

**«Волго-Донскому судоходному каналу
им. В.И. Ленина - 72»**



(по архивным документам ГКУ РО «АДЛС»
Ф.Р-777 Оп.1 Сшивы газеты «На стройке» за 1952 год №№ 29-31)

О присвоении Волго-Донскому судоходному каналу имени В. И. Ленина

Согласно предложения Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) присвоить Волго-Донскому судоходному каналу имя В. И. Ленина и именовать его — «Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина».

Москва, Кремль.
10 июля 1952 г.

Пресседелатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

В Совете Министров Союза ССР

Об открытии Волго-Донского судоходного канала

Совет Министров СССР рассмотрел доклад о строительстве Волго-Донского судоходного канала и поручил Правительственной комиссии во главе с председателем комиссии т. Соколовым К. М. по сооружению Волго-Донского судоходного канала и установлению, что задание Правительства по вводу в эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала, Цимлянской гидроэлектростанции и сооружений для орошения первой очереди в 100 тыс. гектаров засушливых земель в Ростовской области выполнено в установленный срок.

В течение 1949—1952 годов построены: 1) Волго-Донской судоходный канал длиной 130 километров с 13 судоходными шлюзами, 3 насосными станциями, 13 плотинами и дамбами, 7 водопроводами и водоспускными, 2 аварийно-ремонтными станциями, 8 мостами, парными переправами, паромными пунктами, пристанями и приканалами, автомобильной дорогой длиной 100 километров; 2) Цимлянский гидроузел в составе земляной плотины длиной 12,75 километра, водосливной бетонной плотины длиной 495,5 метра, гидроэлектростанции, 2 судоходных шлюзов, судоходного канала шлюзами длиной 4,9 километра, аванпорта, оросительного сооружения, а также железнодорожного и шоссепереходов по плотиночной магистральной оросительной системе; 3) Цимлянский гидроузел до головного сооружения длиной 12,75 километров, Нижне-Донской распределительной плотины длиной 72,9 километра, Азовский распределительный канал длиной 92,2 километра; 4) железнобетонные железнодорожные линии от станции Большая Сталинградская железной дороги до Волго-Донского гидроузла и от Цимлянского гидроузла до станции Куберле Сталинградской железной дороги общей протяженностью 174 км.

В указанных сооружениях выполнено: земляных работ в объеме 152,1 млн. кубометров, железобетонных работ — 2,96 млн. кубомет-

ров, работ по креплению откосов земляных сооружений на площади 2,9 млн. кв. метров, уложено каменных банкетов, фильтров и дренажей 1,6 млн. кубометров, забито металлического шпунта 16 тыс. тонн и смонтировано 44,4 тыс. тонн металлоконструкций и механизмов.

Строительство Волго-Донского судоходного канала и Цимлянского гидроузла осуществлено с применением мощных и высокопроизводительных машин и механизмов отечественного производства.

В процессе строительства решен ряд важных научных и технических проблем в области гидротехники: возведение крупных гидротехнических сооружений в сложных геологических условиях, скоростной намыв земляной плотины, широкое применение грунтового водопонижения и др.

На строительстве выросли новые квалифицированные кадры рабочих — экскаваторщиков, скреперистов, гидромеханизаторов, крановщиков, монтажников, бетонщиков, арматурщиков, а также инженеров и техников, обеспечивших высокую производительность труда.

Заводами и монтажными организациями Министерства электростанций, Министерства тяжелого машиностроения, Министерства электропромышленности, Министерства машиностроения и приборостроения, Министерства транспортного машиностроения, Министерства строительства предприятий тяжелой индустрии, Министерства путей сообщения, Министерства строительства предприятий машиностроения и других министерств выполнены большие работы по изготовлению и монтажу металлоконструкций, механизмов и оборудования.

Завершение работ по строительству Волго-Донского судоходного канала, принятых согласно решению Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б), обеспечило соединение Белого, Балтийского и Каспийского морей с Азовским и Черным морями в единую водотранспортную систему и позволило в 1952 году приступить к перевозкам массовых грузов — угля, леса, цемента, нефти, хлеба по этой системе.

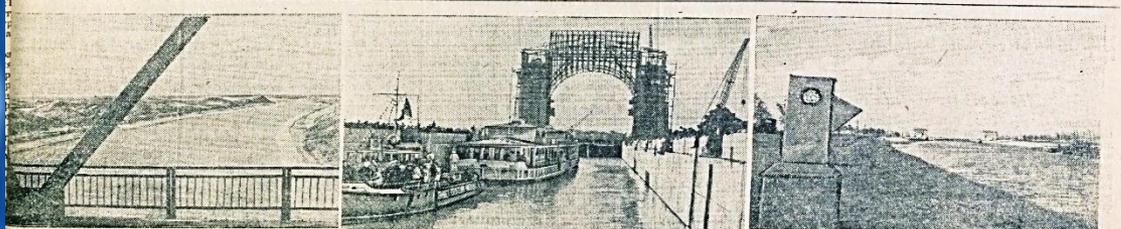
Совет Министров СССР также отметил, что осу-

ществление строительства Цимлянского гидроузла с крупнейшим водохранилищем и гидроэлектростанцией, а также головного участка Донского магистрального канала, Нижне-Донского и Азовского распределительных каналов обеспечивает в 1952 году орошение первой очереди в 100 тыс. гектаров засушливых земель в Ростовской области и обеспечивает в дальнейшем в установленные сроки орошение еще 650 тысяч и обводнение 2 миллиона гектаров земель в засушливых и полупустынных районах Ростовской и Сталинградской областей на базе использования водных ресурсов реки Дона и дешевой электроэнергии.

Совет Министров Союза ССР постановил:

1. Открыть Волго-Донской судоходный канал в воскресенье 27 июля с. г., обеспечив с этого дня регулярное движение пассажирских и грузовых судов, а также начать эксплуатацию Цимлянской гидроэлектростанции и первой очереди оросительных сооружений.
2. Открытие Волго-Донского судоходного канала Совет Министров СССР уполномочил произвести Министру речного флота генерал-директора речного флота т. Шашкова З. А.
3. Обязать Министерство речного флота обеспечить регулярное движение пассажирских судов по линиям Москва—Ростов и Сталинград—Калач, организовать пригородное сообщение в районах Сталинградского, Ростовского, Цимлянского и Калачевского портов, а также обеспечить в 1952 году перевозку приоритетных грузов и пассажиров согласно утвержденного плана.
4. Обеспечить использование электроэнергии Цимлянской гидроэлектростанции в соответствии с ранее принятыми решениями Правительства для нужд орошаемого земледелия и промышленности, а также для электропечи и комплексной механизации трудоемких работ в животноводстве и других отраслях колхозного и совхозного производства.
5. Присвоить Волго-Донскому судоходному каналу согласно Указа Президиума Верховного Совета СССР имя В. И. Ленина и именовать его — «Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина».

10 июля 1952 г.



Волго-Донской судоходный канал. На снимках: 1. Участок в водораздельном районе. 2. Шлюзование первых судов. 3. Участок у Береславля заградительных ворот. Фото С. Кропивниченко. (Фотохроника ТАСС).

10 июля 1952 года
правительство СССР
выпустило постановление
«Об открытии Волго-
Донского судоходного
канала».

27 июля 1952 года состоялось официальное открытие Волго-Донского канала, соединившего две могучие реки – Волгу и Дон – в месте их наибольшего сближения, неподалёку от Сталинграда, возле города Калач-на-Дону.

27 июля 1952 г. Волго-Донскому каналу было присвоено имя В.И. Ленина. Тогда же по каналу прошёл первый теплоход «Иосиф Сталин», открывший навигацию.

Общая протяжённость канала составила 101 км., из которых 45 км. проходит по водохранилищам. Глубина канала — не менее 3,5 м.

Строить — к волгодонцы

Наш народ одержал новую великую победу, создав великое сооружение сталинской эпохи — Волго-Донской судоходный канал. Завершение строительства Дона в кратчайшие сроки, в наихудших условиях, в разгаре исключительно высокой провозки, удорожания новых мощных машин, в условиях мастерства строителей, решивших полностью осветить и до конца использовать сложнейшую технику, наконец, повседневно помогая трудящимся строителям Волго-Донского канала успешное окончание строительства — всегда будут служить образцом для всего населения страны. Мы, инженеры и техники, нескажем, гордимся патриотизмом и жизнелюбием патриотов советских строителей.

Новый из характерных черт строительства Волго-Дона является прочное сотрудничество ученых и рабочих производства. Новые научные приемы, предложенные учеными, ускоряют в значительной мере работы при одновременном экономии их затрат.

Высокие производственные навыки, инженерные и технические способности, умение работать с инструментом, умение читать чертежи, строгого соблюдения графиков строительства, умение трудиться в любую меру сил, с полным напряжением, отличительные черты дружного коллектива волгодонцев, сумевших в рекордно короткие сроки осуществить столь грандиозный замысел. Именно эти качества являются постоянно, из года в год, в привнесении каждому строителю стимуляцией руководства, партийно-профессиональные и комсомольские традиции наших строителей и предков.

Переловой статье газеты «Правда» 15 июля с. г. «Строить быстрее и дешевле» ставится перед задачей и партийными органами строительства, реальное повышение его качества, значительное снижение стоимости строительных работ. Примером передовых индустриальных методов, подготовки и закрепления квалифицированных кадров строительства, широкая мобилизация внутренних ресурсов, повышение производительности труда, соблюдение строгого плана экономики являются одним из важнейших условий в борьбе за полное выполнение производственных программ. Немалую роль играют в проектах организации, которые должны своевременно оформлять техническую документацию, не отставать в проектах и сметах на строительство дорожающих строителей.

Более развернутое социальное сотрудничество с привлечением конкретных социалистических предприятий по максимальному повышению темпов и количества производства, наиболее эффективному повышению техники, усилению и расширению внедрения творческих инициативы новаторов производства должно явиться стимулом во всех коллективах строителей и механиков в их борьбе за выполнение производственных планов.

Новый волгодонец — на все наши работы и предприятия! Строить — волгодонцы! Вдохновляющий пример строителей Волго-Дона должен служить образцом для всех строителей и монтажников наших строек, обязывая их строить быстрее, прочнее и дешевле.

Строители радостно приветствуют вступление в строй первенца великих строек коммунизма — Волго-Донского канала имени В. И. Ленина

В честь открытия канала

В связи с пуском в эксплуатацию Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина в цехах Стройкомбината № 2 прошли митинги и собрания, на которых рабочие, мастера и начальники цехов единогласно заявили на себя добровольно-высокие производственные обязательства. Инициаторами этого благородного решения явились передовики производства. Бригада слесарей тов. Медникова, бригада слесарей тов. Захарова, коллектив оборонного цеха мастера тов. Калабухова взяли на себя обязательство — выполнять ежедневно не ниже полутора-двух норм.

Инициатива передовых строителей была горячо поддержана всем коллективом работников Стройкомбината, единогласно принявшим решение — систематически выполнять не ниже полутора норм при хорошем качестве работ.

Взятые обязательства коллектив Стройкомбината № 2 с честью выполняет.

И. КОРОЧЕНСКИЙ,
 директор Стройкомбината № 2.

Трудовая вахта

Коллектив УНР-102 воодушевлен величайшей победой советского народа — завершением строительства первенца великих строек коммунизма — Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина. Встают перед строителями задачи в честь этого выдающегося события в истории нашей Родины, бороться за выполнение плана III квартала, а также успешно завершить выполнение июльской программы.

Л. ИЦКОВИЧ,
 Пред. постройкика УНР-102.

27 июля наша Родина отмечает День Военно-Морского Флота СССР

Этот традиционный праздник советский народ встречает в условиях великой победы в борьбе за строительство коммунизма в нашей стране. 27 июля вступает в строй Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. Успешно сооружаются и другие стройки коммунизма — шоссейно-железнодорожные, канал Амударья, осушительные традиционный сталинский план преобразования природы.

Советский Союз завоевал морские державы. Бегство нашей Родины омывают 14 морей. Ее морские границы составляют более двух третей (свыше 77 тысяч км.) всех границ (свыше 100 тысяч км.) нашей страны. Такой протяженности морских границ не имеет ни одна страна в мире.

На протяжении многих веков русский народ вел героическую борьбу с различными иноземными захватчиками, которые пытались лишить нас выхода к морям и океанам. Русский народ дал таких знаменитых героев, как Своякин, Назаров, Никитин, Корнилов, Макаров. В многочисленных морских сражениях русский народ проявил героизм и смелость. Наши флотоводцы одержали блестящие победы над врагами Родины.

Русский народ выдвинул свои требования к будущим строителям морей и побережий, кораблестроителям и изобретателям. Русские мореходники и оружие. Русские морехо-

27 июля — ОТКРЫТИЕ ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА. ТРУДЯЩИЕСЯ НАШЕЙ ВЕЛИКОЙ РОДИНЫ ОТМЕЧАЮТ ЭТОТ ДЕНЬ КАК ВСЕНАРОДНЫЙ ПРАЗДНИК. ЭТОМУ ВЫДАЮЩЕМУСЯ В ИСТОРИИ НАШЕЙ СТРАНЫ СОБЫТИЮ — ВСТУПЛЕНИЮ В СТРОИ ПЕРВЕНЦА ВЕЛИКИХ СТРОЕК КОММУНИЗМА — МЫ ПОСВЯЩАЕМ СЕГОДНЯШНИИ НОМЕР НАШЕЙ ГАЗЕТЫ



ДЕНЬ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР

Мы открыли много новых земель и морей. Наши кораблестроители и изобретатели даже в условиях экономической отсталости царской России создавали такие корабли и такие виды вооружения, которые намного превосходили зарубежные образцы.

Много славных страниц вписали русские военные моряки в историю революционного движения трудящихся нашей страны. Воспитатели партии Ленина-Сталина, военные моряки были в первых рядах борцов за власть Советов. В дни Октябрьского вооруженного восстания балтийский крейсер «Аврора» историческим залпом по Зимнему дворцу возвестил всему миру начало новой эры — эры Великой социалистической революции, эры разрушения капиталистической системы.

Сразу же после победы Великой Октябрьской социалистической революции партия большевиков, В. И. Ленин и И. В. Сталин великий трудящихся нашей страны на защиту молодой Советской республики от внутренней контрреволюции и иностранной интервенции, организовав американско-английскими империалистами. 28 января 1918 года В. И. Ленин подписал декрет об организации Красной Армии, а 12 февраля

Контр-адмирал Красного Флота, А. Филипповский — декрет о создании в годы гражданской войны советский Военно-Морской Флот был верным помощником нашей армии в борьбе с многочисленными полчищами белоказаков и иностранных интервенционеров.

После разгрома белоказаков и интервенентов В. И. Ленин и И. В. Сталин поставили вопрос о восстановлении Военно-Морского Флота. Волею нашей партии, героическими усилиями народа к 1929 году восстановлению флота было закончено.

Решающим условием дальнейшего укрепления и развития Военно-Морского Флота являлся социалистический индустриализация нашей Родины. В годы сталинских пятилеток наша промышленность дала флоту новые совершенные корабли. По инициативе И. В. Сталина в 1932 году был создан Тихоокеанский, а в 1933 году Северный флоты.

К моменту переломного нападения фашистской Германии на нашу Родину Советский Союз располагал могучим Военно-Морским Флотом.

На протяжении всей Великой Отечественной войны против гитлеровских захватчиков Военно-Морской Флот самоотверженно помогал

Внедрить опыт лучших механизаторов

Строительство Волго-Донского канала богатейшая школа умелого использования замечательной советской техники, созданной нашим народом.

Комплексная механизация, внедренная на великой стройке, механизированная сборка на площадках лучших изобретателей заводским способом, применение мощных экскаваторов, землесосных снарядов, портальных кранов, образцовая работа автомобильного и железнодорожного транспорта, максимальное использование имеющихся достижений технической мысли на пригоне ити и укладки бетона — такими инициативы и успешные примеры того, как нужно осуществлять индустриальные методы в строительстве.

Задача механизаторов наших строек состоит в том, чтобы глубоко изучить опыт, накопленный в ходе строительства Волго-Донского канала, и перенести его на строительные площадки и в цехах производственных предприятий Треста.

А. ТОКАРЕВ,
 главный механик Стройтреста.

Вклад электромонтажников

Передовые станководы УНР-402 и 409 треста «Электромонтаж» на строительстве Волго-Донского канала выполнили больше работы по электроснабжению строительства, по строительству высоковольтных линий электропередач.

Значительный трудовой вклад в дело быстрого осуществления строительства одного из величайших сооружений сталинской эпохи внесли электромонтажники В. Авершин, А. Козин, А. Кошуров, Г. Чугт, Г. Рубан, А. Воронцов, А. Березин, А. Поддубный, А. Конырев, Ф. Зайцев, А. Сидоров, В. Чепелько, Н. Троица и другие.

ветской Армии в борьбе за честь, свободу и независимость Родины.

Товарищ Сталин дал высокую оценку боевой деятельности Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне.

После окончания Великой Отечественной войны товарищ Сталин поставил задачу дальнейшего укрепления боевой мощи нашего флота. Выполнив указанные задачи, советские судостроители дают военным морякам первоклассную подготовку. Военно-Морской флот самым совершенным оружием.

Всенародным проявлением заботы о флоте является создание Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ), которое помогает советской молодежи изучать без отрыва от производства военно-морское дело. Оно содействует советскому народу в строительстве могучего флота великой Советской державы.

Советская Армия и Военно-Морской Флот доблестно стоят на страже мирного созидательного труда нашего народа, на страже государственных интересов Советского Союза.

Отмечаю День Военно-Морского Флота, советские моряки, воины Советской Армии, весь советский народ еще раз спланируют свои боевые ряды вокруг большевистской партии и Советского правительства, вокруг великого вождя и полководца товарища Сталина, уверенно в будущее нашу Родину вперед, к полному торжеству коммунизма.

Волго-Донской канал имени В. И. Ленина — в строю

Первая из великих строек коммунизма осуществлена

От Сталинграда до Цимлянской

(Цифры и факты)

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

На трассе судоходного канала между Волгой и Доном сооружено тринадцать шлюзов, создано три водохранилища — Карповское, Берестинское и Варваринское. Самое крупное из них — Карповское, занимающее свыше 40 кв. км.

Судоходный канал питается водой из Дона. Для поддержания уровня воды в канале сооружены три насосных станции — Карповская, Мариновская и Варваринская. Миллионы тонниссы каждой из них перекачивают ежегодно несколько миллионов кубометров воды.

На трассе канала построено много других крупных сооружений. Среди них — семь бетонных водобросов, десять пристаней и остановочных пунктов, три железные дороги, пять водозаборов оросительных каналов, 100-километровая приканальная автомобильная дорога.

Одним из главных звеньев Волго-Донского пути является Цимлянский гидроузел. В комплексе его сооружений входит земляная железобетонная плотина протяженностью более 13 километров, мощная гидроэлектростанция, около шести километров судоходных каналов, два шлюза, рыбоподъемник (для пропуска рыбы из нижнего Дона в Цимлянское море), головной водозаборной ирригационной системы, первоклассный речной порт и десовая, железнодорожная магистраль и автомобильная дорога.

Создано огромное Цимлянское водохранилище. Его наибольшая длина — 38 километров, в длину оно простирается на 350 километров. Это искусственное море вмещит около 24 миллиардов кубометров воды.

Общая длина ирригационных каналов составит 760 километров. Только по Донскому магистральному каналу будет проходить вода в тридцать раз больше, чем в летние месяцы в Москва-реку.

Новый судоходный Волго-Донской путь позволяет включить в экономический связи с Черноморским бассейном около тридцати тысяч километров судоходных рек Волжского и Северо-Западного бассейнов.

Вся наша страна радостно отмечает историческое событие — впуск Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина — первой из великих сталинских строек коммунизма. Значение Волго-Донского водного пути трудно переоценить. Создана могучая водотранспортная магистраль, сооружен Цимлянский гидроузел, образована огромная водохранилище — Цимлянское море, а глубь засушливых степей проложена сеть оросительных каналов.

Мечта о соединении двух великих русских рек — Волги и Дона родилась у нашего народа еще в давние времена, она воплощалась в течение столетий. Но помещичье-буржуазная Россия, отсталая в экономическом и техническом отношении, была не в состоянии осуществить прорыве судоходного канала между Волгой и Доном. До Октябрьской революции были разработаны десятки проектов судоходного канала. Но все они так и оставались только проектами.

Только при советском строе, развивавшем могучие творческие силы народа, открывавшем широчайшие возможности для развития производительных сил страны, стало возможным осуществить постройку канала,

Великое сооружение сталинской эпохи

27 июля торжественно открывается Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. Завершено грандиозное гидротехническое сооружение — первая из великих строек коммунизма, осуществляемых в нашей стране по инициативе товарища Сталина. Волго-Донской водный путь вступил в строй! С чувством глубокой патристической гордости и безграничной благодарности большевистской партии, Советскому правительству, великому вождю и учителю товарищу Сталину встретил наш народ эту радостную весть. Достигнут новый выдающийся успех на фронте мирного социалистического труда.

Решена величайшая историческая задача. Все моря европейской части Советского Союза отныне соединены в единую водно-транспортную систему. Но не только в этом состоит значение Волго-Донского пути. Его постройка позволяет широко развить орошение и обводнение полупустынных и засушливых земель Ростовской и Сталинградской областей. От Цимлянского водохранилища далеко в стороны раскинулись оросительные каналы. Весной этого года миллионы засушливых районов впервые получили дождевую воду.

Одновременно создана новая энергетическая база по снабжению дешевой электроэнергией сельского хозяйства и промышленности — мощная Цимлянская гидроэлектростанция.

Такое огромное народнохозяйственное значение Волго-Донского судоходного водного пути создаст советским людям. Возвращение самой новейшей современной техники, строители в неслыханно короткий срок выполнили огромный объем земляных, бетонных и других работ.

Постройка Волго-Донского водного пути демонстрирует перед всем миром величайшие преимущества социалистического строя перед строем капиталистического.

Успешное осуществление строительства Волго-Донского судоходного канала показывает, как далеко вперед шагнула наша страна в последние годы по пути мирного развития. Благодаря бурному техническому прогрессу всех отраслей народного хозяйства, а первую очередь машиностроения, стало возможным осуществить грандиозную стройку такими малыми, высокопроизводительными машинами, которые заменили труд десятков тысяч людей и позволили в кратчайший срок прорвать канал, возвести огромные плотины и другие гидротехнические сооружения.

Волго-Дон является выдающимся достижением инженерного искусства. Новый водный путь олицетворяет торжество советской науки, замечательные успехи которой помогли строителям блестяще выполнить почетное задание. Волго-Донской водный путь — большая и слабая победа нашей Родины. Окончание его строительства предмет миллионов трудящихся сердец в борьбе за создание других великих строек коммунизма — на Волге, Днестре и Аму-Дарье. Каждый советский человек своим самоотверженным трудом на заводе и шахте, в колхозе и совхозе помогает быстрой постройке мощных гидроэлектростанций и каналов, способствует преобразованию природы на необъятных просторах родной земли.

С великой надеждой смотрят все трудящиеся люди земного шара на нашу страну, сила и мощь которой служат благодарному делу защиты мира во всем мире. Советский народ, направленный и вдохновленный партией большевиков, гениальным вождем товарищем Сталиным, добьется новых успехов в борьбе за построение коммунистического общества.

Масштабы и темпы

(Цифры и факты)

Никогда в мире гидротехнические сооружения не создавались такой быстротой, как Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина. Известно, что Панама канал сооружался 35 лет. В последние строительные монтажные работы по созданию Волго-Донского водного пути были выполнены три года.

За короткое время строительства на Волго-Дон выполнено дославные работы. Объем земляных работ составил 152,1 миллиона кубометров, железобетонных и бетонных работ — 2,96 млн. кубометров.

Масштабы великой стройки превосходят объем работ Беломорско-Балтийского водного пути, где было выполнено 21 миллион кубометров земляных работ и всего 390 тысяч кубометров бетонных работ.

На строительстве Волго-Донского судоходного канала, созданный отечественной мыслью. С ее помощью матурины, бетонные, земляные монтажные работы были выполнены механизированно и электрифицированно.

На трассе судоходного канала работали 182 экскаватора, пятисот других землеройных, бульдозеров и скреперов. В строительстве Цимлянского гидроузла применялось более восьми тысяч различных механизмов и свыше 40 тысяч автомашин.

Отличные работы выполнялись гидромеханизаторами, строителями Цимлянского гидроузла 28 мощных землесосных лодок совместно намыливали до тысячи кубометров грунта.

Обице мощной первоначальной техники облегчили труд строителей. Производительность труда на строительстве Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина в восемь раз выше, чем на сооружении Беломорско-Балтийского водного пути.

Вся страна строила Волго-Донской судоходный канал. Колоссально тысячи предприятий поставили строительные механизмы, оборудование, строительные материалы. Все заказы, как правило, выполнялись досрочно и высококачественно.

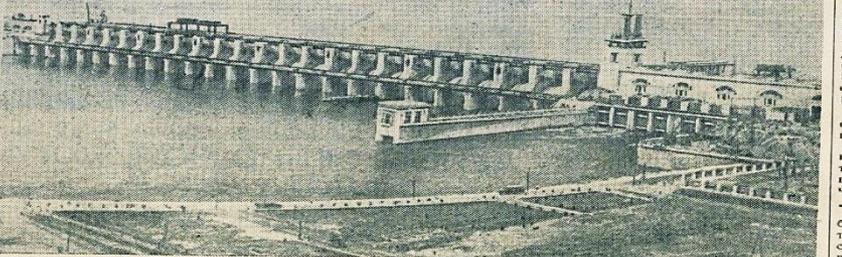
бетонные сооружения и плотины трассе канала возведены исключительно основными, а не грунтовыми. Сильно мешали строительные воды. Но нижегородские станковеды успешно преодолели трудности.

Победа строителей Волго-Донского судоходного канала показала не только за трассе канала. В строительстве нового водного пути участвовали все народы страны.

Участники великой стройки охотно чувствовали заботу правительства, лично Сталина. Эта забота возмущала их на самоотверженный труд и осязание трудностей. Вскоре партия Ленина — Сталина в условиях всего советского народа преворачивается в жизнь ставленников при образовании природе Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина — это новая великая победа советских людей на фронте труда. Она еще раз подтверждает насколько сильны и могущественны наша Родина.

Н. ВЗВОИЛОВ, начальник политедела строительства Волго-Донского судоходного канала.

Редактор Н. АБРАМОВ



На снимке: плотина Цимлянского гидроузла.

ТРУДОВОЙ ПОДВИГ СТРОИТЕЛЕЙ

Еще до Отечественной войны по инициативе товарища Сталина было начато строительство Волго-Донского судоходного канала. Война прервала начатые работы.

В 1948 году по решению Советского правительства, вновь развернулось Волго-Донское строительство. В начале 1950 года правительство, в целях ускорения вклада в эксплуатацию Волго-Донского водного пути и развития орошения и обводнения полупустынных и засушливых земель Ростовской и Сталинградской областей, а также учитывая успешный разворот строительных работ, постановило сорвать на два года установленный ранее срок создания грандиозного гидротехнического сооружения. Эта задача осуществлена. Волго-Донской путь строился теми высокими темпами, которыми

нигде и никогда не строилось ни одно гидротехническое сооружение. Огромный объем работ, который строители Волго-Донья выполнили в короткий срок, все же за несколько лет. Это стало возможным благодаря мощной отечественной технике, которой страна щедро оснастила великую стройку.

Строители Волго-Донья отменно ладили передовой техникой. Сотни механизаторов, борясь за ее полное использование, значительно перевыполнили проектные мощности машин. Имена передовых механизаторов известны далеко за пределами строительства. Самоотверженно трудились экипаж гигантского И-кубового шагающего экскаватора, возглавляемого инженером Жезковым. С конца 1950 года по июль 1952 года в экипажах обслуживающих эту за-

мечательную машину, выкупи 2 миллиона 800 тысяч кубометров земли.

Стахановским трудом прославились бригада Дмитрия Слукчи. Ему удалось довести месячную производительность трехкубового экскаватора «Ураленск» в 50 тысяч кубометров грунта до 100 тысяч кубометров. Такие же трудовые показатели достигли экскаваторщики Иван Крутий, Николай Рясин и другие.

На стройке выросло много замечательных новаторов. Среди них — Александр Селеперов. Былши колхозник Виктор Мохов. Он преворачивал по производительности своей машины в полтора раза. Шофер Иван Тутуничинко довел пробег автомашин без капитального ремонта до 200 тыс. км., сэкономил много горючего. С конца 1950 года по июль 1952 года в сложных условиях. Мощные желез-

Великое всенародное торжество

Воскресенье 27 июля 1952 года навсегда войдет в историю нашей социалистической Родины. В этот день советский народ отпраздновал пуск Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина, одной из великих строек коммунизма, созданной по гениальным планам и замыслам нашего вождя и учителя И. В. Сталина.

Рано проснулся город-герой Сталинград. Десятки тысяч сталинградцев спешили на открытие новой сталинской магистрали.

Приканальная автодорога между Сталинградом и Калачем была также необычайно оживленна. По ней ехали на праздник главные герои торжества — люди, которые своими руками прокладывали трассу канала в сухие, безводные степи.

Как никогда, много судов на Волге. Суда, как и автомашины, следующие в Красноармейск, где берет начало Волго-Донской канал, украшены транспарантами, портретами, флагами.

Сталин! Это имя можно прочесть сегодня на бесчисленных плакатах и транспарантах, которые везут и несут с собой тысячи людей, спешащих на праздник. Имя вождя и учителя советского народа у всех на устах.

К двум часам дня на площадь около монументальной скульптуры И. В. Сталина, венчающей вход в канал, собралось более ста тысяч трудящихся Сталинграда и Сталинградской области, строителей канала, представителей Ростовской области, гостей из разных городов и сел страны. В числе гостей — итальянская делегация во главе с лауреатом международной Сталинской премии мира Пьетро

Ненни, представители стран народной демократии.

На рейд прибывает флагманский корабль «Иосиф Сталин». Суда приветствуют его долгими многоголосыми гудками.

Секретарь Сталинградского обкома ВКП(б) т. И. Т. Гришин короткой речью открывает торжественный митинг.

От имени Совета Министров СССР и Центрального Комитета ВКП(б) выступает министр речного флота СССР тов. З. А. Шашков.

— Открытие Волго-Донского судоходного канала имени Владимира Ильича Ленина для регулярного движения пассажирских и грузовых судов, — говорит тов. Шашков, — войдет в летопись нашей Родины как событие большого исторического значения.

Сооружение Волго-Донского судоходного канала служит ярким проявлением могучих творческих сил советского народа, великих преимуществ социалистического общественного строя над строем капиталистическим.

Строители канала выполнили работы поистине огромных масштабов.

Советские люди от всего сердца говорят великое спасибо строителям Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина. (Аплодисменты). Вся страна гордится их славными делами.

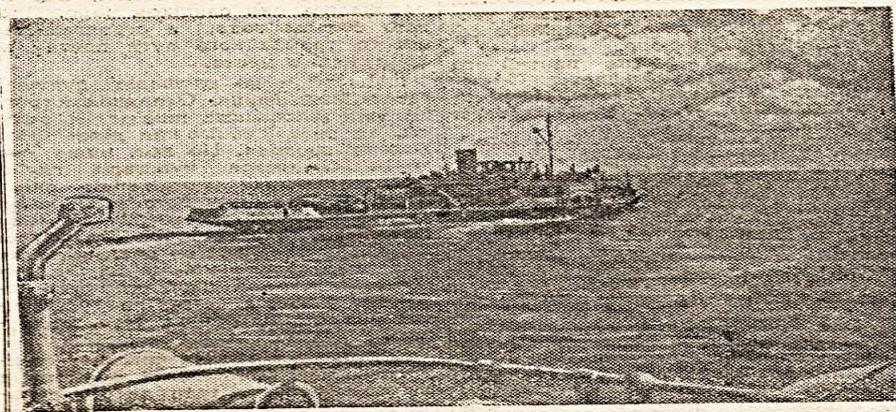
От имени и по поручению Совета Министров Союза Советских Социалистических Республик и Центрального Комитета Всесоюзной Коммунистической партии тов. Шашков поздравляет строителей и всех трудя-

щихся с успешным завершением строительства Волго-Донского судоходного канала и объявляет Волго-Донской судоходный канал имени Владимира Ильича Ленина открытым для эксплуатации.

С опромным воодушевлением участники митинга принимают приветствие великому вождю и учителю советского народа товарищу Сталину. Долго не смолкают на площади аплодисменты и возгласы «ура» в честь товарища Сталина.

После окончания митинга состоялся парад судов речного флота. Затем тов. Шашков и многие приглашенные участники митинга поднимаются на палубу теплохода «Иосиф Сталин». В три часа сорок минут по московскому времени теплоход «Иосиф Сталин» дает протяжный гудок и снимается с якоря.

Вот и первый шлюз. Выситесь рядная триумфальная арка шлюза. На ней золотыми буквами начертаны слова: «Слава великому Сталину!». Теплоход медленно подплывает к нижним воротам шлюза, где поперек канала протянута красная лента. В три часа пятьдесят минут по московскому времени министр речного флота т. Шашков перерезает ленту. Снова раздаются мощные возгласы: «Ура!», «Да здравствует товарищ Сталин!», «Слава строителям Волго-Дона!». Открываются тяжелые створчатые ворота шлюза, появляется плакат, на котором крупными буквами написано: «Добро пожаловать!». Флагманский теплоход медленно заходит в камеру шлюза. Торжественно гремит музыка. Регулярное пассажирское и грузовое движение в канале открыто!



Имени Ленина

Будний день
по-праздничному ярок.
Мчится весть все дальше,
все быстрее.
Мы советской Родине в подарок
Поднесли
букет
пяти морей!
Через степь
суда проходят строем.
И движение это говорит:
Все в порядке!
Волго-Дон построен,
Он,
как дверь в грядущее,
открыт!

Сергей СМИРНОВ.

★
На снимке: в Цимлянском море.

ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

НА СТРОЙКЕ

газета строительного треста, партийной организации,
ма профсоюза рабочих коммунального строительства

Выдания 14-й.

Газета выходит один раз в неделю.

№ (880)

ЧЕТВЕРГ, 17 июля 1952 г.

Цена 10 коп.

УКАЗ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

О присвоении Волго-Донскому судоходному каналу имени В. И. Ленина

Согласно предложения Совета Министров СССР и ЦК ВКП(б) присвоить Волго-Донскому судоходному каналу имя В. И. Ленина и именовать его — «Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина».

Москва, Кремль.
10 июля 1952 г.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.
Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

В Совете Министров Союза ССР

Об открытии Волго-Донского судоходного канала



Волго-Донской судоходный канал. На снимках: 1. Участок в водораздельном районе. 2. Шлюзование первых судов. 3. Участок у Береславских заградительных ворот.
Фото С. Кропивницкого. (Фотохроника ТАСС).