактористы жалуются, что дети плачут, спать не дают. Встал вопрос: где подыскать жилье? Жилья не было, и пришлось главе семьи строить его самому, тем более что бревен, оторванных от плотов, на берегу было много, да и горбылька из-под носа конторы малость «увести» было можно. С устройством на работу проблем не возникло: Виктора Алексеевича Симакова приняли электриком, а жену его, Надежду, — кладовщицей.

У каждого в памяти о тех днях осталось самое существенное и впечатляющее. Для Виктора Алексеевича, например, это была канатная дорога, которую любили и гордились ею. Это была основная артерия стройки. Она была неповторимым инженерным сооружением. «Канатка» была, как мираж в пустыне, и исчезла без следа. Ее отражение осталось только в фотодокументах. Только вот, пожалуй, величавая бетонная плотина могла бы рассказать о том, какой выдающийся вклад внесла в ее сооружение протянутая высоко вверх «канатка».

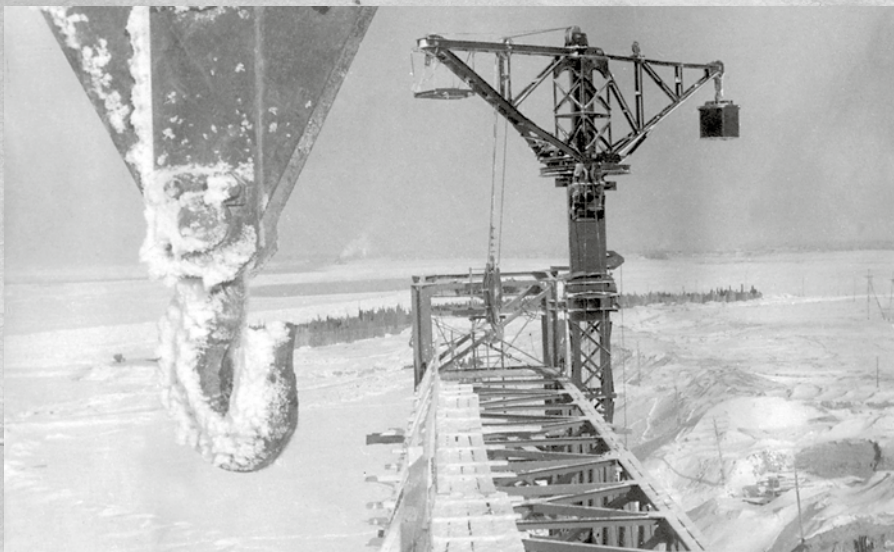
Строители видели, как тяговые тросы тянули многочисленные ковши с инертными материалами. У плотин ковши опрокидывались и возвращались неторопливо назад, на противоположный берег. Покачивался пешеходный мостик. По нему туда-сюда сновали люди. Пешеходным мостиком можно было пользоваться только по пропускам.

Виктор Алексеевич вспоминает, как возводились пилоны «канатки». Была зима. Жуткий мороз. И на этом жутком морозе, на самом верху пилон, на стометровой высоте работали люди, сваривали металлические конструкции. А ведь там мороз был еще крепче. Да еще «сталинградский ветерок» перехватывал дыхание. Да, на верхотуре работали настоящие мужчины! Они были сильнее ветра и мороза, которые были ничем и на стометровой высоте. Вот такие люди трудились на стройке зимой 1953/1954 года.

Хорошие были годы. Люди могли не только хорошо работать, но и отлично отдыхать. Часто в выходные дни выезжали с семьями в пойму: играли в волейбол, пели песни, танцевали.

(Из воспоминаний В. А. Симакова — первостроителя, ветерана Гидромеханизации).





Семья Симаковых с друзьями на отдыхе в пойме. 1950-е годы



М. А. Зайцев

Михаил Александрович Зайцев попал на строительство Сталинградской ГЭС, отслужив семь лет на Балтийском флоте. Еще в армии услышал, что на Волге будет строиться крупнейшая в мире ГЭС. Это была «стройка коммунизма», это звучало, это было интересно. Молодежь тогда воспитывалась в духе патриотизма, поэтому, демобилизовавшись в 1951 году, Михаил Александрович с группой сослуживцев оказался на волжской земле.

В Управлении Сталинградгидростроя всех моряков направляли в Гидромеханизацию. Так Михаил Александрович стал гидромеханизатором. Получив должность механика земснаряда, поехал на остров Зеленый, где тогда располагалась контора.

Работа была интересная, да и сама жизнь была интересной. Конечно, были и трудности, например, с жильем. Сначала устроили жить на брандвахте, с каютной системой. Вскоре Михаил Александрович женился и жену свою привел сюда же. После рождения дочки семья Зайцевых получила квартиру в «финском» домике на две семьи.

Работы было много, прокладывался Волго-Ахтубинский канал. Михаил Александрович работал на земснаряде № 502. Людей не хватало, так что на одном земснаряде команда почти полностью состояла из заключенных, но работали они исключительно хорошо.

В то время работа у всех стояла на первом месте. Если была необходимость, то работали и ночью. Если земснаряд по какой-либо причине выходил из строя, то в его ремонте принимали участие все: и механики, и электрики, и матросы, чтобы как можно быстрее пустить земснаряд.

Михаил Александрович не был ни комсомольцем, ни коммунистом, но ходил на все открытые собрания. Было интересно узнать, каковы планы на будущее. Этим интересовались все, равнодушных не было. В то время планы «спускались» сверху, но на месте их обсуждали, думали, как лучше, быстрее, грамотнее построить работу.

Позднее Михаил Александрович заочно окончил мореходку, так как на стройке начали вводить совмещение профессий, и механик обязательно должен был быть судоводителем.



Быть судоводителем у Михаила Александровича Зайцева получилось хорошо, и он перевелся на работу в водный транспорт. Работал капитаном ледокола, теплохода.

На строительстве Сталинградской ГЭС земснаряды работали и в зимнее время, поэтому в Гидромеханизации было несколько небольших ледоколов. В их задачу входило делать «двор» вокруг земснаряда, обеспечивать ему «чистую воду» для маневрирования.

Большой вклад внесла Гидромеханизация в строительство Сталинградской ГЭС!

Вспоминает Михаил Александрович, что жили дружно, не было железных дверей, решеток. Хорошо работали и хорошо отдыхали. В Гидромеханизации обращали внимание и на то, чем люди занимаются в свободное время. В Гидромеханизации была своя футбольная команда, духовой оркестр, люди участвовали в художественной самодеятельности, часто выезжали на отдых в пойму.

Михаил Александрович Зайцев считает, что это был интересный период в его жизни и до сих пор сохранились те ощущения подъема, воодушевления, с которыми жили и работали. Обидно, что сейчас к этому относятся с каким-то скептицизмом. А в те годы так жила вся молодежь, и в первую очередь с любовью к Родине.

(Из воспоминаний М. А. Зайцева — первостроителя).



Участники художественной самодеятельности Гидромеханизации. 1955 год



Панорама эстакады для укладки труб во время зимнего намыва. 1953 года

В первые годы работы на строительстве Сталинградской ГЭС гидромеханизаторы выемку и намыв грунта вели старым испытанным эстакадным способом.

Для пульповодов, по которым на карту намыва подается смесь воды с грунтом, строились эстакады, иногда достигавшие семиметровой высоты. Требовалось большое количество времени, людей, техники, лесоматериалов, чтобы построить эстакады, проложить по ним трубы.

В 1954 году впервые был применен безэстакадный намыв грунта. Отпала необходимость в возведении эстакад — трубы укладывались прямо в грунт. В 5 раз уменьшилась численность бригад по обслуживанию земснаряда, вдвое снизилась себестоимость одного кубометра уложенного грунта, легче стал труд людей.

В 1953 году земснаряды закончили свою работу в котловане и ушли в новые забои.

Гидромеханизаторы как будто отошли на второй план. Впереди было много больших и трудных работ: поднять на 17 метров пойменную и левобережную земляные плотины, насыпать трехкилометровую дамбу аванпорта, создать резервы грунта для перекрытия Волги.

В период строительства Сталинградской ГЭС гидромеханизаторы достигли рекордных в мировой строительной практике показателей по объемам и интенсивности гидромеханизированных работ. Этим способом было выполнено 122 млн кубометров земляных работ, годовая производительность была доведена до 34 млн кубометров грунта, суточная — 310 тыс.



Безэстакадный намыв грунта. 1954 год

Ударными темпами шло не только строительство гидроузла. Разрастался и поселок Волжский. Строились новые дома, кварталы, прокладывались дороги, высаживались первые деревья и кустарники.

Семья Заболотниковых приехала на строительство Сталинградской ГЭС 16 июня 1952 года.

Во время строительства Волго-Донского канала в сельских районах комплектовались бригады вольнонаемных рабочих, которые потом «разбавлялись» заключенными. Возглавляли такие бригады люди, занимающие руководящие должности. Командировки с такими бригадами длились 3—6 месяцев. Во главе одной из таких бригад и стоял Александр Сидорович Заболотников. Его бригада отличилась хорошей работой на строительстве Волго-Донского канала, и было предложено рекомендовать Александра Сидоровича на строительство Сталинградской ГЭС.

В 1-м квартале (в здании старого военкомата) располагалось общежитие офицеров охраны лагерей среднего состава.

Когда общежитие убрали, здание отдали под учреждения. Две комнаты на втором этаже отдали под исполнительный комитет поселка Волжский, в штате которого было сначала два человека: председатель — Александр Сидорович Заболотников и секретарь. Александр Сидорович выпросил у председателя Среднеахтубинского района стол и стулья для кабинетов, приобрели пишущую машинку. Печать Александр Сидорович всегда носил с собой.

После обустройства Александр Сидорович отправился представляться начальнику Сталинградгидростроя Ф. Г. Логинову. Проводя планерку и представив А. С. Заболотникова, Логинов сказал: «Ну вот, товарищи, теперь в будущем городе есть советская власть. Давайте ее привлекать ко всем нашим задачам».

Первоочередными направлениями работы Александра Сидоровича были медицинские учреждения, школы, хлебозавод.

Когда строилась первая школа, никто не верил, что она будет построена в срок. Чтобы сдать ее к 1 сентября, Заболотникову приходилось обращаться с просьбами в партком, застройком, кабинеты всех заводов.



А. С. Заболотников — председатель поселкового совета Волжского. 1950-е годы



Приехавшие в поселок школьники уже к концу августа перезнакомились. Их Александр Сидорович привлек к разгрузке парт.

Осенью 1952 года комсомольцы-активисты первой школы, среди которых был и Юрий Заболотников, начали копать ямки под закладку скверика на улице, которая позднее получила название Комсомольской. Когда Ф. Г. Логинов увидел их работу, сказал: «Молодцы, комсомольцы, ваш скверик так и будет называться — Комсомольским». Этот скверик засадили белыми акациями, которые так любил Ф. Г. Логинов. Юрию Александровичу на всю жизнь запомнился запах цветущей белой акации, пчелы, красота сквера.



Строительство школы № 1 в поселке Волжском. 20 августа 1952 года



Ю. Федоров, И. Перфильев, Ю. Заболотников



Ю. А. Заболотников — студент

В свободное время комсомольцы работали на подсобных работах, везде, где были нужны, делали спуск к реке Ахтубе, оказывали помощь колхозам. Среди ребят прошел клич: «Отработать 600 часов на строительстве Дворца культуры и стадиона».

В 1955 году, после окончания школы, Юрий Александрович Заболотников начал работать автослесарем ремонтного цеха АТК-3 автоуправления Сталинградгидростроя. Вместе с ним трудился и его друг, сын известного всей стройке шофера Георгия Рожнова. Георгий Рожнов после производственной травмы был переведен на работу начальником ремонтного цеха, в который и пришли работать друзья.

В это время в самом разгаре было рытье котлована, где использовались 10-тонные машины Ярославского завода и МАЗы. Машин в котловане не хватало, поэтому отремонтировать их старались как можно быстрее, работали в три смены. Если бывали перебои с запасными частями, то их снимали со старых машин, реставрировали и ставили на новые.

Бурная комсомольская жизнь продолжалась и на работе. Ю. А. Заболотников был председателем комсомольского прожектора АТК-3, участвовал в художественной самодеятельности. Во время посевной или жатвы создавались агитбригады, организовывались выезды к колхозникам, выступления.

В 1957 году Юрий Александрович Заболотников поступает в Сталинградский институт инженеров городского хозяйства. В летние месяцы на стройку приезжало много студентов — пройти практику, подзаработать. Многие добывались сюда распределения после окончания учебы. Было ощущение, что это — «стройка века», всех переполняла гордость от участия в ней.

Хорошее было время...

(Из воспоминаний Юрия Александровича Заболотникова — сына первого председателя поселкового Совета Волжского Александра Сидоровича Заболотникова — участника строительства Сталинградской ГЭС, председателя Совета первостроителей г. Волжского).



В. Н. Еременко на комсомольском субботнике в Лебяжьей Поляне. 1954 год



Участники агитбригады. 1950-е годы



Е. П. Оловяникова

Евдокия Петровна Оловяникова приехала на строительство Сталинградской ГЭС с мужем из города Кургана. Там она работала инспектором по дошкольному воспитанию.

Сначала муж приехал на стройку один, а в апреле 1953 года приехала и Евдокия Петровна. Приехав в поселок Волжский, Евдокия Петровна пошла в Управление строительством, чтобы устроиться на работу, однако свободных вакансий на тот момент не было.

Когда семья Оловяниковых приехала в поселок, уже был построен 1-й квартал, строился второй, вокруг была голая степь. Жили в 1-м квартале в общежитии 3-комнатной квартиры. В одной комнате жили 6 человек, в проходной — 7 человек, в маленькой комнате жила женщина с ребенком.

Уже в начале июня 1953 года за Евдокией Петровной пришли из отдела кадров. Предложили открыть детский сад, но здание для него еще только строилось, поэтому детский сад открывали в жилом доме в 5-м квартале. Открывать детский сад нужно было срочно, так как много строителей приехало на строительство с маленькими детьми.

Евдокия Петровна вспоминает, что ее повезли к строителям, которые жили в домах, где до этого размещались заключенные. В помещениях еще оставались нары, среди которых бегали дети.

Свою работу Евдокия Петровна начала с поездки в Сталинград. Нашла там фабрику, которая делала мебель, по альбому заказала образцы детской мебели. Столики, стульчики, раскладушки на фабрике были. На базе подобрали столы, стулья для воспитателей, инвентарь для кухни. Так в течение пяти дней Евдокия Петровна открыла детский сад на две группы, для 50 детей. В одном подъезде располагался детский сад, в другом Селиванова открыла ясли, детей брали с 2-месячного возраста. Участок для детского сада огородили, но кроме голой земли на нем ничего не было.



Отдел кадров направлял на работу воспитателей, нянь. Одной из воспитательниц работала Зоя Ивановна Варенникова, которая имела педагогическое образование, вторая воспитательница была без образования. Прачек по штату не было, стиральных машин тоже, поэтому стирали нянечки руками. Не было холодильников, продукты заготавливались только на один день, но обеспечивали продуктами очень хорошо. На работу персонал возил на подводе дед Горишный. И воспитателям, и няням работать приходилось много. Дети оставались в детском саду на ночь и няни ночевали вместе с ними.



Однако вскоре пришлось освободить помещение, где находился детский сад, нужно было переезжать в еще недостроенное помещение с печным отоплением и проблемами с водой. В детский сад привозили большие бревна, их надо было пилить, колоть. Тут помогли шефы — работники СУГС-1. Дрова часто оказывались сырые и плохо горели.

К сентябрю 1953 года Евдокии Петровне дали комнату в коммунальной квартире. Комната была большая, но ставить в нее было нечего, пришлось помянуться с начальником УРСа и переехать в комнату меньшей площади. Мебель в поселке Волжском еще не продавали, для того, чтобы купить хотя бы кровать, приходилось ехать в Сталинград. В Сталинград отправлялись пароходом. Часто в магазине продавали кровати, на которых даже краска еще не высохла.

После освобождения многие заключенные остались на стройке. Но по поселку ходить не боялись. Когда заключенных со стройки увезли, после них остались дома-«коробки». Многие, в том числе и мы с мужем, получили там квартиры. Самим пришлось устанавливать двери, рамы. Сквозь щели в полу был виден первый этаж. Обустраиваться, налаживать быт надо было самим.

Жизнь и работа была нелегкая, но никаких разочарований не было.

(Из воспоминаний Е. П. Оловянниковой — первостроителя).

Август 1952 года, поселок Волжский, Каменный городок. Единственный сквер по улице Комсомольской засажен белой акацией. Газончики вдоль аллеи радуют глаз цветущей петуньей, табаком, львиным зевом. Здесь, в сквере на скамейке, познакомятся взрослые школьницы Лиля Гордиенко и Люся Дорогова. Они будут учиться в одном классе, а пока школа за колючей проволокой, много строительного мусора, горы земли и им не верится, что 1 сентября они сядут в ней за парты.



Л. Р. Дорогова. 1950-е годы

Строители и учителя сделали все возможное, и 1 сентября у школьников поселка Волжского, как у всех, прозвучал звонок. Фотокоры! Журналисты! В документальном журнале перед художественным фильмом люди всей страны могли видеть школьников, детей строителей Сталинградской ГЭС, входящих в новую школу. В 1954 году они станут первыми выпускниками школы.

Зимой 1953 года выпал такой снег, что некоторые школьники пропустили уроки.

В марте 1953 года умер И. В. Сталин. На линейке об этом сообщил директор школы Николай Степанович Щелкин. Плакали и учителя, и ученики.

В феврале 1954 года школа стала избирательным участком. Проходили выборы в Верховный Совет СССР и местные органы власти. Старшеклассники стали агитаторами. Бежали после школы к избирателям, носили «Огоньки». Ребятам все было инте-



Траурный митинг, посвященный памяти И. В. Сталина, в п. Волжском. Март 1953 года



Начало голосования на избирательном участке в школе № 31. 14 марта 1954 года

ресно, их отпускали с уроков. Не меньше трудились талантливые школьники — шли репетиции, готовился концерт силами учащихся в день выборов. Школьный соловей — Толя Наумочкин. Стихотворение «Зоя» М. Алигер читала красавица Рита Аристова.

В школе имелся свой радиоузел. Командовал им девятиклассник Слава Толбинский. На больших переменах танцевали все учащиеся.

К сильным ветрам, жаркому сухому воздуху организм привыкал не сразу. А еще здесь впервые почувствовали силу бьющих тебя смерчей, ядовитость мошкары, увидели перекати-поле. В знойные ночи укрывались влажными простынями.

Ахтуба! Широкая, глубокая, прозрачная. Воду пили прямо из реки. Мимо проходили пароходы — «Совет», «Салют». На них колхозники из Ленинска, Заплавного, Средней Ахтубы везли овощную, молочную продукцию на рынки Сталинграда.

В Волжском на большой ровной площадке, где сейчас бассейн, располагался местный базарчик со столиками, ларьками. Сюда по утрам сельяне приносили свою продукцию (овощи, молоко, рыбу).

С высокого берега Ахтубы открывался великолепный обзор. Взгляд вправо: здесь берет начало наша судоходная Ахтуба; здесь

место строительства гидротехнических сооружений. Взгляд влево: тропинка по склону. Она ведет в село Верхняя Ахтуба (с. Безродное). А прямо внизу плодовый сад, бахча: арбузы, дыни, тыквы. Это принадлежит сельянам.

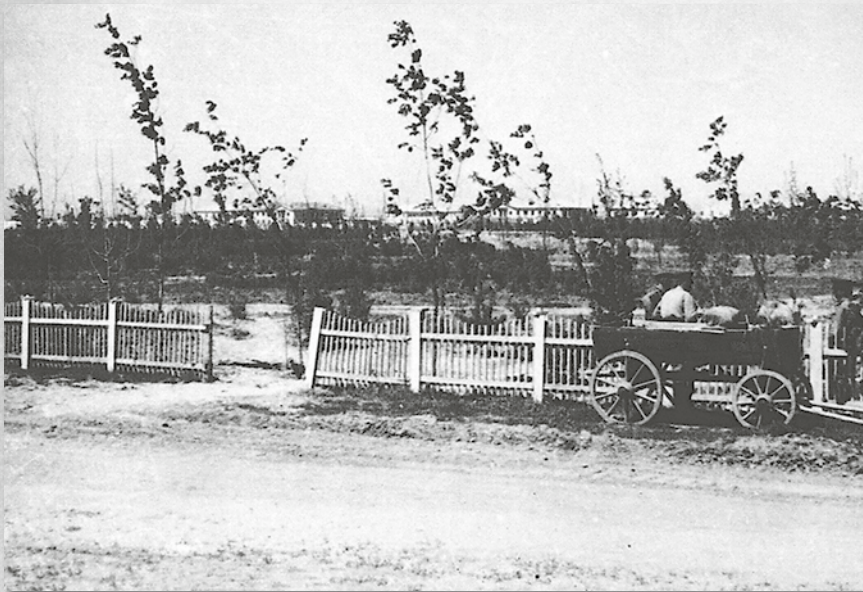
Сам Волжский — сплошной строительный полигон. Построены два квартала. Электроэнергию вырабатывает энергопоезд. Воду брали из артезианских скважин. На кухне дровяная печь. Электроплитки были на вес золота. Дрова хранились в сарае внутри квартала. Между вторым и третьим кварталами — овраг.

Городской парк представлял собой участок вспаханной пластами земли, с прутиками, посаженными рядками. Земля рыжая.

Жители городка всегда здоровались друг с другом. Все были знакомы. Двери многих домов днем не запирались на ключ. Вечером в кинотеатр «Знамя» шли дружно, как на праздник. Демонстрировалось много лент со спектаклями.

В начале пятидесятых добраться из Волжского в Сталинград было делом сложным. Долго шел пароход «Совет», огибая острова и причаливая к Скудрам, Спартановке. В районе строительства выручал паром. Потом, когда каналом Волга-Ахтуба отделили от материка остров Зеленый, катер «Москвич» доставлял пассажиров за 1,5 часа. Зимой же добирались по левому берегу Волги до Красной Слободы или до Спартановки по льду Волги. В то время, наверное, каждый из строителей, студентов хоть раз прошелся по канатной дорожке.

(Из воспоминаний Л. Р. Сытиной — инженера-строителя).



Начало закладки парка в п. Волжском. Начало 1950-х годов



Виктор Васильевич Лепилкин родился 5 марта 1935 года. Работать начал с восьми лет. В войну работать, кроме женщин и детей, было некому. Приходилось сидеть на конских граблях, собирать скошенную траву, копнить ее, стоговать. Учиться Виктор Васильевич пошел во время войны, окончил 4 класса — и снова на работу.

На строительство Сталинградской ГЭС пришел в феврале 1953 года. Учебу продолжил в вечерней школе. Так как ему не было еще 18 лет, то ни на один завод работать не брали. Устроился монтером второго класса в Главную контору связи (ГКС). Своей специальностью пришлось учиться прямо на участке. Доводилось и канавы копать, и кабель тянуть. Протянули кабель и по дну Волги. В поселке Рынок стояли вехи, организовывали дежурство, чтобы бросаемыми якорями не повредили кабель. Зажигали огни на бакенах. Кабель был протянут и по канатной дороге, и по бетоновозной эстакаде.

В 1954 году Виктор Васильевич ушел служить в армию, а в 1958 году возвратился в свою контору, женился. Молодой семье дали комнату в трехкомнатной квартире. С соседями по квартире жили дружно, не ругались. По очереди топили титан, по очереди купались. Кухонька была маленькая, если приходили все жильцы — 11 человек, то сидеть было негде, но на кухне всегда была чистота. Квартиру не закрывали, никого не боялись.

После того как амнистировали заключенных, им в поселке ГЭС дали комнату в домике-землянке, где они жили с матерью. В город Волжский перебралась только в 1972 году. Галина Павловна Лепилкина работала в ателье в Сталинграде. 8 лет ездила туда на работу. Когда появился маленький сын, окончила курсы поваров, устроилась на работу в детский сад.

Хотя жилось нелегко, но по молодости лет этого не ощущалось. Виктор Васильевич вспоминает, что на стройке зарабатывали неплохо. На 50 копеек можно было и покушать, и сигареты купить. Снабжение в Волжском было лучше, чем в Сталинграде, сюда люди приезжали за покупками. Все строители знали начальство стройки, потому что оно приезжало на объекты, интересовалось всем. Не дай бог, чтобы человек-строитель был голодным!

Жили весело, часто ходили в кино Виктор Васильевич, билеты были дешевые. Киносеансы посещали целыми компаниями.

В Волжский приезжало много артистов, выступления пользовались большой популярностью. Концерты проводились и в котловане.

Строители расслаживались на любые свободные места, если мест не было, то слушали и смотрели стоя. Гостей принимали очень тепло. После концерта сразу начиналась работа.

Работали и день, и ночь. У всех монтеров был телефон, и в случае необходимости их вызывали на работу.

За строительство Сталинградской ГЭС Виктор Васильевич Лепилкин был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

(Из воспоминаний семьи Лепилкиных).



Семья Лепилкиных. 1950-е годы



Концерт для строителей в котловане Сталинградской ГЭС в обеденный перерыв. 1950-е годы



После амнистии заключенных в 1953 году на стройке ощущалась острая нехватка специалистов. На 1 октября 1953 года на строительстве Сталинградской ГЭС работало около 16 тыс. человек. 1953 год оказался самым трудным в комплектовании рабочими кадрами. Рабочие поступали в основном по оргнабору. Прибывали на стройку по 200 и более человек. Жилья не хватало. Не все из прибывших по оргнабору оставались на стройке, многие покидали ее по различным причинам. Распределением людей по строительным управлениям непосредственно занимался главный инженер строительства С. Р. Медведев.

В 1953 году было создано 21 подразделение Сталинградгидростроя, и к концу года на стройке трудились уже 22 тыс. человек. Острой оставалась проблема жилья, поэтому за последние пять месяцев 1953 года со стройки убыло 6,3 тыс. человек, из них 2,6 тыс. покинули свои места самовольно. Жилищная проблема не осталась незамеченной в обкоме партии, где на одном из заседаний бюро Ф. Г. Логинову был объявлен выговор.

(Из воспоминаний В. Язовских — первостроителя г. Волжского).



Начало строительства п. Волжского

Слава о великой стройке на Волге разнеслась по всей стране. Но не все, кто приезжал, оставались здесь. 1953 год был, пожалуй, самым тяжелым и трудным. Люди снимали углы в частных домах. Каждое утро десятки машин привозили их на работу из Средней Ахтубы, Заплавного, Ленинска, Рахинки.

В июле 1953 года в Каменном городке было всего три-четыре десятка каменных двухэтажных домов, рядом стояли без крыш, столярки, сантехники, отопления недостроенные здания. А кругом степь да степь. Дома эти не достраивались потому, что не хватало людей.



К концу ноября 1953 года двадцать домов были готовы к заселению.

Строился и разрастался не только поселок Волжский. Появлялись и другие поселки с интересными названиями.

Пятый поселок — это маленькие одноэтажные деревянные строения: школа, клуб, магазин, почта. А вокруг балки, в которых до вольнонаемного люда жили заключенные. Невдалеке такие же бывшие зоны 3-го, 17-го поселков. Ахтуба под боком. Весной — поход в алую степь за тюльпанами, которых была тьма-тьмуца на месте нынешнего подшипникового завода.

(Из воспоминаний Н. Удотовой — ветерана труда).

Поселок Экскаваторный. Когда началось строительство гидростанции, вся поступающая техника: экскаваторы, бульдозеры, скреперы и другие машины — сосредоточивались в одном месте — на берегу Ахтубы. Вокруг этого «склада» техники стали селиться первые строители. Вначале в землянках, а потом дома построили. Поселок назвали Экскаваторным.

Через некоторое время на острове Зеленом построили автопарк (теперешняя автоколонна № 1539), весь грузовой автопарк перевели сюда. Вокруг него поселились шоферы. Также рыли землянки, строили дома-временки. Дома, которые стоят до сих пор, стали дачными. Так вырос поселок Шоферов. Название сохранилось до сих пор.

Рядом с ним образовался поселок Сургучевка. За гаражом среди землянок первым построил домик прораб Сургучев.



Выемка грунта из котлованов ГЭС и водосливной плотины сухим способом. 1953 год

Это было большим событием в то время, и оно осталось в памяти людей. Вырос поселок, и названием послужила фамилия прораба, первым построившего дом.

На голом месте двое рабочих построили домишки. Они стояли, обдуваемые со всех сторон ветрами. Какой-то шутник, проходя, сказал: «Кто это тут целину осваивает?» Так и прижилось это название. Первая остановка по дамбе и сейчас называется «Целина».

Когда начали рыть канал Волга-Урал, там стали селиться люди — появился поселок Приканальный.

Ну и, конечно, поселок Деревянный и Каменный городок. Эти уже пошли по названию строящихся в них домов — деревянных и кирпичных.

На строительстве Сталинградского гидроузла продолжался этап «большой земли». С 1952 года разработка котлована под здание ГЭС и водосливную плотину велась способом гидромеханизации. После осушения котлована с 14 августа 1953 года в котлован вступили экскаваторы, и в дальнейшем добор до проектных отметок велся сухим способом.

Первый ковш грунта из котлована под здание ГЭС вынул машинист экскаватора «Уралец» имени Олега Кошевого Иван Нетаев.

На выемке, передвижке, перевозке, переброске грунта работали 114 экскаваторов, 1500 автомашин, сотни бульдозеров и скреперов.

Обилие всевозможной техники позволило достичь на Сталинградгидрострое высочайшего уровня механизации. Земляные работы на строительстве гидротехнических сооружений занимали значительную часть строительных работ, а по трудоемкости их удельный вес был еще выше, поэтому механизация этих работ являлась одним из решающих условий.

Одной из самых распространенных землеройных машин является экскаватор. На строительстве Сталинградской ГЭС находились экскаваторы различных систем, начиная от емкости ковша в четверть кубометра, кончая 4-кубовыми шагающими электрическими, заменяющими труд 1200 человек, марки ЭШ-4-40.

Но наибольшее применение получили трехкубовые экскаваторы «СЭ-3», на стройках их называли «Уральцами». Ими и был выполнен весь объем выемки грунта сухим способом из котлованов здания ГЭС и водосливной плотины.

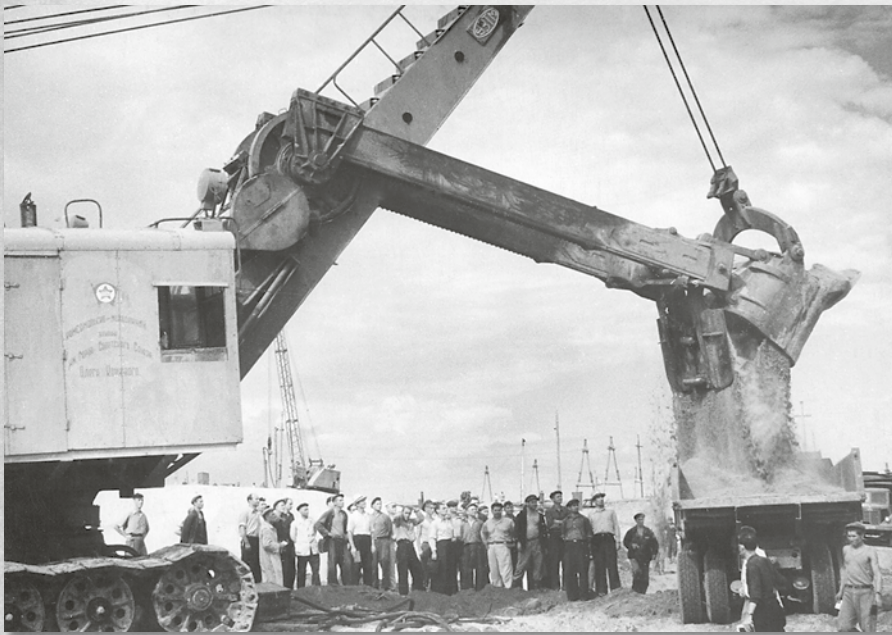
Многие экскаваторщики на строительстве Сталинградского гидроузла добились небывалой нормы выработки. Среди них были И. Нетаев, И. Елисеев, Д. Слепуха, Н. Сычев и другие.



И. Ф. Нетаев

После опубликования постановления о строительстве Сталинградской гидроэлектростанции тысячи советских людей изъявили желание работать на этой стройке у стен героического Сталинграда. На стройку непрерывным потоком приезжала молодежь. Ее влекли на берега Волги размах и грандиозность. Особенно большое пополнение коллектив Сталинградгидростроя получил в 1952 году после окончания строительства Волго-Донского канала им. В. И. Ленина и Цимлянского гидроузла. В начале 1952 года сюда приехал машинист экскаватора Иван Федорович Нетаев.

В этот период страна направляла на стройку новейшую мощную технику. В числе первых прибыл трехкубовый экскаватор «Уралец» № 613. Ивана Федоровича назначили его машинистом, и он создал из молодежи свой экипаж. Здесь,



Первый куб грунта из котлована Сталинградской ГЭС вынут комсомольско-молодежным экипажем экскаватора И. Нетаева. 22 августа 1952 год

уже на трудовом фронте, молодежь хотела повторить и умножить подвиги молодежи в Великой Отечественной войне. Поэтому комсомольско-молодежный экипаж экскаватора «Уралец» № 613 стал инициатором соревнования за право называться именем Героя Советского Союза Олега Кошевого. В конце 1952 года экипаж получил это право.

В мае 1953 года была начата откачка воды из котлована ГЭС, должна была начаться разработка котлована экскаваторами. Среди экипажей экскаваторов и шоферов развернулось соревнование за право вынуть из котлована первые кубометры грунта сухим способом. Это право завоевал экипаж экскаватора во главе с Иваном Нетаевым и 22 августа 1953 года первый ковш грунта из котлована гидростанции был вынут и погружен в кузов машины Героя Социалистического Труда Георгия Рожнова.

(Из воспоминаний А. Баранчикова — инженера управления механизации строительных работ).

Удачным путем ускорения темпов выемки грунта было создание комплексных бригад. Трудовое содружество шоферов и экскаваторщиков сплотило их в единый коллектив.

В декабре 1944 года 17-летнего Ивана Александровича Узелова призвали в армию. Попал он в артиллерийскую часть. Наскоро подготовив и обмундировав новобранцев во все новое, в конце апреля 1945 года их привезли на станцию Минск для отправки на фронт. В то время бои шли уже в Берлине, вскоре пришла долгожданная Победа. Часть была расформирована, а на базе полка создана школа артиллерийской инструментальной разведки, окончив которую Иван Александрович попадает в город Сталинград для дальнейшего прохождения службы.

Сталинград встретил сурово. Город стоял в руинах. Казарма не отапливалась, стекол в окнах не было, вода замерзала, спали в одежде, накрывались матрасами. Но никто не роптал, солдаты сами благоустраивали свой быт, несли службу. Разведдивизион, в котором служил Иван Александрович, наскоро обучив, привлекли к разминированию. Начали разминирование с поселка Рынок. От Латошинки шли вдоль Волги шириной 10—15 км. Искали шупами, взрывали неразорвавшиеся снаряды, мины, минометные бомбы, гранаты на месте, собирая их в кучи. Находили и минные поля. Много было реактивных снарядов от «Катюш» и немецких «Ванюш». За активное участие в разминировании Иван Александрович был награжден Почетной грамотой Сталинградского облисполкома.

Зная, что будет строиться Сталинградская ГЭС, Иван Александрович долго не раздумывал и решил остаться после службы в армии в городе Сталинграде.



И. А. Улезлов

Для подготовки специалистов-механизаторов для строительства гидростанции был открыт учебный комбинат Сталинградгидростроя, и 1 апреля 1951 года Иван Александрович поступил туда на курсы трактористов-скреперистов-бульдозеристов. После 3-месячного обучения он был направлен в село Верхняя Ахтуба.

Жилья не хватало, поэтому вместе с женой первое время жил в палатке. Трудностей было много, не было ни посуды, ни постельного белья.

Когда Иван Александрович приехал на строительство ГЭС, то стройка находилась в ведомстве МВД, основными строителями были заключенные. Первым объектом, на котором работал Иван Александрович, был энергопоезд, вырабатывающий электроэнергию, затем он трудился на строительстве первых домов в квартале «А», Шадринском затоне, где выгружал лес с платформ.

На всех объектах работали рядом с заключенными. Иван Александрович вспоминает, как заключенные кормили его обедом и как он приносил домой для жены хлеб, которым они делились. Первое время жили впроголодь, зарплаты не хватало. Но, несмотря на эти трудности, не унывали.

Очень хорошо запомнился И. А. Улезлову эпизод, когда ему (как молодому комсомольцу) поручили тащить зимой 20-тонный трансформатор со станции Пост-Паромная на остров Зеленый. Маршрут проходил через реку Ахтубу, и хотя лед наращивали, он мог не выдержать. Это было опасное мероприятие, на всякий случай обе двери в кабине были открыты. Собралось много людей, к счастью, все обошлось благополучно.

На следующий день на санях уже четыре бульдозера тащили со станции Пост-Паромной 100-тонный трансформатор. Перетащить его попытались в том же месте, но лед не выдержал. Старожилы посоветовали переправить трансформатор по дну в районе теперешней лодочной станции. Сани с трансформатором затащили на толстый лист железа, приварили их и потащили. Сразу же, через несколько метров от берега, лед не выдержал и трансформатор провалился. Лопнула какая-то трубка, и из нее стало вытекать трансформаторное масло, которое местные жители стали собирать для швейных машинок.

Несколько дней водолазам пришлось опускаться в ледяную воду, закреплять тросы, чтобы вытянуть трансформатор. Но тросы не выдерживали и рвались. Тогда руководство «Сталинградгидростроя» решило обратиться за помощью на судоверфь. Туда откомандировали И. А. Улезлова и заместителя начальника стройки А. А. Святина. Добирались с большими трудностями на бульдозере через Красную Слободу, поселок имени Кирова, Лебяжью Поляну, Старенький. Только к вечеру сумели добраться до судоверфи. Руководство судоверфи пошло навстречу



Работая в УМСР, Иван Александрович получил новый бульдозер

строителям. Вместе с тросами и множеством блоков откомандировало и опытного такелажника. Специалисты сделали вывод, что без полиспастов (полиспаст — грузоподъемная машина, состоящая из системы подвижных и неподвижных блоков, огибаемых канатом или цепью) трансформатор не перетащить. И, правда, с помощью этих приспособлений два бульдозера плавно, без рывков, за один день 100-тонный трансформатор по дну реки Ахтубы перетащили на подстанцию. В этом событии участвовали И. Ф. Куртенков, Василий Ежов и другие, фамилии которых И. А. Улезлов сейчас уже не может вспомнить.

Их было много, молодых ребят, которые так же, как и И. А. Улезлов, после армии приехали на «стройку коммунизма». Трудностей было предостаточно, но все понимали, что строят величайшую гидростанцию. Иван Васильевич вспоминает, как однажды провалился под лед один из бульдозеров и, чтобы зацепить трос и вытащить его, молодые бульдозеристы ныряли в ледяную воду.

Очень хорошо он помнит, как участвовал в социалистическом соревновании за право укладки первого бетона в здание ГЭС, как оказался в числе победителей.

Очень гордится Иван Александрович тем, что и его руками построена наша красавица ГЭС, химкомбинат, город Волжский, который стал его второй родиной.

(Из воспоминаний И. А. Улезлова — первостроителя г. Волжского).



А. А. Бастраков (третий слева) с коллегами по работе. 1950-е годы



Л. А. Бастракова с сыном Сашей в парке г. Волжского. 1955 год.

Анатолий Александрович Бастраков служил в рядах Советской Армии с 1944-го по 1951 год. После демобилизации в 1951 году по комсомольской путевке приехал на строительство Сталинградской ГЭС. Работал бульдозеристом.

В конце 1952 года Анатолий Александрович познакомился со своей будущей женой. В августе 1953 года на стройке появилась новая семья — семья Бастраковых. Так как оба были комсомольцами, а семья невесты была верующей, то все-таки венчались в церкви, но ночью. Свадьбу отмечали в деревне. Вместо шампанского наливали в стаканы и чашки из самовара бражку, закусывали жареной рыбой, котлетами, пирогами. Подарки в то время были очень скромные, например, полметра белого полотна. Мать невесты посоветовала из него сделать и вышить две салфетки. Несмотря на скромность торжества, свадьба была веселая.

Жили сначала в Сталинграде на квартире, а в январе 1954 года переехали в

поселок Волжский. Жить было негде. У друзей была маленькая комната в квартире на трех хозяев, и они приютили молодую семью. Поставили односпальную железную кровать, спать приходилось валетом.

Когда в семье Бастраковых ждали пополнение, они переехали в недостроенный дом в квартале «Б». Там шли отделочные работы, жили в комнате 9 квадратных метров. Сделали печку из кирпичей, трубу вывели в окно, так и перезимовали. Столом был подоконник, а стульями — чемоданы.

У семьи Бастраковых было много друзей, часто семьями выезжали на рыбалку в пойму, иногда на неделю. Жили в палатках, варили уху, жарили рыбу, купались, загорали, пели песни. Ездили и по грибы, которые потом солили и угощали ими друг друга в праздники. Несмотря на все трудности, которые надо было преодолевать, жили очень весело.

(Из воспоминаний Л. А. Бастраковой — первостроителя).



И. И. Битюков (второй справа) с коллегами по работе. 1957 год

Илья Ильич Битюков приехал на строительство Сталинградской ГЭС 2 февраля 1952 года. Работал прорабом УМСР (Управление механизации строительных работ).

Построено было только 12 домов, бытовых условий вначале не было никаких. За хорошим хлебом ходили в Лебяжью Поляну. Позднее появились столовые, где можно было перекусить. Прекрасно поужинать в ресторане стоило 50 копеек. На базаре продавали хорошее мясо, готовить можно было и дома.

На стройку приезжали специалисты по направлениям из институтов. Многие специалисты рабочего звена пришли с Волго-Дона, где учились в Волго-Донском комбинате. Это были очень квалифицированные специалисты.

Илья Ильич работал инженером проектно-конструкторской конторы, старшим инженером, начальником отдела, заместителем главного инженера, начальником технического отдела проектно-конструкторской конторы.

Проектно-конструкторская контора располагалась на территории 10-го лагерного отделения, которое было переведено на левый берег в 1952 году.

В начале строительства почти все работники конторы были заключенными. Сам начальник ППК — Савелий Сергеевич Киркоров ездил в лагерь в Магадан, Воркуту и отбирал среди заключенных специалистов для строительства Сталинградской ГЭС.



Сотрудники проектно-конструкторской конторы Сталинградгидростроя. 1954 год

Среди заключенных было много хороших специалистов, изобретателей (профессор, архитектор, командующий флотом). Они всегда были хорошо выбриты, одеты «с иголочки». Многим после амнистии предлагали остаться, но согласились далеко не все. Илья Ильич вспоминает, что, работая в проектно-конструкторской конторе, некоторых заключенных он даже никогда и не видел, такая строжайшая была секретность.

Вольнонаемных было двенадцать человек. Среди них И. Битюков, Л. Конин, А. Мальченко. Не менее одного раза в неделю в ППК приезжал главный инженер строительства С. Р. Медведев, чтобы побеседовать с рабочими, в чем-то помочь. С. Р. Медведев не терпел nepорядков.

Конечно, все ощущали, что работали на «стройке века», но были и разочарования, особенно в начале строительства. С кадрами была неразбериха, например, предполагалось, что начальником отдела должен был быть хороший специалист, а должность занимал военнослужащий с семью классами образования. Очень часто числился в должности один человек, а его обязанности выполнял другой. На начальника строительства легло тяжелое бремя: подготовить пути предприятия для развертывания строительства, поэтому не всегда была возможность разобраться с кадрами.



Когда стройка вышла из ведомства МВД и был упразднен лагерь для заключенных, то был период, когда не платили денег, работать было некому. В разные места поехали вербовщики. Приехали люди из Мордовии, Коми, Чувашии и других мест. Среди них было много крестьян, которые мало что умели, их надо было учить.



Лорд Ситрин на строительстве Сталинградской ГЭС. 1958 год

На стройке учились многие, так как было много технических новшеств. Была даже заочная аспирантура.

На стройку приезжало много гостей. Сначала к их приезду серьезно готовились, их сопровождал начальник строительства или главный инженер.

Когда на стройку приехал лорд Ситрин с английскими специалистами-энергетиками, то их встречали, как королей, даже выписали из Москвы поваров. Гости ходили по эстакаде, им все показывали. Конечно, стройка произвела на них большое впечатление.

Позднее к приезду гостей специально не готовились.

(Из воспоминаний **И. И. Битюкова** — первостроителя).

Октябрина Прокофьевна Новак родилась в Сталинграде, там окончила семилетку. Во время Великой Отечественной войны вместе с семьей эвакуировалась в пойму. Получив паспорт, в 16 с половиной лет пошла работать.

В 1952 году приехала на строительство Сталинградской ГЭС и устроилась на работу учеником печатника в типографию. Проработала там недолго, так как зарплата была маленькая, а жить приходилось на квартире в Ахтубе, денег не хватало. Пришлось уйти в УМТР на шестую базу ПРР помощником кладовщика.

Сначала молодой девушке дали общежитие. В 2-этажном доме на берегу реки Ахтубы в одной половине было общежитие, а вторую половину этого дома занимала контора. Плиту топили углем, «удобства» — на улице.

В то время всем жилось нелегко. Семейные пары в юртах отгораживали угол. Юрты были деревянные, а называли их так потому, что они были круглые, а бараки — длинные.



О. П. Новак на строительстве Сталинградской ГЭС



Юрты — первые жилища строителей. 1950-е годы



На стройку в те первые годы съезжалась в основном молодежь, не ведавшая до этого особых благ. Многие прибывали из мест, где жесточайшей косой прошла война. Так что жизнь в палатках или землянках была не в новинку. А вот строительству чего-то нового всегда были рады. Много молодежи приехало на стройку из глухих российских мест, они никогда не видели такого сосредоточения различной техники.

Праздники отмечали скромно — борщ (Октябрина Прокофьевна не помнит, чтобы варили супы), огурцы, картошка. Хотя в магазинах было все, денег на разносолы не хватало.

Позднее девушке дали комнату в поселке, где раньше было расположено лагерное отделение, не доезжая ЦРМЗ.

Октябрина Прокофьевна вспоминает, что в то время разнорабочими на строительстве были в основном заключенные. Они разгружали вагоны с щебенкой, бутили берега камнем, строили дома. По работе она сама общалась с бригадирами заключенных. Среди заключенных были люди разных профессий, были хорошие специалисты. Если узнавали, что у кого-то из женщин, девушек день рождения, то могли приготовить подарок: необыкновенный торт, красками рисовали на простынях «ковры».

Заключенных в то время было много. Некоторые из них до позднего вечера ходили расконвоированными. Они должны были явиться на проверку в 11 вечера, до этого времени могли ходить даже на танцы. Часто заключенные провожали молодых девчонок с танцев, чтобы никто не обидел, и никому даже в голову не приходило их бояться, потому что отношение с их стороны было отеческое.

В то время ничего не боялись. В дверях комнат не было замков. Изнутри дверь подпирали сеткой от кровати. Летом, когда духота стояла невыносимая, и семейные, и холостяки вытаскивали постельные принадлежности на улицу и спали возле домов под открытым небом.

Очень суровой выдалась зима с 1952-го на 1953 год. Дороги замело так, что на работу и с работы приходилось ходить пешком. Пройдет впереди бульдозер, а люди цепочкой идут за ним.

Это было удивительное время. Стройка большая, народу много, а люди как-то не делились на начальников и подчиненных.

(Из воспоминаний **О. П. Новак** — строителя Сталинградской ГЭС).



М. А. Чиликин на строительстве Сталинградской ГЭС. 1953 год

Моисей Андреевич Чиликин в Волжский прибыл в январе 1953 года и был направлен в учебный комбинат Сталинградгидростроя, который располагался тогда в Сталинграде, «на Балканах», у самого края глубокого оврага по адресу: ул. Новгородская, дом 1. Это был деревянный дом барачного типа. Моисей Андреевич получил специальность автослесаря и до сих пор с благодарностью вспоминает этот учебный комбинат, первое свое профессиональное заведение, давшее ему трудовую дорогу в жизнь.

Многое тогда для М. А. Чиликина было впервые. Все еще дышало войной и Победой. Звездочки майора украшали погоны начальника учебного комбината Зрячих, носил военную форму и заместитель начальника.

И учились в комбинате тоже по-военному — ускоренным методом. 14 января 1953 года Моисей Андреевич подписал трудовой договор, по которому он должен был отработать не менее трех лет по той специальности, на которую поступил учиться, это был день первого занятия. А уже 5 мая 1953 года группа автослесарей сдавала практические и теоретические экзамены. Моисей Иванович получил свидетельство № 325 и довольно высокий разряд, что далеко не соответствовало практическим умениям.

Он был направлен на работу в МАТК-1 автоуправления Сталинградгидростроя. Автобаза располагалась недалеко от ЦРМЗ (Центрального ремонтно-механического завода). Тот инструмент, которым пользовался Моисей Андреевич, сохранился у него до настоящего времени и напоминает о тех далеких годах. Среди инструментов — гаечный ключ, рожковый штампованный размером 10x12, рассчитанный на отворачивание и закручивание гаек. Он был очень «слабенький», если гайка прижавела, то он тут же ломался. Были и более прочные ключи — рожковый кованый, усиленный ребрами. Он применялся как карманный инструмент, всегда носился с собой, был под рукой; ключ накидной односторонний, который был очень прочным и удобным для работы. Его Моисей Андреевич тоже всегда носил с собой в кармане. Оставить его без присмотра было нельзя, так как за таким ключом очень охотились водители. Еще много разных ключей сохранилось у Моисея Андреевича, а кроме того, напильники, отвертки, зубило. И, как бы ни были дороги эти вещи М. А. Чиликину, он передал их в Волжский историко-краеведческий музей. Молодым людям будет интересно посмотреть, каким инструментом пользовались их деды в 1950-е годы.

(Из воспоминаний **М. А. Чиликина**).



Многие студенты-гидростроители Сталинградского гидротехнического техникума проходили производственную практику на объектах стройки Сталинградской ГЭС. В составе таких двух групп был и Ю. Зоткин.

Поселили прибывших в палаточном городке на берегу Ахтубы. Рабочих рук не хватало, и студентов использовали на разных работах. Они грузили-разгружали и штабелевали лес, участвовали в строительстве сборно-щитовых домов в поселке острова Зеленого.

Народ на стройке был отчаянный. Часть его осталась после ликвидации лагерей, часть приехала на стройку со всех концов страны. Коллектив стройки только-только начал сживаться. В палаточном городке вечерами долго не унимались. Пели песни, танцевали. Времена были послевоенные, небогатые. Но строителей страна обеспечивала лучше, чем остальное население. С молодым задором, энтузиазмом отмечали дни рождения, праздники.

В то время у молодежи поменялся лексикон. В разговорах между собой неожиданно включались такие слова, как бульдозер, экскаватор, земснаряд, пуля, драгляйн, самосвал, откос, котлован и тому подобное. Это подчеркивало принадлежность к великой стройке.

Работа в котловане шла круглосуточно. В людях жил энтузиазм, желание построить эту крупнейшую гидростанцию.

(Из воспоминаний Ю. Зоткина — заместителя управляющего трестом Промстрой).



При разработке котлована ГЭС экскаваторами в горных породах стало встречаться большое количество палеонтологических и археологических ценностей — останков вымерших животных: мамонтов, бизонов, рыб и др. Среди этих находок: черепа бизонов с размахом рогов до 180 см, позвонки мамонта весом 12 кг, зубы мамонта длиной 40 см, лопаточные кости и ребра мамонта, череп древнего человека, гончарные изделия и многое другое.

Эти находки были обнаружены на глубине 22 метров. Животные, останки которых были найдены в котловане, жили 3—10 тыс. лет назад.

Частыми были случаи, когда это все вывозилось в отвал или уносилось отдельными лицами. Чтобы не допустить этого, на контрольный пост геотехнического отдела, находящегося у верхнего оголовка котлована ГЭС, возлагалась задача принимать эти находки. Также в обязанности геотехнического отдела входило производить плано-высотную привязку мест находки с полным геологическим описанием.

58

РАСПОРЯЖЕНИЕ
ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА СТРОИТЕЛЬСТВА СТАЛИНГРАДСКОЙ ГИДРОЭЛЕКТРОСТАНЦИИ
"СТАЛИНГРАДГИДРОСТРОЙ" МЕСЯЦ СССР
за 1954 г.

О сдаче палеонтологических и археологических находок.

"14" ~~сентября~~ 1954 г. пос. Волжский, Сталинградская область.

При разработке котлована ГЭС экскаваторами, в горных породах встречается большое количество палеонтологических и археологических ценностей (кости древних животных, зубы, кости рыб, гончарные изделия и т.п.) Часты случаи, когда все это или вывозится в отвал или уносится отдельными лицами.

Эти находки представляют большое научный интерес, а также имеют большое значение для уточнения и обоснования геологии района Строительства.

В целях сосредоточения всех находок и их последующего изучения, —

П Р Е Д Л А Г А Ю:

1. Всем участкам и отдельным лицам, нашущим при разработке котлована вышеперечисленные палеонтологические и др. остатки, сдавать их на контрольный пост Геотехнического отдела, находящийся у верхнего оголовка котлована ГЭС.

2. Обязать Геотехотдел производить плано-высотную привязку мест находки с полным геологическим описанием.

ГЛАВНЫЙ ИНЖЕНЕР СТРОИТЕЛЬСТВА
С. Р. Медведев
/МЕДВЕДЕВ С.Р./



Эти находки представляли большой научный интерес, а также имели большое значение для уточнения и обоснования геологии района строительства.

В начале июня 1953 года Анна Александровна Венц-Букатина — учитель географии Краснослободской НСШ предложила ученикам 7 «А» класса съездить на экскурсию в котлован строящейся Сталинградской ГЭС. Учащиеся с радостью согласились. От Сталинграда ехали на водном трамвайчике до искусственно устроенного высокого песчаного острова в середине русла Волги, севернее поселка Рынок (за тракторным заводом).

У острова стояла небольшая пристань, к которой приставали пароходики, перевозившие пассажиров из Сталинграда в Волжский.

Среди острова и находился котлован — глубокая чаша воронко-

образной формы, огромного размера. Примерно на четверть глубины от дна земля была коричневого, ржавого цвета. Грунт был сырой, а выше — сухой и светлого цвета. Дно было из темно-серой, почти окаменевшей, глины.

Мальчики решили спуститься на дно котлована. Глубина котлована была такой, что сверху их фигурки казались маленькими. Карабкаясь вверх, они собирали образцы пород, нашли куски окаменевшего дерева, куски от бивня древнего животного. Когда они выбрались наверх, рабочий подарил им еще и зуб животного, который он нашел в котловане.

Долгие годы Анна Александровна хранила у себя эти образцы пород и найденные в котловане предметы, но 9 декабря 1969 года передала их в Волжский историко-краеведческий музей. (Список учащихся, побывавших на экскурсии: Алла Рузаницева, Алла Абрамова, Витя Щербаков, Толя Лучин, Костя Лукьянов, Олег Новоженин, Геннадий Иванов, Алла Кошечкина, Гена Агарков, Гена Санаев, Лариса Воронова, Валя Гончарова, Юра Балалин).

(Из воспоминаний А. А. Венц-Букатиной — учителя географии Краснослободской НСШ).



Разработка котлована под здание ГЭС принесла немало интересных палеонтологических находок.

Земля

Лежит земля в рабочем самосвале.

Земля — в прожилках скрученных корней.

За эту землю жизни отдавали,

а мы теперь работаем на ней.

Ползут, летят, грохочут самосвалы.

Сдается Волга, пенясь и бурля.

Нам в эти дни еще дороже стала

святая сталинградская земля.

М. Агашина



Объем грунта, вынутого гидромеханизацией из котлована, равен 14,4 млн куб. м. Объем грунта, вынутого сухим способом, равен 1,5 млн куб. м.

Общий объем земляных работ на строительстве Сталинградской ГЭС составил 166 млн кубометров грунта.

Наибольший объем работ был выполнен гидромеханизацией — 119,1 млн кубометров. Экскаваторами с погрузкой грунта в самосвалы было вынута 33,9 млн кубометров. Скреперами и бульдозерами — 7,4 млн кубометров грунта.

Экскаваторщики и шоферы, бульдозеристы и скреперисты сделали все возможное, чтобы дать дорогу большому бетону.

Трудовая эстафета переходила в новые руки — хозяевами котлована становились монтажники, электросварщики, бетонщики.

В тот же 1953 год, когда гидростроевцы приступили к выемке грунта из котлована под здание ГЭС сухим способом, началась и укладка бетона в рисберму¹.

¹ рисберма — укрепленный участок русла реки в нижнем бьефе (за водобоем) водосбросного гидротехнического сооружения. Защищает русло от размыва, выравнивает скорость потока и др.

Котлован

Восемь лет в котловане
и ночи и дни
Не смолкали моторы,
не гасли огни.
Котлован! Ты в полдня его
не обойдешь.
Если кто-нибудь нужен —
И в день не найдешь!
Завтра здесь, в котловане,
заплещет вода.
Оглянись и запомни
его навсегда.
Вот он — наш котлован!
Это — руки в пыли,
Это — грохот машин
и дыханье земли.
И пускай говорят:
— Не бывает чудес!
Но мы видим
сегодня отсюда:
Поднимается ГЭС,
Сталинградская ГЭС, —
Трудовое, рабочее чудо.

М. Агашина



Выступает академик тов. Ребиндер

С началом бетонных работ в поселке Волжском была проведена 2-я научно-техническая конференция Сталинградгидростроя с участием научных работников Академии наук СССР и научных институтов. На конференции рассматривались вопросы, связанные с предстоящими бетонными работами на строительстве Сталинградской ГЭС.

Были заслушаны доклады академика П. А. Ребиндера «Современная теория схватывания и твердения бетона», доцента И. Г. Совалова «Опыт бетонирования в зимних условиях» и другие, что вызвало большой интерес строителей.

Строительство основных сооружений Сталинградского гидроузла требовало огромного потока материалов, изделий, конструкций, оборудования.

Принятая односторонняя компоновка сооружений гидроузла позволяла создать единую производственную базу на левом берегу.

Левый берег Волги в створе Сталинградского гидроузла представлял собой выжженную солнцем равнину с редко расположенными населенными пунктами. Строителям предстояло не только создать мощную производственную базу, но и построить благоустроенный современный город, а также сотни километров железных и шоссейных дорог, линий электропередачи и связи.

Строительство предприятий производственной базы Сталинградгидростроя было начато на левом берегу Волги в 1951—1952 годах и продолжалось до 1956—1957 годов.

Расположение основных поставщиков материалов и оборудования, а также карьеров камня, щебня, гравия и песка на правом берегу, а бетонных сооружений и объектов производственной базы — на левом берегу при отсутствии в районе гидроузла мостовых переходов через Волгу (ближайшие мосты находились в районах Астрахани и Саратова) создали большие трудности при организации и производстве работ. Поэтому на всех этапах строительства одной из важнейших задач строительства было создание непрерывно действующей сети дорог и приемно-перегрузочных узлов для приема и распределения грузов по объектам работ.

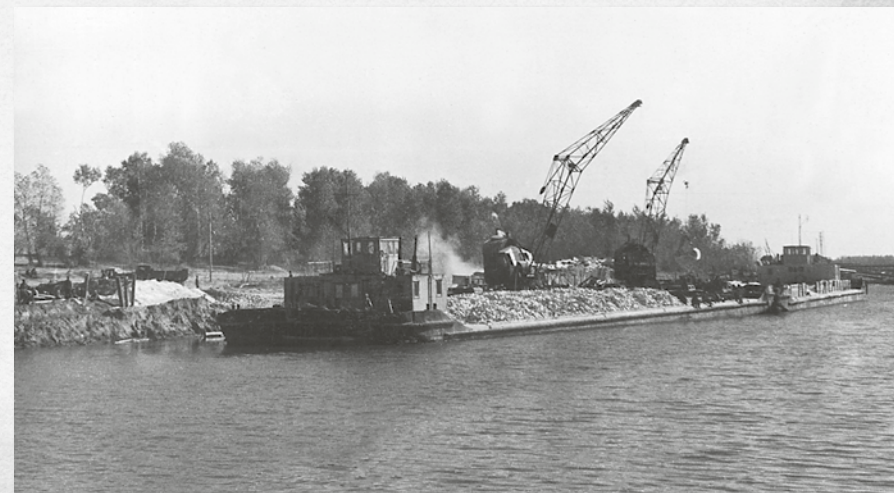
При разработке и осуществлении схемы очередности возведения сооружений гидроузла на каждом этапе разрабатывались и осуществлялись схемы подачи грузов, при этом особое внимание уделялось транспортной связи между берегами.

Внешние перевозки грузов производились железнодорожным, частично водным и автомобильным транспортом, а внутривозвратные перевозки — автомобильным транспортом и частично железнодорожным.

В 1951—1955 годах грузы принимали на железнодорожных станциях Орловка на правом берегу, Паромная — на левом берегу и направляли на временные станции строительства — Спартановка и Сталинградская ГЭС-МПС.



Выступает главный инженер Сталинградгидростроя С. Р. Медведев



Разгрузка барж у причалов. 26 сентября 1952 года



С приемных пунктов грузы перевозили на объекты строительства железнодорожным и автомобильным транспортом. Часть грузов принимали на причалах, расположенных на реках Ахтубе и Воложке в районе строительной площадки.

В 1952 году была закончена реконструкция железнодорожной переправы, построены железнодорожные станции Сталинградская ГЭС-МПС, Сталинградская ГЭС-Строительная на левом берегу и в 1953—1954 годах станция Сухая Мечетка — на правом берегу, а также ряд пойменных станций — Пойменная, Щебеночная, Шлюзовая, Верховая перемычка, Арматурная и другие, которые обеспечивали приемку грузов от железных дорог Министерства путей сообщения и распределение их по объектам строительства. В этот период было закончено строительство причального хозяйства на левом берегу реки Воложки.

Большое значение для строительства Сталинградской ГЭС имели ледовые автодороги через Волгу. С прекращением водных переправ ввиду отсутствия железнодорожного моста в районе Сталинграда весь грузопоток строительных материалов, машин механизмов и т. п., необходимых строительству гидроузла, обычно переадресовывался через город Саратов и лишь небольшая часть переправлялась в районе Сталинграда на паром-



ной железнодорожной переправе. При этом значительно увеличивались сроки доставки грузов и увеличивалась их стоимость. Вот почему вопрос о создании ледовой автодороги через Волгу в районе строительства гидроузла возник уже в первые годы самого строительства.

Для содержания, эксплуатации и обслуживания ледовой автодороги был организован специальный ремонтно-дорожный участок с персоналом, возглавляемый начальником дороги.

С установлением ледостава при первой возможности пешеходных работниками ремонтно-дорожного участка совместно с гидрологами обсерватории производили выбор трасс ледовой автодороги. Принятое направление закреплялось на льду, и начиналась расчистка полотна автодороги от торосов. Одновременно устанавливались столбы для проводки электроосвещения и телефонной связи между берегами. На каждом берегу строились съезды на лед и выезды со льда на берег. Учитывая большое движение и грузонапряженность дороги, параллельно главному полотну расчищалось несколько дополнительных дорог для разгрузки главной трассы и организации одностороннего движения.

Гидрологи вели ежедневные наблюдения за ростом толщины льда на трассах автомобильных переправ и производили расчеты его возможно допустимой грузоподъемности.

Эксплуатация ледовой дороги включала в себя следующие виды работ: прокладку трасс и ремонтно-дорожные работы, гидрометеорологическое обслуживание, регулирование движения и аварийно-спасательные работы.

При выявлении разрушения полотна автодороги (глубокие трещины) или уменьшении толщины льда проводилось искусственное намораживание льда.

Расчистка полотна автодороги от снега проводилась вручную, так как относительно небольшая толщина льда исключала возможность применения бульдозеров и других машин.

Соединение полотна автодороги с берегом усиливалось дощатым настилом, уложенным на деревянные, замороженные в лед брусья, что обеспечивало безопасность даже тогда, когда лед у берегов был нарушен вследствие колебаний уровней воды в реке.

Переправа регулировалась на обоих берегах контрольными пунктами, а на реке дежурили представители автоинспекции, наблюдавшие за соблюдением особо установленных правил движения автомашин на ледовой дороге. Ледовая дорога была электрифицирована на всем протяжении и имела прямую телефонную связь между берегами.



Министерство Сельского Хозяйства и Заготовок СССР
Ростовское н/д. Управление Гидрометслужбы ГУ ГМС
СТАЛИНГРАДСКОЕ ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ БЮРО

226

ЕЖЕДНЕВНЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ПОГОДЫ № 44

г. Сталинград, в/я. 134 **19 февраля** 1954 г. Телефон 3-31-33

Уточнение прогноза и обзор погоды по Сталинградской области передаются ежедневно по радио в 19 час. на волне 338,6 м.

Условные обозначения

а) за 9 часов сегодня состояние неба обозначается: ☁ — пасмурно; ☀ — ясно; ☁ — облачно; ☀ — пасмурно. Стрелки у кружка показывают направление ветра, оперение стрелок показывает скорость ветра в м/сек. длинное перо — 4 м/сек. короткое перо — 2 м/сек. — Дождь. * — Снег. ☄ — Гололед. R — Гроза. ☄ — Туман.

б) За прошедшие сутки

~ Изотерма — линия равных температур; красная — максимальных, синяя — минимальных. x — граница снежного покрова.

Количество выпавших осадков за сутки в мм.

□ Небольшие — от 1 до 4 мм.
□ Значительные — от 4 до 10 мм.
□ Сильные — больше 10 мм.

КАРТА ПОГОДЫ по Сталинградской области за 1954 г.

Прогноз погоды от 19 час. **19/II** 19 час. **20/II** 1954 г.

В Сталинградской области **Ночью и днём ожидается: переменная облачность, без осадков. Ветер северо-западный слабый до умеренного (3-7 м/с), местами умеренный (5-10 м/с). Температура воздуха ночью 30-35, днём 21-25 градусов мороза.**

По пос. Волжскому и району ГЭС ожидается:

Ночью небольшая, днём переменная облачность, без осадков. Ветер северо-западный умеренный (5-10 м/с). Температура воздуха ночью 30-32, днём 20-22 градуса мороза.

Предупреждения о важнейших явлениях погоды

Прогноз погоды на ближайшие два дня **20-22/II-54 г.**

Большая и переменная облачность, без осадков. Ветер северный умеренный. Температура воздуха ночью 30-35, днём 19-24 градуса мороза.

Дежурный инж.-синоптик **Выгловская.**

Дежурный инж.-синоптик _____

Гидрометеорологическое обслуживание ледовых переправ начиналось с момента установления ледостава и прекращалось с наступлением весеннего ледохода.

Мягкая с частыми оттепелями зима 1954/55 года повлекла образование неустойчивого ледяного покрова и резко ограничила движение автотранспорта. В результате на строительстве образовались перебои в обеспечении материалами, и особенно кирпичом.

В феврале 1955 года Сталинградгидрострой после консультации с гидрологами о прочности ледостава и возможных его изменениях построил ленточный транспортер через Волгу.

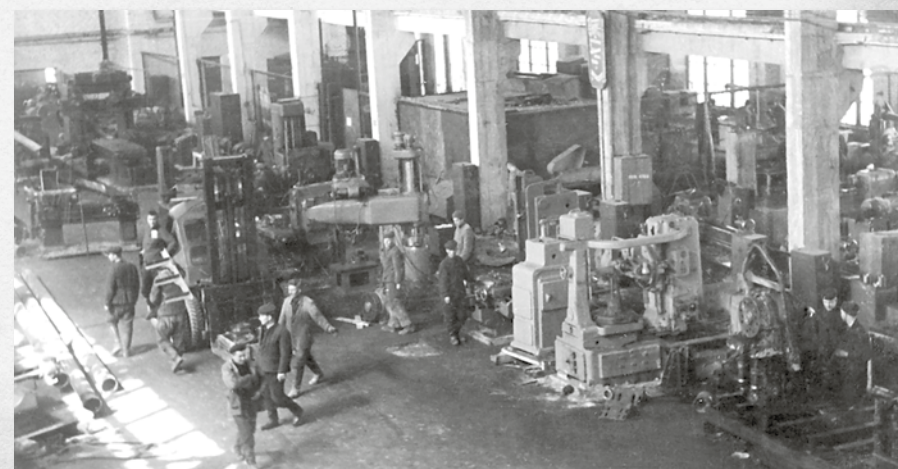
Строительство Сталинградской ГЭС благодаря эксплуатации ледовых переправ через Волгу не только сэкономило значительные средства, но и обеспечило своевременную доставку на все объекты стройки необходимых грузов и материалов и разгрузило железную дорогу от излишних круговых перевозок.

В 1956—1957 годах были полностью завершены все работы по строительству железнодорожных и автомобильных станций, причалов, других транспортных сооружений, канатной дороги, бетоновозной эстакады.

Была создана мобильная транспортная схема завоза грузов, которая непрерывно обеспечивала все строительные площадки материально-техническими ресурсами.

В состав производственной базы входили предприятия:

1. Предприятия по ремонту строительных машин, автомобилей и изготовлению нестандартного оборудования и изделий, включающие в себя:



ЦРМЗ. Ремонтно-механический цех. Апрель 1953 года



а) **центральный ремонтно-механический завод (ЦРМЗ)**, предназначенный для капитального ремонта экскаваторов, тракторов и изготовления металлических конструкций и металлоизделий. Он был введен в эксплуатацию в 1953 году.

Центральный ремонтно-механический завод был запроектирован с расчетом переоборудования его в судоремонтный завод после завершения строительства гидроузла. Этот завод являлся главной ремонтной базой строительства.

За 1953—1959 годы заводом было освоено изготовление ряда сложных механизмов и агрегатов, новых видов и типов оборудования для производства строительных работ: вибраторов ВПП-2, виброкатков, виброрыхлителей, электрокалориферов, передвижных бетононасосов, стрел кранов, металлической опалубки, а также вибропистолетов, бетоноукладчиков, холодильных барабанов, гидродомкратов и т. д.

Продукция завода поступала не только для строительства Сталинградского гидроузла, завод являлся одним из поставщиков образцов новой техники для гидроэнергетического строительства и базой для капитального ремонта экскаваторов, тракторов и другого строительного и дорожного оборудования. Заводом была проделана большая работа по реставрации деталей при ремонте строймеханизмов.

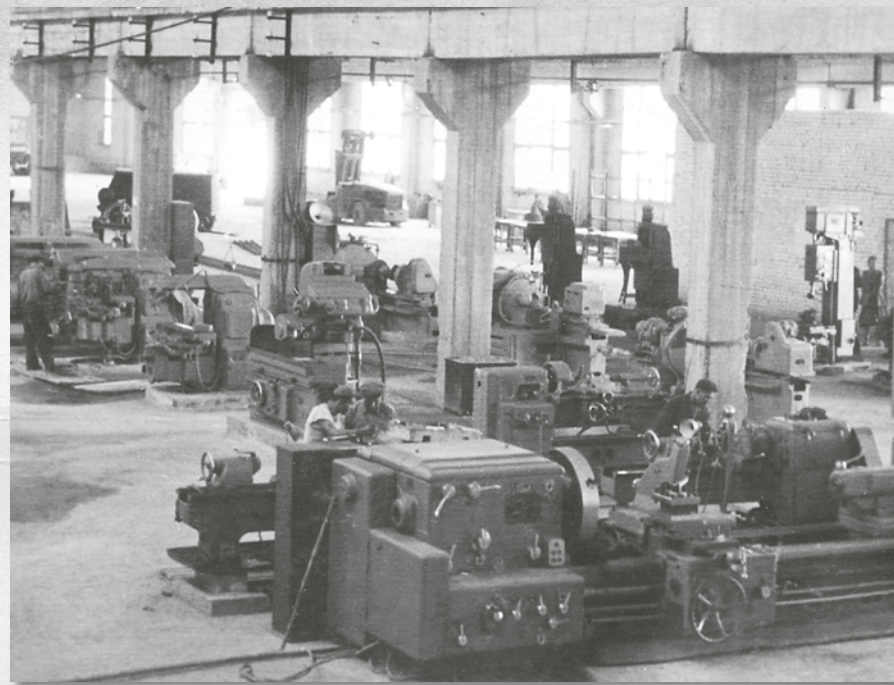
В связи с острой необходимостью в изделиях из стального литья на заводе в январе 1959 года был введен в эксплуатацию сталелитейный цех.

Центральный ремонтно-механический завод был построен в 1953—1955 годах и считался подсобным предприятием Сталинградгидростроя, а с 1956 года он был переведен на промышленный баланс. Завод в первоначальном проектом варианте не смог полностью удовлетворить нужды строительства, поэтому он был реконструирован и расширен по проектам Гидропроекта и Проектно-конструкторской конторы Сталинградгидростроя;

б) ремонт автомобилей на строительстве был централизован на **авторемонтном заводе**, размещенном на площадке левого берега в 10 км от створа основных сооружений. Завод производил капитальные и средние ремонты автомобилей всех марок, а также изготавливал запасные части и детали для нужд автотранспорта и автотранспортных хозяйств строительства.

Проектная производительность авторемонтного завода — 4055 капитальных ремонтов автомобилей ЗИЛ-150 в год. Площадь территории завода определялась в 11 га.

Строительство завода было закончено в 1956 году, хотя начало его производственной деятельности относится к 1954 году, а выпуск автомобилей из капремонта был начат с 1955 года.



Авторемзавод. Монтаж станков в ремонтном цехе. Август 1954 года

Наиболее прогрессивным методом поддержания автомобильного парка на высоком техническом уровне в межремонтный период (между капитальными ремонтами) являлся агрегатный метод ремонта, исключавший средний ремонт автомобилей. Этот метод и начал внедряться в ремонтную практику автохозяйства Сталинградгидростроя с 1957 года.

Кроме выпуска основной продукции завод оказывал помощь строительным подразделениям и автоуправлению Сталинградгидростроя в изготовлении крепежных деталей, металлоконструкций, а также в капитальном ремонте автопогрузчиков и т. п. В связи с неудовлетворительным снабжением запасными частями завод организовал их изготовление.

На 1 января 1960 года было освоено изготовление более 900 наименований запасных частей и более 700 позиций ремонтов и реставраций;

- в) **ремонтно-механические базы;**
- г) **предприятия, обеспечивающие объекты промышленного и гражданского строительства.**



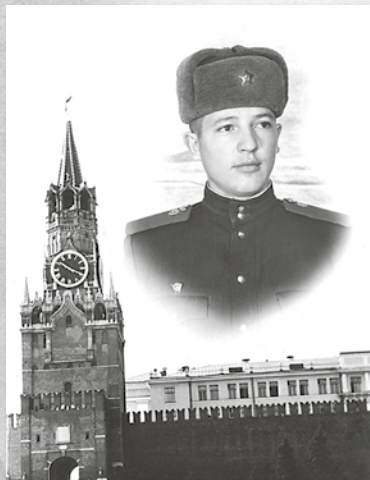
В. Иванов —
учащийся ремесленного училища

Виктор Петрович Иванов родился в селе Средняя Ахтуба, там закончил 7 классов. Поступил в педагогический техникум, однако планы пришлось поменять и пойти в ремесленное училище. Отца в семье не было, мать работала в колхозе, и семью содержать было не на что. Ремесленное училище Виктор Петрович закончил в Красной Слободе с отличием.

Запомнилось Виктору Петровичу, как во время учебы в ремесленном училище он переходил через Волгу по канатной дороге. Во время сильного ветра надо было держаться и смотреть только вперед. Внизу ходили вагонетки, было страшно.

Когда начиналась стройка, многие строители жили в Средней Ахтубе. Автобусов не было, и людей возили на самосвалах.

В 1954 году Виктор Петрович по комсомольской путевке приехал на строительство Сталинградской ГЭС. На работу сначала не принимали, так как ему было всего 16 лет, пришлось упрашивать. Его приняли на работу электросварщиком и отправили на авторемзавод. На заводе Виктора Петровича считали мальчишкой и думали, что он ничего не умеет, поэтому вначале своей карьеры пришлось подметать цех. После того как показал, как он умеет «варить», стали с ним считаться.



В. П. Иванов на службе в Кремлевском полку

Завод строили заключенные, да и работали на нем вначале тоже заключенные и расконвоированные. Заключенных Виктор Петрович боялся — люди среди них были разные.

Завод был предназначен для ремонта автомобилей Сталинградгидростроя. Первый автомобиль вышел из ремонта 8 октября 1955 года, это был ЗИЛ-585. В его ремонте принимал участие и Виктор Петрович Иванов. На этом заводе Виктор Петрович проработал 49 лет.

Отсюда в 1956 году он ушел в армию. В то время считалось позором не служить в армии. Службу проходил в Кремлевском полку. Посчастливилось сниматься в фильме «Иван Бровкин на целине». Во время службы видел Г. К. Жукова, К. Е. Ворошилова.

После армии Виктор Петрович вернулся на родной завод. Ремонтировали уже МАЗы. Работал на заводе слесарем, мастером, инженером по технике безопасности. Работая, поступил в вечернюю школу. Некоторые предметы пришлось сдавать экстерном. Учиться очень хотел, поэтому в институт поступал 6 раз, пока не поступил. За шесть лет учебы только один раз пропустил занятия.

(Из воспоминаний В. П. Иванова — участника строительства Сталинградской ГЭС).

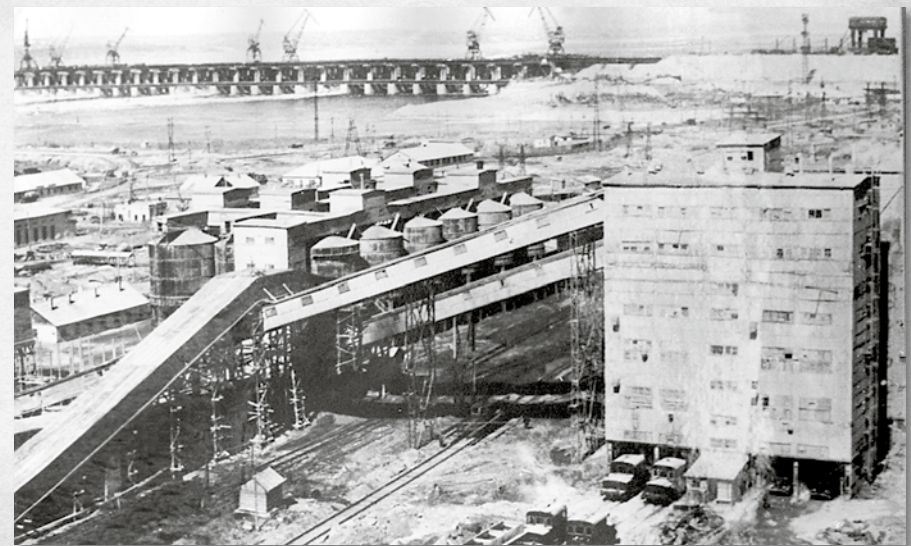
2. Предприятия для производства железобетонных работ.

В пиковом году объем бетонных работ был определен в 3 млн кубометров. Чтобы выполнить такой объем работ, было создано крупнейшее в стране бетонное хозяйство, в состав которого входили:

а) два бетонных завода (№ 1 и № 2).

Бетонный завод № 1 производительностью 8000 куб. м бетонной смеси в сутки (1800 тыс. куб. м в год) был предназначен для снабжения всех без исключения сооружений гидроузла. Завод состоял из четырех секций с четырьмя бетономешалками. Первая очередь завода (две секции из четырех) была введена в действие в июле 1954 года.

Бетонный завод № 2 располагался на низовом пирсе здания ГЭС. Он состоял из двух секций с четырьмя бетономешалками. Суммарная мощность этого завода — 900 тыс. куб. м бетонной смеси в год, или 4000 куб. м в сутки. Он готовил бетонную смесь главным образом для сооружений гидроэлектростанции и в меньшей степени для водосливной плотины.



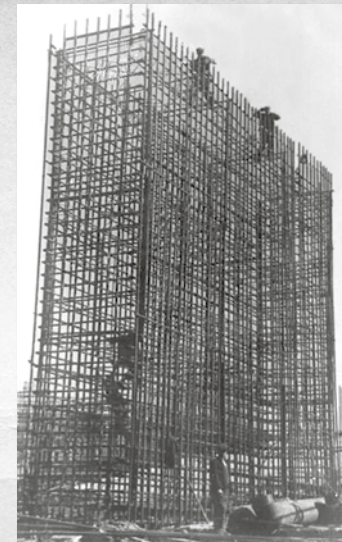
Бетонный завод № 1



Бетонный завод № 2



Завод плит-оболочек



Арматурный завод

Для гидротехнического бетона строительство вынуждено было применять 12 видов цемента по сортам и маркам, получаемых с трех заводов, что чрезвычайно осложняло работу бетонных заводов;

б) основным изготовителем армоконструкций для всего гидротехнического строительства на Сталинградгидрострое являлся **арматурный завод**.

В основу организации арматурных работ на строительстве гидроузла было положено армирование железобетонных сооружений крупноразмерными арматурными конструкциями: армоблоками, армофермами, армопакетами и сетками. Завод был оборудован новейшими машинами для контактно-стыковой сварки, гибочными станками, порталными и козловыми кранами, сварочными аппаратами.

Проектная максимальная производительность его была 280 армоконструкций в смену, годовая производительность 171920 т. Арматурно-сварочный завод, построенный по первоначальному проекту, в процессе работы подвергся значительной реконструкции с учетом требования организации массового поточного производства с применением реально выделяемого оборудования.

Процесс изготовления сварных арматурных конструкций состоял из ряда последовательных операций: разгрузки и складирования арматурной стали; правки, зачистки и сварки стержней арматурной стали; разметки, резки и гну-

тья деталей; сборки и сварки конструкций; поблочного комплектования и вывоза арматурных конструкций.

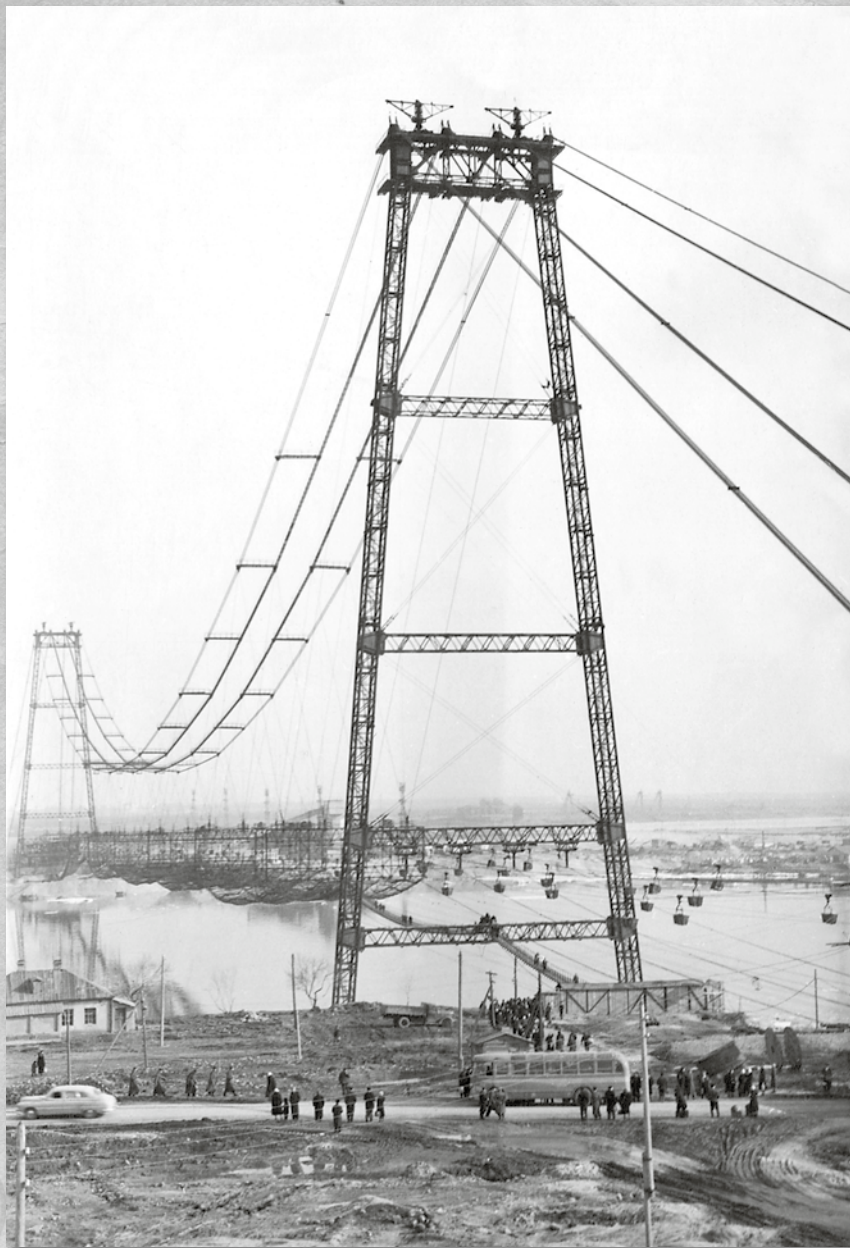
Соответственно этому в состав завода входили следующие основные цехи и отделения: склад арматурной стали, цех контактно-стыковой сварки, цех разметки, резки и гнутья заготовок со складом полуфабрикатов, цех сборки и сварки арматурных конструкций, склад готовой продукции.

Производство было организовано на четырех потоках с самостоятельными выходами на сооружения гидроузла, со вспомогательными предприятиями и службами.

Завод размещался на расстоянии 8—10 км от основных сооружений гидроузла;

в) для обеспечения строительства гидроузла сборными железобетонными конструкциями был построен **завод плит-оболочек** (реконструированный в процессе эксплуатации в завод железобетонных изделий).

По первоначальному проекту потребность в сборном железобетоне была определена лишь в количестве 105 тыс. куб. м. Впоследствии из-за значительного увеличения объема сборного железобетона в конструкциях гидротехнических сооружений действующий завод плит-оболочек был переоборудован для выпуска большего количества других изделий и главным образом крупногабаритных несущих элементов.



Пилон канатной дороги

Строительство завода было начато в 1953 году и окончено в мае 1955 года. Размещался завод на площадке левого берега в 8 км от основных сооружений и был связан с ними железной и шоссейной дорогами. Завод представлял собой комплекс предприятий, оснащенных эффективным технологическим оборудованием. Кроме того, были построены вспомогательные сооружения: канатная подвесная дорога и бетоновозная эстакада.

Проблема доставки заполнителей для бетона с правого берега была решена постройкой канатной дороги через Волгу.

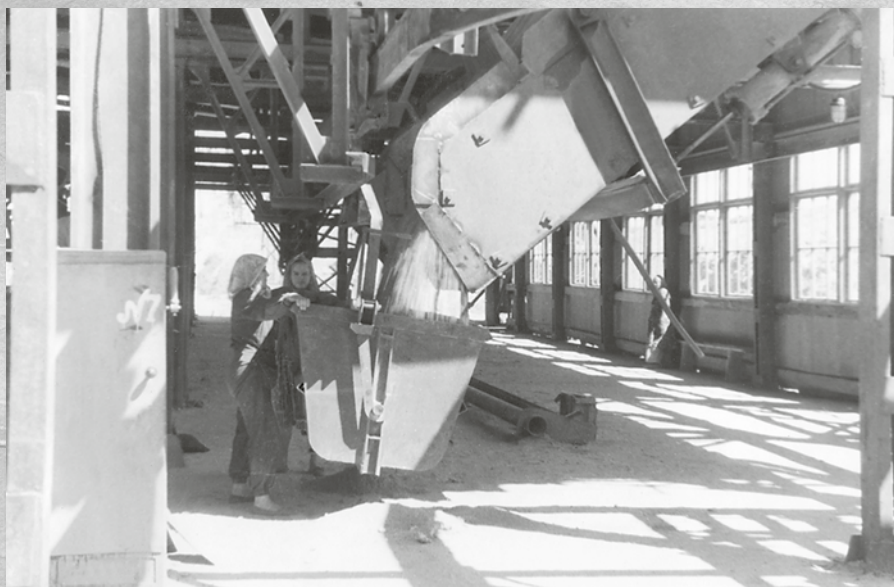
Оригинальностью технического решения отличались даже так называемые подсобные предприятия. В период строительства над Волгой, соединяя ее берега, действовал воздушный мост. Четырехкилометровая подвесная канатная дорога покоилась лишь на двух металлических опорах высотой с 35-этажный дом. По своей мощности и конструктивным особенностям дорога не знала равных в мире.

132-метровые мачты-пилоны были установлены одна на правом, другая на левом берегах. На правом берегу находился склад песка, гравия, щебня. Отсюда строительные материалы непрерывным потоком переправлялись через Волгу на левый берег, где возводились основные сооружения гидроузла.

В канатной дороге Сталинградгидростроя все было решено необычно, по-новому. Каждого захватывали размеры, стройность, красота ее конструкций.



Работники канатной дороги. Станция Узловая



Канатная дорога. Погрузка песка в вагонетку. Май 1955 года

Десятки сверхпрочных канатов, сплетенных из сотен и тысяч стальных оцинкованных нитей, повисли над Волгой. На определенном расстоянии друг от друга были прикреплены восемь металлических рам, поддерживавших рабочие пути-канаты. В целях безопасности движения транспорта под ними были натянуты металлические сетки, а между ними подвешен пешеходный мост, который строители называли «ходок». Гигантский стальной мост весил 2130 тонн.

В одну сторону по канатам-путям двигались в четыре ряда груженные вагонетки, в обратном направлении — освободившиеся.

Общая протяженность канатных дорог составляла 11446 м, из них: первая и вторая дороги по 4323 м, третья и четвертая дороги по 1400 м, вантовый мост пролетом 874 м. Емкость кузова вагонетки — 1,15 куб. м.

Дорога имела четыре станции, обозначенные буквами «П», «У», «Р», «С». На первой были сосредоточены машины и механизмы, на второй — мощные двигатели и новейшие средства управления, позволяющие механизировать основные производственные процессы. Станции «Р» и «С» являлись разгрузочными. Всеми операциями на восьми путях управлял один диспетчер с помощью дистанционного пульта и радиотелефонной связи.

С правого берега на левый непрерывно двигались вагонетки с песком и щебнем. Ежечасно они перебрасывали на левый берег 900 т груза. Рука человека не прикасалась к вагонеткам — они заполнялись и разгружались автоматически.

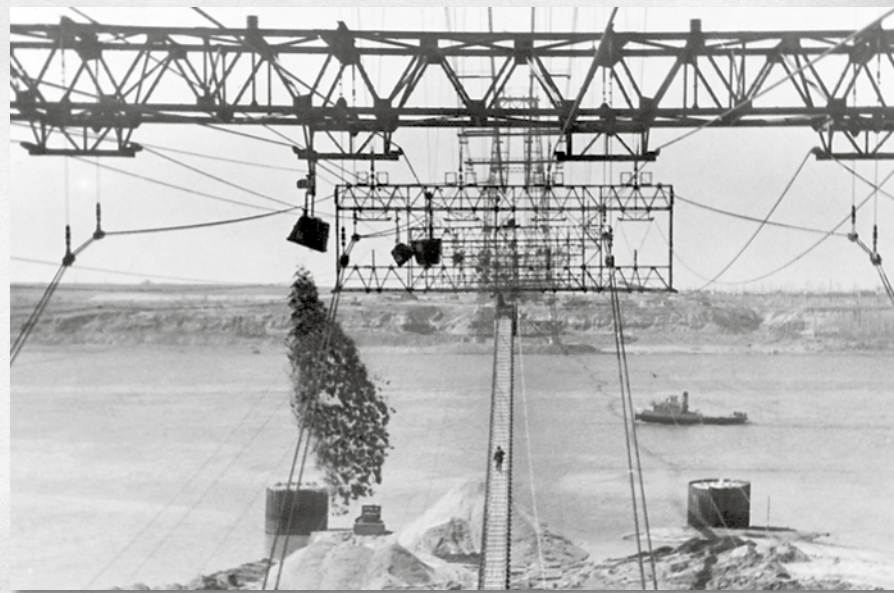
На складе инертных материалов штабели песка, гравия и щебня располагались над подземными галереями, в которых были смонтированы ленточные транспортеры, строительные материалы подавались в бункеры, а из них — в вагонетки.

Без помощи человека вагонетка доходила до станции назначения, с помощью отбойника, установленного в нужном месте, опрокидывалась автоматически над бункером бетонного завода или в другом месте и возвращалась обратно под погрузку. При необходимости грузы могли перевозиться в оба направления.

При нормальной работе по каждой дороге проходило по 122 вагонетки в час. Благодаря работе канатной дороги ежедневно высвобождались около 15 железнодорожных составов и сотни рабочих.

21 августа 1956 года были приняты в эксплуатацию подвесные канатные дороги № 1, 2, 3, 4, со всеми сооружениями и вантовым мостом через Волгу.

Работы по сооружению ПКД длились с декабря 1952 года по 11 августа 1956 года. По воздушной трассе за годы строительства **было перевезено более пяти миллионов кубометров камня, щебня и песка**, для этого потребовалось бы загрузить 1800 полновесных железнодорожных составов.



Разгрузка на канатной дороге



Анатолий Павлович Усков приехал на строительство Сталинградской ГЭС в октябре 1952 года со строительства Волго-Дона. Экипаж 14-кубового шагающего экскаватора ЭШ-465, первого в стране, переправили на строительство канала Волго-Урал.

Жилье снимали в Ленинске. Анатолию Павловичу в этом отношении повезло, у него в Сталинграде жили мать и отец. Вскоре его вызвал к себе начальник строительства Ф. Г. Логинов и выделил семье Усковых две комнаты в 3-комнатной коммунальной квартире в 1-м квартале.

После смерти И. В. Сталина прокладку канала Волго-Урал решили законсервировать, а экскаватор был отправлен на стройку на Кольский полуостров. А. П. Усков остался на строительстве Сталинградской ГЭС главным механиком экскаваторного участка УМСР.

Когда была построена канатная дорога, Анатолий Павлович был назначен ее начальником. Дорога доставляла на стройку песок, щебенку с правого берега, вантовый мост соединил правый и левый берега для пешеходов. Если доставлять материалы по железной дороге, то это можно было сделать только через Саратов и через саратовский мост. По канатной дороге на

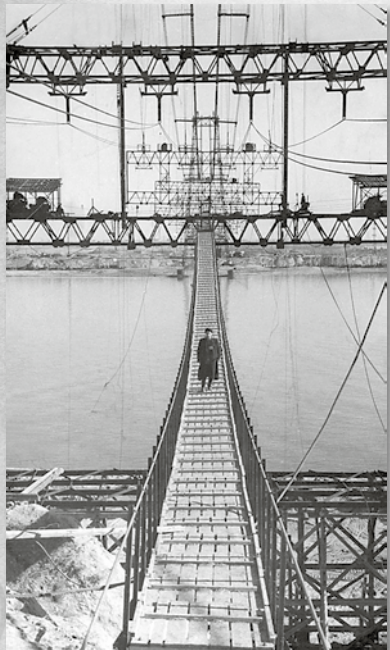
строительство ГЭС было переброшено свыше 3 млн куб. м инертных материалов. Большую роль канатная дорога сыграла для приготовления бетона для строительства гидростанции.

Дорога была опытная, скорость была увеличена для прохождения большого количества грузов, поэтому были случаи, когда вагонетки падали.

На тросах был подвешен вантовый мост, по которому утром целая вереница людей двигалась на работу на левый берег, а вечером обратно. Требовался специальный пропуск, чтобы пользоваться этим переходом с одного берега на другой.

А. П. Усков вспоминает, что его коллегами по работе были люди, с которыми он строил еще Волго-Дон. Многие из них, как и Анатолий Павлович, были направлены на Волго-Дон после окончания института, это Лопатников, Филиотович, Десятов. Все они затем продолжали вместе строить уже Сталинградскую ГЭС. Все они были комсомольцами, работали с энтузиазмом.

Во время строительства Волго-Дона у А. П. Ускова на экскаваторе работала бригада заключенных, они переносили кабель, тросы, чистили ковши. Когда экипаж экскаватора был переведен на строительство Сталинград-



Вантовый мост канатной дороги на строительстве Сталинградской ГЭС



А. П. Усков — начальник канатной дороги. 1957 год



Работники канатной дороги (2-й слева — А. Усков) у ее макета. 1958 год



ской ГЭС, то заключенные попросили, чтобы их перевели тоже. О работе людей, которые относились к этой бригаде, Анатолий Павлович вспоминает только хорошее.

Было понимание того, что строится самая крупная в мире ГЭС. К ней был повышенный интерес, приезжало много гостей, известных во всем мире, партийных деятелей нашей страны. Стройка была грандиозная, гремела на весь мир, поэтому к ней был такой интерес и внимание всей страны, правительства. Чтобы обеспечить нормальный ход строительства, все требования, запросы старались выполнять быстро. Очень много было на стройке техники, многие механизмы были переброшены с Волго-Дона. Работа велась круглосуточно, в три смены.

Анатолий Павлович вспоминает, как торжественно отмечались праздники, как проходили демонстрации по проспекту Ленина. На праздники все выходило нарядные, веселые.

За строительство Сталинградской ГЭС Анатолий Павлович Усков получил очередную свою награду — медаль «За трудовую доблесть». Награды вручали очень торжественно во Дворце гидростроителей.

(Из воспоминаний А. П. Ускова — первостроителя).

Объем бетонных работ на строительстве Сталинградской ГЭС возрастал с каждым годом.

Бетонные работы гидроузла обслуживались железнодорожным и автомобильным транспортом.

Бетонные работы по зданию гидростанции и водосливной плотины были организованы с применением единой бетоновозной эстакады.

Крановое оборудование, бетоноукладочные средства, железнодорожные пути, расположенные на бетоновозной эстакаде, позволили обслуживать и верхние, и нижние зоны сооружений, регулировать интенсивность бетонных работ, монтаж закладных частей.

Бетоновозная эстакада — гигантский металлический мост. Высота — 42 м, длина — около 2 км, вес — около 13 тыс. т.

Бетонная смесь, арматура, опалубка и закладные части для здания ГЭС и тела плотины подавались с бетоновозной эстакады. На эстакаде было уложено три железнодорожных и один подкрановый путь, по которому перемещались 17 самоходных порталных кранов грузоподъемностью 10 т. Железнодорожные пути на эстакаде и на перемычках связывали два бетонных завода, образуя единое кольцо, которое вступило в строй 10 сентября 1956 года.



Общий вид бетоновозной эстакады. 1950-е годы



Мотовоз на эстакаде



Мотовозы с бетоном шли с бетонного завода по эстакаде, разгружались на ней, а затем по низовой перемычке котлована вновь возвращались на завод. Железнодорожным кольцом были связаны также площадка строительства судоходных шлюзов и бетонный завод в пойме. Общая протяженность железнодорожных бетоновозных путей составляла 46 км.

3. Предприятия для обслуживания монтажных работ. Для приема, хранения и укрупненной сборки гидросилового, гидротехнического и электротехнического оборудования, металлических конструкций:

а) **монтажная база гидросилового и энергетического оборудования** общей площадью складских помещений 212 тыс. кв. м, рассчитанная на одновременное хранение 4 комплектов гидроагрегатов и 30% энергетического оборудования;

б) **монтажная база гидротехнического оборудования**, рассчитанная на хранение 14 тыс. оборудования, что составляет 19% общего веса гидротехнического оборудования, подлежащего монтажу;

в) **электромонтажные базы** на низовом пирсе и на территории ОРУ 500 кВ;

г) **монтажная база металлических конструкций**, служащая для укрупнительной сборки металлических конструкций бетоновозной эстакады, кабельных кранов, канатной дороги.

4. Предприятия и сооружения энергетического хозяйства:

а) **база энергопоездов**, созданная в первый год строительства для обеспечения электроэнергией строительной площадки до сооружения ЛЭП Сталинград — левый берег, в составе двух энергопоездов мощностью 4000 кВ.

б) **электроподстанции**, смонтированные на объектах производственной базы и стройплощадке основных сооружений;

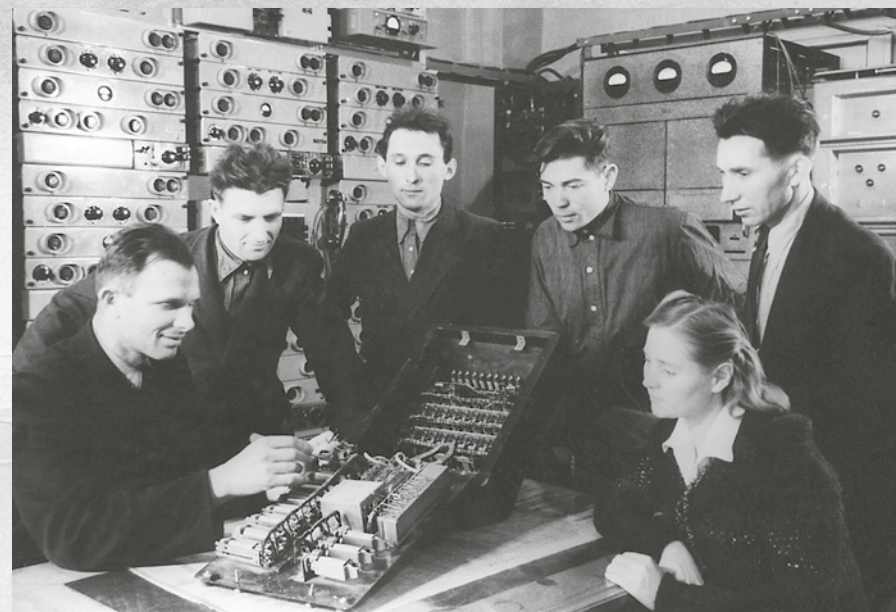
в) линия электропередачи 110 кВ протяженностью 71 км, ЛЭП 35 кВ — 33,8 км и ЛЭП 6 кВ — более 400 км.

5. Складское хозяйство общей площадью 255 тыс. кв. м.

6. Транспорт:

а) **автомобильный**. За период строительства введено в эксплуатацию 145,3 км шоссейных дорог с твердым покрытием. Автопарк строительства в пиковом году насчитывал 1950 автомобилей, из которых 78% составляли самосвалы;

б) **железнодорожный**. Для осуществления связи между путями МПС и основными объектами строительства было построено 312 км внутрипроектных железнодорожных путей;



Работники главной конторы связи Сталинградгидростроя. 1950-е годы

в) **водный**. Был организован хозрасчетный участок водно-транспортных работ. Он располагал 16 самоходными и 28 несамоходными единицами и 18 плавучими кранами. Было построено и введено в эксплуатацию причальное хозяйство.

7. Связь. В начальный период строительства была организована контора связи.

На строительстве действовали пять автоматических телефонных станций емкостью по 3900 номеров, два коммутатора ДКЗ-70 и 12 коммутаторов типов ДКУ и КОС-22.

Производственные предприятия Сталинградгидростроя являлись крупным комплексом, обеспечивавшим строительные площадки конструкциями, деталями и полуфабрикатами, а также ремонтом и обслуживанием строительных механизмов и средств транспорта.

Создав целую систему подсобных предприятий, многие из которых сами по себе являются крупными промышленными сооружениями, проложив железнодорожные трассы и высоковольтные магистрали, началось наступление на Волгу.



г. Волжский с самолета



Выступление оркестра в котловане СГЭС. 1957 г. №1264-4 нвф.



Концерт для строителей Сталинградской ГЭС. 1950-е годы



Детский сад №1. Воспитатель Коржова Лия Гавриловна с детьми старшей группы.





Жители п. Волжского отмечают Первомай. 1952 г.tif



Участники 2-й научной конференции на ст-ве автоматиз. бетонного завода. 16 июня 1953 г Фото Н.Новак, П.Керсиков



Пионерский лагерь Сталинградгидростроя. Игры детей. 1952 г.



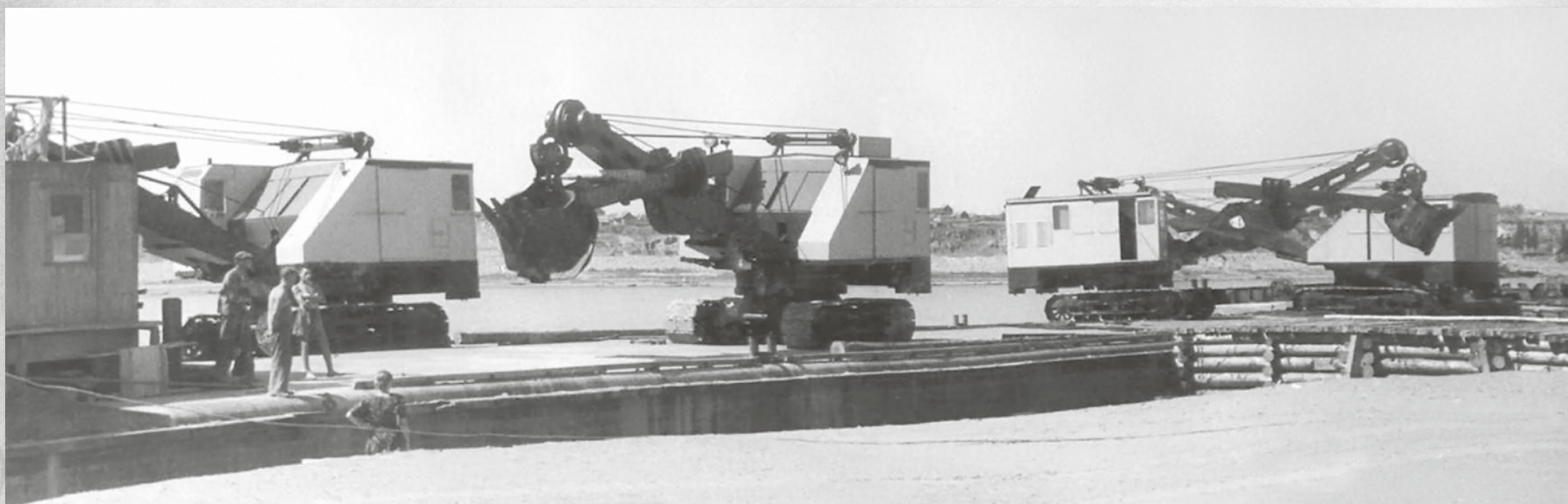
1952 г. Коллектив Политического отдела Сталинградгидростроя



Первый поезд на низовой перемычке котлована ГЭС. Июль 1953 г.tif



Земляные работы на участке 42-й плотины. Октябрь 1953 г. Фото Н. Новак и П. Керсиков.



Прибытие на о. Песчаный первых 4-х экскаваторов Э-1004. 20 августа 1952 г



Строительство дороги между 1 и 2 кварталами. Июнь 1952 г.



Левый берег. Зеленые насаждения п. Волжского. Май 1952 г.



Устройство бульвара в поселке Волжский. 29 августа 1952 г.



*п. Волжский. Асфальтирование дороги на 6-й улице.
Август 1953 г. Фото Н.Новак, П. Керсиков*



РусГидро
Волжская ГЭС



Над книгой работали: