

60 коп.



ЭШШ. ПО ВОЛГО-БАЛТУ

91(c)
M19

Г 553485



По ВОЛГО-
БАЛТУ

В. МАЛКОВ

По ВОЛГО- БАЛТУ



СЕВЕРНО-
ЗАПАДНОЕ
КНИЖНОЕ
ИЗДАТЕЛЬСТВО
1966

Прочитав эту книгу, вы познакомитесь с Волго-Балтийским водным путем имени В. И. Ленина. Автор подробно описывает туристские маршруты от Ленинграда до Череповца, а также от Вытегры до Беломорска и от Кириллова до Вологды.

Книга представляет большой интерес не только для тех, кто собирается в плавание по новой голубой дороге, но и для широкого круга читателей. Написанная живо, в виде путевого репортажа, она дает наглядное представление о городах, историко-архитектурных памятниках и других достопримечательных местах, расположенных на пути следования теплохода. Вместе с тем в книге содержится богатый фактический и справочный материал о развитии народного хозяйства Ленинградской и Вологодской областей и Карельской АССР, об истории гидростроительства, о шлюзах-великанах и рукотворных морях.

Под редакцией
кандидата географических наук
В. А. МИНЕЕВА



*«Торопитесь летать, ездить,
ходить, плавать. Одним сло-
вом, путешествовать... Торопи-
тесь видеть Землю!»*

В. Солоухин.

ЗОВУТ, ЗОВУТ ДОРОГИ...

Лето — чудесная пора отдыха. Вы задумываетесь, где провести отпуск. Открываются дороги — одна другой увлекательнее. Одни собираются на юг, в солнечный Крым или на Кавказ, другие — на Рижское взморье, третьи снаряжают рюкзак и думают порыбачить где-то вблизи от родных мест.

А не провести ли отпуск на теплоходе, в плавании по Волго-Балтийскому водному пути имени В. И. Ленина? Оно оставит неизгладимые впечатления. Во время путешествия вы увидите крупные гидроэлектростанции и шлюзы, познакомитесь со многими городами и достопримечательными местами.

Трасса канала проходит по живописной местности. Пересеченный холмистый рельеф, чередующиеся леса, поля и луга, привольно раскинувшиеся по пригоркам колхозные села, уходящие вдаль мачты электропередач... Все эти милые сердцу картины дополняются прекрасными памятниками русского зодчества. А что может быть благотворнее чистого бодрящего воздуха,

напоенного смолистым дыханием соснового бора и пьянящими запахами луговых цветов? Недаром врачи настоятельно рекомендуют поездки по воде.

Что собой представляет Волго-Балт? В точном географическом значении под этим термином следует понимать участок водного пути от Балтийского моря до Волги, включающий в себя реку Неву, Ладожское озеро, реку Свирь, Онежское озеро, шлюзованную реку Вытегру, водораздельный канал, реку Ковжу, Белое озеро, Череповецкое водохранилище, реку Шексну и Рыбинское водохранилище. Протяженность трассы от Ленинграда до Рыбинска 991 километр. Но до недавнего времени на этом пути имелось одно узкое место — мелководный участок Мариинской системы протяженностью 361 километр от Вытегры до Череповца. Большие современные теплоходы не могли здесь проходить. Грузы приходилось неоднократно переваливать с крупных судов на мелкие и обратно. На это тратилось много сил, средств и времени. Вот почему по решению партии и правительства от Вытегры до Череповца проложен новый глубоководный канал со шлюзами, плотинами и гидроэлектростанциями.

Первые караваны судов по Волго-Балту пошли в начале июня 1964 года. Перед ними повсюду вспыхивали зеленые огни светофоров. Голубая артерия ожила.

28 ноября 1964 года состоялось официальное открытие Волго-Балта. На торжественном митинге, при большом стечении народа, над ним взвился вымпел полной готовности к пропуску судов. А через несколько дней Президиум Верховного Совета СССР присвоил новому глубоководному пути имя В. И. Ленина.

Трудовой подвиг волгобалтовцев, подаривших миру глубоководный канал, получил высокую оценку партии и правительства.

«Строительство и освоение за сравнительно короткий срок сложного комплекса гидротехнических соору-

жений Волго-Балтийского водного пути, — говорится в приветствии Центрального Комитета КПСС и Совета Министров СССР рабочим и инженерно-техническим работникам Волгобалстроя, — является результатом замечательного труда строителей, монтажников, проектировщиков и эксплуатационников в борьбе за претворение в жизнь принятой XXII съездом КПСС величественной Программы построения коммунистического общества».

За успехи, достигнутые при сооружении канала, Президиум Верховного Совета СССР Указом от 29 апреля 1965 года наградил около 350 наиболее отличившихся рабочих, инженерно-технических работников и служащих Волгобалстроя орденами и медалями. А машинисту башенного крана Борису Павловичу Ключеву и машинисту экскаватора Ивану Васильевичу Пузырному присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда.

Волго-Балт не знает себе равных на земном шаре. Не случайно его называют Великим Голубым Путем. Но дело не только в длине. Волго-Балт — крупнейшее инженерное сооружение нашего времени. Он представляет собой двухсторонний каскад из пяти гидроузлов, отвечающих современному уровню гидротехники. Вместо тридцати девяти шлюзов старой Мариинки на трассе воздвигнуто семь. Но зато каких! По своим размерам — это настоящие гиганты. Длина их камер почти вдвое больше, чем на Волго-Донском канале имени В. И. Ленина.

В комплекс сооружений Волго-Балта входят также 3 гидростанции, 5 водосбросов, 25 земляных плотин и напорных дамб, 4 мостовых перехода, 3 поворотных моста, 6 паромных переправ, приканальная магистраль протяженностью 50 километров, 11 пристаней. Там, где раньше были болота и леса, возникли четыре водохранилища.

Проектировщики и гидростроители, работавшие над проектами Волго-Балта, использовали достижения современной науки и техники. Каждый шлюз оборудован стационарной насосной станцией. Для обеспечения устойчивости судов в камерах сделаны специальные устройства — гасители.

При сооружении гидроузлов впервые в практике отечественного гидростроения применены крупнопанельные блоки, химические составы и другие новые материалы. Технической новинкой является крепление откосов сборными железобетонными ячейками, уложенными на фильтровую подготовку и заполненными камнем. Такой тип креплений крайне прост, хорошо гасит волну и обеспечивает свободный выход грунтовых вод.

На Волго-Балт пришли современные устройства связи — автоматические телефонные станции на гидроузлах, громкоговорители на шлюзах и т. д. Управление любым механизмом и контроль за его работой осуществляется дистанционно, с центрального пульта, одним человеком — вахтенным начальником.

Благодаря шлюзованным лестницам суда, идущие с Балтики к Волге, преодолевают подъем по северному склону на 80 метров, а затем — спуск по южному склону на 13,5 метра. При этом 67 километров они следуют по вновь прорытым судоходным каналам и 294 километра — по водохранилищам.

Можно долго рассказывать о Волго-Валте, о людях, построивших новый глубоководный канал, о шлюзах-великанах и рукотворных морях. Но путеводитель еще не даст полного представления об этих сложных гидротехнических сооружениях. Вот почему мы рекомендуем нашим читателям своими глазами посмотреть Великий Голубой Путь. Для этого надо сесть на теплоход и проехать по трассе канала.

Какой маршрут порекомендовать? Выбор большой. Сейчас из Ленинграда, Петрозаводска, Вытегры, Бело-

зерска, Кириллова, Череповца, Рыбинска, Ярославля и Вологды водным путем можно проехать не только до любой пристани Северо-Западного и Волжско-Камского бассейнов, но и до портов Крыма, Кавказа, пристаней Дона, Кубани, Днепра.

Широкие перспективы открываются для любителей дальних странствий. Голубые дороги могут привести через Волго-Балт в порты Балтийского, Белого, Черного, Каспийского и Азовского морей. Для туристов вводятся экскурсионные рейсы по маршрутам Ленинград — Ростов — Одесса, Ленинград — Москва, Ленинград — Астрахань, Череповец — Астрахань. Специальный маршрут позволит экскурсантам ознакомиться с ленинскими местами, расположенными в Поволжье. Из города на Неве можно совершить поездку по Каме в Пермь. Любителям северной природы предоставляется возможность отправиться в рейсы по Ладожскому и Онежскому озерам, Череповецкому и Рыбинскому водохранилищам.

Чтобы добраться водным путем из Ленинграда до Москвы, раньше нужно было делать пересадки в Вытегре, Череповце и Рыбинске. Теперь же двух- и трехпалубные красавцы-лайнеры «Багратион», «Шевченко», «Юрий Гагарин», «Мамин-Сибиряк» и другие свободно проходят по рукотворным морям и шлюзованным лестницам.

По трассе Волго-Балта ежедневно будет проходить по 2—3 туристских судна. Речники составили для них скоростные графики. Так, путешествие от города Ленина до Астрахани и обратно, с учетом дополнительных стоянок в больших городах и в наиболее живописных местах, займет 22 дня. Пусть это возьмут себе на заметку отпускники.

Желающие могут совершить смешанное путешествие — по рекам, железным дорогам и по морю. Так, до Череповца, Ярославля или Москвы можно доехать

поездом, а оттуда — водным транспортом на юг. В летний период для туристов открывается прямой маршрут Москва — Ростов-на-Дону — Сочи.

В навигацию 1966 года впервые введена скорая транзитная линия Ленинград — Петрозаводск — Ярославль протяженностью 1299 километров.

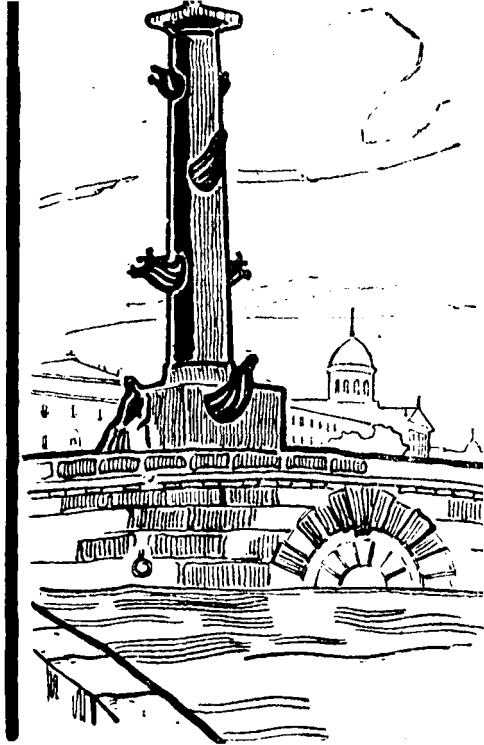
Поездка по Волго-Балту позволит ознакомиться с народным хозяйством Ленинградской и Вологодской областей и Карельской АССР, историко-архитектурными памятниками и очаровательной северной природой.

Большой интерес представляют расположенные на трассе города Петрокрепость, Лодейное Поле, Вытегра, Белозерск и Череповец. Здесь туристы встретятся как с нашей социалистической новью, так и совершат путешествие в глубь веков.

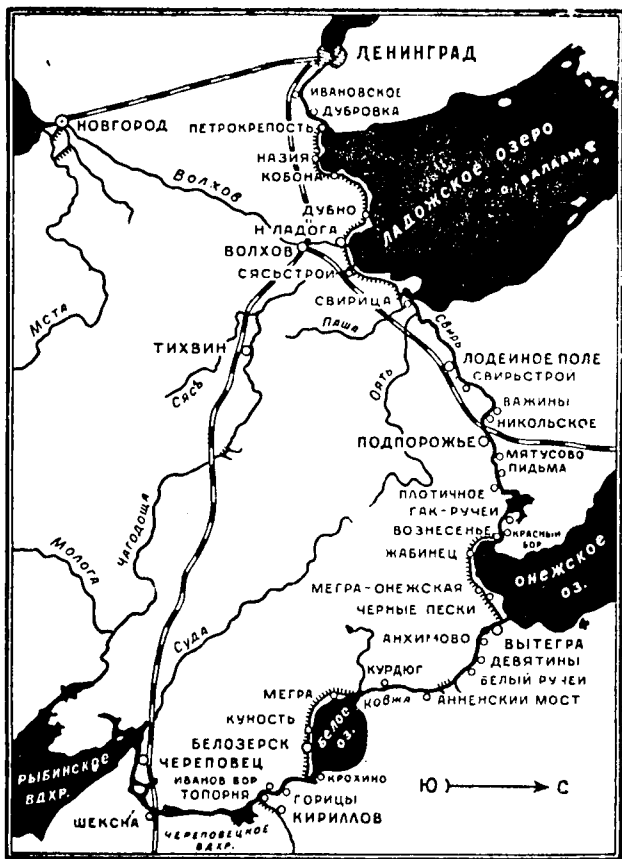
На Онежском озере и Череповецком водохранилище от Волго-Балтийского пути отходят две водные системы, дающие выход к Белому морю. Беломорско-Балтийский водный путь идет по Онежскому озеру к Петрозаводску и по Беломорканалу — к Беломорску, а Северо-Двинский путь — от пристани Топорня по каналам к Кубенскому озеру и далее по Сухоне к Великому Устюгу и по Северной Двине — к Архангельску.

Волго-Балт открыл доступ к вечным ценностям древнего Севера. Пассажиры, следующие по трассе Ленинград — Череповец, могут побывать в Кириллове, где сосредоточены выдающиеся архитектурно-художественные памятники. Для этого нужно сделать остановку на пристани Горницы, а потом проехать семь километров на автобусе или пройти пешком.

Итак, Волго-Балт зовет в путь! Свое путешествие по трассе пяти морей мы начнем из Ленинграда и закончим его в Череповце.



**ГОРОД
ВЕЛИКОГО ЛЕНИНА**





КОЛЫБЕЛЬ РЕВОЛЮЦИИ

ДВА с половиной столетия стоит Ленинград на одетых в гранит островах Невской дельты, на осушенных великим трудом русского народа болотных низинах Балтийского побережья. Начало ему положено в 1703 году в диком крае, «на берегу пустынных волн». По указу Петра I сюда были вызваны со всей Руси 40 тысяч крепостных и государственных крестьян.

Спеша стать твердой ногой на берегу Финского залива, Петр I в течение сорока дней воздвиг на Заячьем острове Петропавловскую крепость. Под защитой этой крепости возникли гавани и верфи, гостиный двор, правительственные здания, бараки для работных людей и палаты вельмож.

Петропавловская крепость воздвигалась для того, чтобы преградить шведам вход в дельту Невы. Но вскоре невяская твердыня утратила свое военное значение. В 1704 году на острове Котлин началось строительство новой военно-морской крепости Кронштадт. Вражеским кораблям был наглухо закрыт вход в устье Невы. А через несколько лет русские войска, разгромив основные силы Карла XII (1709 г.) и взяв Выборг (1710 г.), окончательно обеспечили безопасность приневских земель. В день победы над Выборгом Петр I

писал: «Через взятие сего города Санкт-Петербурху конечное безопасение получено».

Петербург создавался в неимоверно трудных условиях. Ярославские и вологодские, тульские и рязанские, московские и псковские и иных городов, помещьев и вотчин люди осушали болота, на топких мшистых берегах валили лес, вколачивали сваи. Так, наперекор стихии, закладывался фундамент будущей столицы Российской империи. Борьба с природой при этом требовала не меньше жертв, чем тяжелая Северная война. Первые постройки в городе были деревянными. Каменные здания стали появляться во втором десятилетии XVIII века.

В 1712 году Петр I перенес в Петербург столицу России. К этому времени здесь окончательно обосновались центральные правительственные учреждения, царский двор и дипломатический корпус.

Созданная у входа в Балтику новая столица Русского государства быстро развивалась и богатела. К концу XVIII века в Петербурге были построены прямые и широкие проспекты, великолепные дворцы, наведены мосты, разбиты чудесные сады и парки. А. С. Пушкин вдохновенно писал:

Прошло сто лет, и юный град
Полночных стран краса и диво,
Из тьмы лесов, из топи блат
Вознесся пышно, горделиво...

Наряду с Москвой Петербург играл огромную роль в общественной жизни, литературе и искусстве. Несмотря на крепостническую реакцию, он явился родиной новой русской науки, пришедшей на смену схоластике средневековья. Здесь жил и творил гениальный ученый-энциклопедист, наш «первый русский университет», великий помор М. В. Ломоносов. В стенах Петербургской

академии и в других научных учреждениях сделаны многие важные открытия во всех областях знаний.

К Петербургу относится золотая пора русской литературы и музыки. Здесь творили Фонвизин и Крылов, Державин и Радищев. В городе на Неве расцвел свободолюбивый гений Пушкина — основоположника русской литературы. В Петербурге развернули свою деятельность Лермонтов и Гоголь, Некрасов и Достоевский, Салтыков-Щедрин и Белинский, Чернышевский и Добролюбов, Горький и Маяковский. Здесь создавали свои произведения, вошедшие в сокровищницу мирового музыкального искусства, Глинка, Мусоргский, Бородин, Римский-Корсаков, Чайковский. Все это исторически обусловило роль Петербурга как идейно-революционного центра. Его лучшие прогрессивные силы развивали богатства национальной культуры и звали на борьбу с царизмом.

14 декабря 1825 года на Сенатскую площадь вышли непокорные самодержавию войска. Это было первое открытое вооруженное выступление против царизма.

С первых лет своего существования Петербург стал быстро развиваться не только как торговый, но и как промышленный центр. Первыми на берегах Невы появились кирпичные и пороховые заводы, литейный, смоляной и канатный дворы. Отовсюду пригоняли на работу в Питер крепостных крестьян.

В первой половине XIX века в Петербурге возникают крупные заводы и фабрики — Путиловский (ныне Кировский), Балтийский и Невский, Александровская мануфактура, Обуховский (ныне «Большевик»), Сименс-Шуккерт (ныне «Электросила») и другие. Дымным полукольцом опоясывают они город.

Вместе с ростом промышленности рос и креп пролетариат. В семидесятых годах прошлого века пролетарии Петербурга поднимаются на борьбу. В декабре 1876 года здесь произошло первое в России открытое

политическое выступление рабочих против царизма. На площади у Казанского собора состоялась революционная демонстрация, на которой прозвучали страстные призывы к свержению самодержавия.

В восьмидесятых годах в Петербурге возникают первые социал-демократические группы, а в девяностых— ведет работу В. И. Ленин. В 1895 году он создал петербургский «Союз борьбы за освобождение рабочего класса».

В январские дни 1905 года рабочие Питера выступили зачинателями первой русской революции. Началом революции послужили события 9 (22) января — расстрел мирного шествия рабочих, направлявшихся к Зимнему дворцу для подачи царю петиции о своих нуждах. Царь встретил их свинцовым дождем. В этот день на Дворцовой площади и на улицах города было убито 1200 человек и более 5000 человек ранено.

Чудовищное злодеяние, совершенное царем и его сатрапами, потрясло всю страну. Во многих промышленных центрах вспыхнули забастовки и массовые демонстрации. В течение почти всего 1905 года Петербург являлся главной ареной революционной борьбы.

В 1917 году рабочие Питера под руководством Коммунистической партии сыграли решающую роль в победе буржуазно-демократической революции. 27—28 февраля здесь было свергнуто царское самодержавие.

25 октября 1917 года громовые залпы «Авроры» возвестили всему миру о наступлении новой эры в истории человечества. В этот день петроградские рабочие, солдаты и матросы Балтийского флота совершили Великую Октябрьскую социалистическую революцию. По плану, детально разработанному В. И. Лениным, были заняты вокзалы, мосты, почта, телеграф, министерства, Государственный банк. В 2 часа 10 минут ночи пал Зимний дворец — последний оплот Временного правительства.

Еще до взятия Зимнего в Смольном открылся II Всероссийский съезд Советов. На этом съезде единодушно, с огромным подъемом были приняты написанные В. И. Лениным историческое обращение «Рабочим, солдатам и крестьянам!», Декрет о мире и Декрет о земле.

С первых же дней после победы Великого Октября трудящиеся Петрограда самоотверженно боролись за упрочение Советской власти, громили контрреволюционные мятежи, бдительно охраняли революционный порядок, а потом, когда над молодой Советской республикой нависла смертельная опасность, вступали в Красную Армию и, не щадя своей жизни, дрались с врагами революции. Они принимали участие в разгроме Колчака и Деникина, Юденича и Врангеля, в подавлении кронштадтского мятежа и в изгнании из пределов нашей страны иностранных интервентов. Воздавая должное стойкости, героизму и самоотверженности петроградского пролетариата, VII Всероссийский съезд Советов 5 декабря 1919 года наградил Петроград орденом Боевого Красного Знамени.

В январе 1924 года, в траурные ленинские дни, II Всесоюзный съезд Советов принял постановление о переименовании Петрограда в Ленинград.

«Пусть отныне, — говорилось в постановлении съезда, — этот крупнейший центр пролетарской революции навсегда будет связан с именем величайшего из вождей пролетариата Владимира Ильича Ульянова (Ленина)».

АРСЕНАЛ СТРОИТЕЛЬСТВА СОЦИАЛИЗМА

ПЛАМЕННЫЙ трибун революции Сергей Миронович Киров говорил, что «город Ленинград и ленинградская промышленность в деле индустриализации страны

должны будут сыграть примерно ту же самую роль, какую этот город и пролетарии Ленинграда сыграли во всех этапах нашей великой революции». Слова Кирова оказались пророческими. Ленинград быстро превратился в крупнейший индустриальный центр, в своеобразную лабораторию всей промышленности страны.

Как известно, после гражданской войны экономика Петрограда находилась в тяжелом состоянии. Десятки крупных заводов и фабрик бездействовали. Выпуск валовой продукции в 1921 году по отношению к 1913 году составлял 13 процентов.

Питерские рабочие под руководством Коммунистической партии с ясным сознанием своего долга взялись за восстановление промышленности. Предстояло не только пустить в ход предприятия, но и переоборудовать их для выпуска новой продукции. В короткий срок эти задачи были решены. К концу периода восстановления народного хозяйства страны в городе Ленина было организовано производство тракторов, мощных корабельных дизелей, цельнотянутых труб, высококачественных сортов стали, мощных генераторов, текстильных машин и т. д. Ни один из этих видов продукции до революции в России не выпускался.

Выполняя указания В. И. Ленина о всемерном развитии тяжелой промышленности, ленинградцы построили десятки новых крупных предприятий. В кратчайшие сроки было положено начало производству блюмингов, прямоточных котлов, универсальных шлифовальных, заточных и других станков. На судовверфях, кроме морских и речных судов, началось строительство траулеров. Одновременно, на базе тяжелой индустрии, развивалась и легкая промышленность.

В годы первых пятилеток Ленинград превратился в важнейший арсенал социалистической индустриализации и электрификации страны. Ни одна из гигантских строек — Днепрогэс, Уралмаш, Магнитогорск, Кузбасс —

не обошлась без деятельного участия и помощи ленинградцев. Из города Ленина к новостройкам во всех направлениях шли самые разнообразные и сложные изделия: генераторы, котлы высокого давления, оборудование для доменных печей и шахт, трубопроводы, текстильные машины, автоблокировка для железных дорог, копировальные станки с радиоламповым управлением и т. д.

Если бы Ленинград имел свой трудовой паспорт, то каждая строка в нем начиналась бы словом: «Досрочно!»

Годы первой пятилетки... Сейчас это — уже далекая история. Но многие хорошо помнят, как ленинградцы на всю страну бросили клич: «Пятилетку — в четыре года!» Высоко неся знамя социалистического соревнования, они первыми сдержали свое обещание. Промышленность Ленинграда выполнила первый пятилетний план в основном за три года. Это было крупной победой. За 1929—1932 годы выпуск продукции увеличился в 3 раза, а по тяжелой промышленности в 4,4 раза. Особенно быстро в тот период развивались машиностроение, электротехника, судостроение и оптика. Только из ворот завода «Красный путиловец» вышло 35 600 тракторов. Страна получила возможность освободиться от их импорта.

Благодаря высокой трудовой активности трудящихся план второй пятилетки промышленность города Ленина завершила также досрочно. При этом выпуск продукции по сравнению с первой пятилеткой увеличился более чем вдвое, а по сравнению с 1913 годом — в девять раз. На ленинградских предприятиях вновь было освоено производство свыше двухсот видов изделий.

В советский период Ленинград стал крупным транспортным узлом. Ленинградский морской порт — это морские ворота города Ленина. Перед войной у своих причалов он мог принять одновременно двести судов.

ГОРОД-ГЕРОЙ

С КАЖДЫМ годом Ленинград становился краше, наряднее, благоустроеннее. И вот этот чудесный город немецко-фашистские захватчики решили уничтожить. Вынашивая свои злодейские планы, Гитлер говорил в начале войны: «Основание Санкт-Петербурга Петром Великим было фатальным событием в истории Европы, и поэтому Санкт-Петербург должен полностью исчезнуть с лица земли».

Суровые испытания выпали на долю ленинградцев. Обстановка на фронте с каждым днем усложнялась. Ценой колоссальных усилий врагу удалось 8 сентября 1941 года блокировать Ленинград с суши. Над городом нависла смертельная опасность. Но ничто не могло сломить ленинградцев — ни непрерывные обстрелы и бомбежки, ни голод и лишения. В этот критический момент они сказали всему миру: «Ленинград никогда не был и не будет в руках врагов!», «Выстоим!», «Победим!».

Защищая родной город, колыбель революции, потомки питерских пролетариев показали образцы невиданной стойкости, выдержки, железной дисциплины. В осажденном Ленинграде не было разницы между фронтом и тылом. Каждый житель здесь считал себя и был на самом деле бойцом передовой линии. В одном строю, плечо к плечу, сражались солдаты Советской Армии и ополченцы, курсанты военных училищ и партизаны, рабочие и служащие. Объединяя свои усилия, они вместе ковали победу над врагом. На подступах к городу в короткий срок были выкопаны противотанковые рвы длиной в 626 километров, возведены эскарпы, приготовлены лесные завалы, построены тысячи дотов и дзотов. Оборонительные работы велись в суровой военной обстановке — под артиллерийским обстрелом и бомбардировками с воздуха. Над жилыми кварталами по-

висли аэростаты воздушного заграждения. В садах и парках поднялись стволы зенитных батарей. Для защиты невских берегов в устье Невы вошли корабли Балтийского флота. Город был превращен в неприступную крепость.

Девятьсот дней и ночей продолжалась варварская блокада Ленинграда. Все это время он был городом-фронтом, городом-воином, городом-тружеником, городом-героем. Не считаясь ни с какими потерями, немецко-фашистские войска отчаянно рвались вперед и подходили уже к конечным, окраинным трамвайным остановкам. Бои шли под Колпино, у Пулковских высот, в четырех километрах от Кировского завода. Но гитлеровцам так и не удалось ворваться в город. Своей героической борьбой ленинградцы отразили бешеный натиск врага.

Ленинград выстоял! Фашистским генералам так и не довелось использовать пригласительные билеты на официальный банкет в гостинице «Астория», назначавшийся на 7 ноября 1962 года.

Оборона Ленинграда — одна из самых героических страниц в летописи Великой Отечественной войны. Тысячи бойцов и командиров Ленинградского фронта покрыли свои имена неувядаемой славой. Многим соединениям и частям за массовый героизм было присвоено имя «гвардейских». Более 220 воинов-ленинградцев удостоены высокого звания Героя Советского Союза. Бессмертные подвиги во имя Родины совершили летчик Михаил Жуков, пулеметчик Александр Типанов, снайпер Феодосий Смолячков, стрелок Дмитрий Молодцов, танкист Александр Спирин и многие другие.

Плечом к плечу с солдатами и офицерами сухопутных войск сражались моряки Балтийского флота. Защищая родной Ленинград, они наносили сокрушительные удары по врагу как с моря, так и с суши. Ленинградцы хорошо знают прославленных балтийцев:

матроса Евгения Никонова, офицеров-подводников Ивана Травкина и Михаила Калинина, командира отряда торпедных катеров Владимира Гуманенко.

Большой вклад в дело победы внесли партизаны. За 32 месяца борьбы они истребили на территории Ленинградской области свыше ста тысяч оккупантов, пустили под откос десятки вражеских эшелонов, подорвали и сожгли много боевой техники. Советские люди всегда будут с благодарностью помнить имена народных мстителей — Героев Советского Союза К. Карицкого, К. Назарова, А. Петрова, И. Сергунина, В. Егорова и других.

Самоотверженно трудились в условиях блокады рабочие Ленинграда. Враг обрушивал на промышленные объекты шквал артиллерийского огня. Над заводскими корпусами постоянно кружили фашистские стервятники, которые сбрасывали сотни зажигательных и фугасных бомб. Из-за отсутствия топлива цехи не отапливались, и в мороз металл прикипал к рукам. Нормы отпуска хлеба были сокращены до 150 граммов. Сколько мужества и воли требовалось, чтобы все это пережить! Но потомки питерских пролетариев, главным образом женщины и подростки, заменившие у станков своих мужей, братьев и отцов, мужественно преодолевали трудности. Многие из них, выполняя заказы фронта, погибли около своих станков от снарядов как солдаты на боевом посту. У самого переднего края обороны находился Кировский завод. Ни на один день в его цехах не прекращался героический труд. Кировцы послали в Действующую армию сотни танков и самоходных артиллерийских установок. По-фронтовому трудились коллективы заводов «Электросила», «Большевик», Металлического. На этих и других предприятиях ремонтировались танки, самолеты, орудия и бронемшины, изготавливались боеприпасы, оружие и снаряжение. Военные заказы выполнялись в самые сжатые сроки. Ведь фронт

не мог ждать. Винтовки передавались буквально из рук в руки от рабочего к бойцу.

За выдающиеся заслуги перед Родиной, за мужество и героизм, дисциплину и стойкость, проявленные ленинградцами в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 января 1945 года Ленинград награжден орденом Ленина.

Вручая орден, М. И. Калинин говорил, что пройдут века, но дело, которое сделали трудящиеся и воины великого города, никогда не изгладится в памяти самых отдаленных поколений.

Война стоила ленинградцам невероятных жертв. Около миллиона жителей города погибло в суровой борьбе с фашистами. Многие из них похоронены в братских могилах на Пискаревском кладбище. 9 мая 1960 года — в День победы, здесь, на этом священном для каждого советского человека месте, открыт памятник павшим бойцам и мирным жителям. На высоком гранитном постаменте стоит шестиметровая бронзовая фигура женщины, олицетворяющая Родину-мать. Весь ее молчаливый образ — воплощение гордой скорби. Перед строгими холмами братских могил в светильнике как символ бессмертия ярким пламенем горит неугасимый вечный огонь.

Советские люди преклоняются перед мужеством, стойкостью, героизмом своих сынов и дочерей. На камне мемориальной стены высечены печально-торжественные слова:

Здесь лежат ленинградцы,
Здесь горожане — мужчины, женщины, дети.
Рядом с ними солдаты-красноармейцы.
Всею жизнью своею
Они защищали тебя, Ленинград,
Колыбель революции.

Их имен благородных мы здесь перечислить не можем.
Так их много под вечной охраной гранита,
Но знай, внимающий этим камням,
Никто не забыт и ничто не забыто.

Время зарубцевало раны войны. Там, где проходили бои, сегодня лишь кое-где видны поросшие травой железобетонные доты и надолбы. Как живые свидетели, они напоминают об ожесточенных сражениях на подступах к городу-герою. В память о тех героических днях по бывшему кольцу блокады, протянувшемуся более чем на двести километров, создается зеленый мемориальный пояс. В день 20-летия великой Победы, 9 мая 1965 года, ленинградцы вышли на бывший передний край обороны и посадили в истерзанную, политую кровью землю тысячи деревьев. Зеленый пояс на вечные времена обозначит рубежи мужества защитников города-героя.

ФЛАГМАН ТЯЖЕЛОЙ ИНДУСТРИИ

ФАШИСТЫ причинили Ленинграду огромный ущерб. В результате варварских бомбежек и артиллерийских обстрелов было разрушено и сожжено около тысячи промышленных зданий. Многие предприятия враг превратил в руины. Следы жестоких разрушений были видны повсюду. В городе не оказалось ни одного здания, которое не пострадало бы в той или иной степени.

Немало усилий понадобилось ленинградцам, чтобы восстановить промышленность и транспорт. В небывало короткие сроки они залечили раны, нанесенные войной. В 1948 году объем промышленного производства в Ленинграде уже достиг довоенного уровня. Последующий период был ознаменован новыми трудовыми победами.

Ленинградцы досрочно взяли рубежи семилетки. Семилетний план по общему объему производства валовой продукции выполнен за 6 лет и 7 месяцев. Большая работа проведена по внедрению передовой технологии, механизации и автоматизации производства. Промышленность города-героя ныне вырабатывает продукции почти в пять раз больше, чем до войны.

Ведущую роль в экономике Ленинграда занимают отрасли тяжелой промышленности. Здесь сосредоточен исторически сложившийся комплекс наиболее сложных и квалифицированных производств. Ленинградцы дают народному хозяйству сверхмощные генераторы, многие точные приборы, порталные краны, аппаратуру по радиотехнике и химии, полиграфические машины, оптику, рефрижераторы, быстроходные танкеры, пассажирские суда.

На предприятиях Ленинграда неизмеримо изменились масштабы планов и масштабы работ. Для сравнения приведем один пример. В 1965 году Металлический завод изготовил для Красноярской ГЭС несколько радиально-осевых турбин мощностью в 508 тысяч киловатт. Несколько... А ведь такой агрегат — это десять Волховстроев. Ленинградские ученые, инженеры, техники и рабочие на своих предприятиях изготовили самый мощный на нашей планете синхрофазотрон, построили первый в мире атомный ледокол «Ленин», освоили выпуск богатырской турбины мощностью 800 тысяч киловатт. Создание таких гигантов социалистической индустрии — важные вехи в развитии всей мировой науки и техники.

Ленинградцы вносят достойный вклад в создание материально-технической базы коммунизма. Умножая славные революционные традиции, они уверенно идут по пути технического прогресса, наращивают производственные мощности, дают стране все больше продукции. Возьмем к примеру четырежды орденоносный

Кировский завод. Созданный более полутора веков назад, он прошел поистине героический путь. Краснопутиловский был форпостом революции, в годы гражданской войны — кузницей оружия, а в период индустриализации страны — правофланговым строительством социализма. На этом прославленном предприятии построены первый бронепоезд, первый пропашной трактор «Универсал», первый трелевочный трактор. В его цехах изготовлялось оборудование для Волховской гидроэлектростанции, делались паровозы, вагоны, драги, первые образцы автомобилей и многое другое.

Ныне Кировский по праву можно назвать маяком тяжелой индустрии. Здесь выпускаются первоклассные машины и агрегаты, которые по своим технико-экономическим показателям и надежности превосходят лучшие зарубежные образцы.

Недавно кировцы освоили производство универсального трактора «К-700». Мощность этой исполинской машины равна 15 тракторам в 15-м сильном исчислении. А давно ли, кажется, из ворот завода выходили неуклюжие и слабосильные «Фордзоны». Но сравнивать их с «Кировцем» — это все равно что искать сходство в самолетах «У-2» и «ТУ-104». Тысячи тракторов-богатырей уже работают на колхозно-совхозных полях.

На примере Кировского завода особенно наглядно видна могучая поступь советской индустрии. Весь он устремлен в будущее. Территория предприятия представляет колоссальную стройку. Вновь воздвигаются корпуса механосборочного и кузнечно-штамповочного блоков. По размерам и оснащенности им нет равных в Европе. Перевооружается металлургическое производство. Мартеновские печи заменяются электроплавильными. Благодаря этому съем стали возрастет в несколько раз. Вместо восьми прокатных станков устанавливаются два. Но зато каких! Они позволят значительно увеличить выпуск проката.

Мы рассказали лишь об одном гиганте индустрии. А ведь их в Ленинграде — десятки. В устье Невы высятся стапели прославленных заводов-братьев — Адмиралтейского и Балтийского. Все чаще и чаще Нева раскрывает свои объятия для «новорожденных» стальных богатырей-рефрижераторов, танкеров и других судов. Совсем недавно со стапелей к портам прописки ушли гигантские океанские корабли «Морис Торез», «Гданьск», «Белград», «Гавана», «Братислава», «Арсеньев» и другие.

Достойный вклад в строительство коммунизма вносят коллективы таких широко известных в стране предприятий, как Невского машиностроительного, «Электросила», «Красная звезда», «Большевик», «Красный выборжец», Металлического и других.

Работники промышленности города-героя являются заповедями многих добрых дел. Начатое ими вместе с москвичами соревнование за достижение уровня мировых стандартов по важнейшим видам изделий стало ярким маяком для миллионов тружеников страны. В последнее время на предприятиях Ленинграда освоено много технических новинок — газотурбинная установка мощностью 25 тыс. квт, многоэлектродные сварочные агрегаты, высокочастотные установки для вторичного дробления железных руд, прецизионные внутришлифовальные автоматы, высокопроизводительные прядильные машины и т. д.

Изделия с ленинградской маркой хорошо знают и ценят на мировом рынке. Об этом красноречиво говорит тот факт, что на Всемирной выставке в Брюсселе 40 экспонатов, сделанных в Ленинграде, получили высшую премию — «Гран-при». Более трехсот заводов и фирм города-героя экспортируют свою продукцию в 70 зарубежных стран.

Ленинград стал важным транспортным узлом. Из дельты Невы морские корабли уходят на Север и

Дальний Восток, в советские гавани на Балтийском и Черном морях, в порты стран Европы и Америки. Для обслуживания флота создаю современное портово-пристанское хозяйство.

ЗДЕСЬ ЖИЛ И РАБОТАЛ ЛЕНИН

МНОГИМ славен город на Неве. Но у него есть еще особая гордость — он носит имя бессмертного Ленина! В этом великом городе более 270 памятных мест связаны с жизнью и деятельностью вождя революции. Вот почему к нему в полной мере относятся слова поэта о том, что «здесь каждый камень Ленина знает».

Проходя по улицам Ленинграда, вы встретите памятные мемориальные доски. На них высечены слова: здесь жил и работал Ленин, тут выступал на митингах, там скрывался от полицейских ищек и встречался с питерскими рабочими.

В музеях и государственных архивах сосредоточены богатейшие материалы, в которых рассказывается о том, как на заре революционного движения Владимир Ульянов руководил в Питере марксистскими кружками, как в стенах Петербургского университета держал экзамен, обнаружив глубокие всесторонние знания, как в деревянных домишках за Невской заставой проводил революционную работу. Эта работа была широкой и разносторонней. Молодой революционер писал листовки, дискутировал по теоретическим вопросам с членами кружка марксистов, участвовал в совещаниях, организовал выпуск нелегальной газеты «Рабочее дело».

Многие места, связанные с пребыванием Владимира Ильича в Ленинграде, доступны всенародному обозрению. На набережной Невы, у Марсова поля, в одном из лучших зданий города — Мраморном дворце, в 1937 году создан Ленинградский филиал Центрального му-

зея В. И. Ленина. Перед его главным входом установлен исторический броневик, на котором Владимир Ильич выступал с речью 3 апреля 1917 года.

В музее более двадцати залов. В документах, фотографиях, произведениях живописи, графики и скульптуры раскрывается жизнь и деятельность В. И. Ленина. Знакомясь с бесценными реликвиями, посетители вновь и вновь узнают, как великий вождь вступил в бой с самодержавием, как вооружил непобедимым оружием рабочий класс и повел его на штурм твердынь капитала.

Огромный интерес вызывают личные вещи Владимира Ильича. Вот лодка, которой пользовался Ленин при переезде через озеро Разлив. Люди с волнением смотрят на этот редкий экспонат. Вот выцветшая серая косоворотка, полинялое ватное одеяло, простыни, небольшая подушка. Самые необходимые вещи! Они говорят о величайшей скромности и простоте человека, который всю свою жизнь отдал борьбе за счастье народа. А вот столик и два стула. Они как немые свидетели рассказывают о пребывании Владимира Ильича в Разливе.

В музее можно посмотреть документальные фильмы «Живой Ленин» и «Последнее подполье», а также прослушать записанную на граммофонную пластинку речь Владимира Ильича «О крестьянах-середняках».

Ленинградцам хорошо знакомы дома, где жил Ленин, на Ямской улице, Лешуковском и Большом Казачьем переулках. Здесь Владимир Ульянов написал свою знаменитую программную работу «Что такое «друзья народа» и как они воюют против социал-демократов?» В ночь на 9 декабря 1895 года полицейские ищейки, выследив молодого революционера, схватили его и отправили в дом предварительного заключения на Шпалерной улице. Владимир Ульянов более 14 месяцев проводит в камере-одиночке. Несмотря на

полицейские препоны, он устанавливает связь с товарищами, оставшимися на свободе, и продолжает руководить Петербургским «Союзом борьбы за освобождение рабочего класса». Перед отправкой в ссылку в Восточную Сибирь Ленин сумел обмануть жандармов и побывал на квартире своей матери Марии Александровны Ульяновой. Здесь, на Сергиевской, д. 13, он провел четыре дня.

Возвратившись из трехлетней ссылки, Владимир Ильич снова нелегально появляется в Петербурге и останавливается на Литейном, д. 60. Это было в феврале 1900 года. Встретившись с товарищами социал-демократами, Ленин знакомит их с планом издания газеты «Искра». Потом — годы вынужденной эмиграции.

В 1905 году, когда в России началась первая буржуазно-демократическая революция, Владимир Ильич спешит в Петербург. В чемодане с двойным дном он привез нелегальную марксистскую литературу. Опять напряженная работа. Соблюдая правила конспирации, меняя квартиры и фамилии, Ленин продолжает руководить петербургской партийной организацией. Однако в 1907 году после V съезда партии он вынужден был вновь эмигрировать.

Находясь далеко от России, Ленин никогда не порывал связи с Петербургом. Из-за границы он руководит борьбой российского пролетариата, поддерживает контакт с русскими социал-демократами, пишет статьи и книги по социально-философским проблемам.

В апреле 1917 года после долгого изгнания В. И. Ленин вернулся в Россию. Петроград не спал в ту ночь. Тысячи людей собрались на площади перед Финляндским вокзалом. Ночную тьму раздвинули прожекторы. На плакатах и знаменах горели слова: «Привет Ленину!» Владимир Ильич прошел прямо к народу — солдатам, матросам, рабочим. Руки преданных друзей подхватили его и подняли на броневик. С этого броневика

вика он обратился к народу со знаменитой речью, в которой призывал бороться за победу социалистической революции. Говорил взволнованно, просто, убедительно. Каждое слово доходило до слушателей.

В 1926 году у Финляндского вокзала, на историческом месте, установлен монумент В. И. Ленину. В этом монументе ощущается сила большого революционного пафоса. Авторы — скульптор Евсеев и архитектор Щуко — изобразили великого вождя в момент его выступления с башни броневика. Вот так сегодня и стоит бронзовый Ленин на стальной трибуне — в распахнутом пальто, с обнаженной головой и поднятой рукой, указывающей миллионам людей земного шара путь к светлому будущему.

С Финляндского вокзала Ленин прибыл в особняк Ксешинской. Здесь находилась военная организация при ЦК партии, редакция газеты «Солдатская правда» и солдатский клуб «Правда». Несмотря на позднюю ночь, сотни рабочих, солдат и матросов неотступно следовали за броневиком. Выйдя на маленький балкон на втором этаже, Владимир Ильич несколько раз выступал перед собравшимися со словами приветствия. Позднее этот балкон не раз служил вождю революции трибуной. В своих выступлениях Владимир Ильич излагал взгляды на современное положение и задачи партии. Отсюда раздавался пламенный ленинский призыв: «Да здравствует социалистическая революция!»

Вспоминая, как ковалась победа Октября, Маяковский назвал особняк Ксешинской «ленинской кузницей». Ныне здесь — музей Великой Октябрьской социалистической революции.

Возвратившись в Петроград из последней эмиграции, Владимир Ильич поселился у своей старшей сестры — А. И. Ульяновой-Елизаровой на ул. Широкой (ныне ул. Ленина, д. 48/9, кв. 24). Здесь он прожил с 4 апреля по 5 июля 1917 года. В этой квартире открыт

музей. Вся обстановка воссоздана по указаниям и при участии М. И. Ульяновой. Сохранились письменный стол, за которым работал Ильич, мягкое кресло, принадлежавшее его матери — Марии Александровне, и другие вещи. В музейной экспозиции — документах, фотографиях, печатных изданиях — отражена кипучая деятельность Ленина.

После июльских событий вплоть до победы Октябрьского вооруженного восстания Владимир Ильич находился на нелегальном положении. В этот период он проживал на квартирах М. Л. Сулимовой (наб. р. Карповки, д. 25, кв. 18), С. Я. Аллилуева (10-я Рождественская, ныне 10-я Советская ул., д. 17-а, кв. 20). Здесь также созданы музеи.

Ищейки Керенского продолжали настойчиво преследовать вождя революции. По решению ЦК партии в ночь с 9 на 10 июля 1917 года Ленин переезжает из Петрограда на станцию Разлив. Вначале он поселился в доме старого большевика, рабочего Сестрорецкого завода Н. А. Емельянова. Во дворе этого дома, в сарае, где теперь создан музей, Владимир Ильич провел несколько дней. Здесь им были написаны работы: «К лозунгам», «Письмо в редакцию «Пролетарского дела». Но оставаться в поселке было опасно. Вблизи рыскали жандармские ищейки. Владимир Ильич решил переехать через озеро и укрыться в более надежном месте. На сенокосном участке, арендованном Н. А. Емельяновым, был сметан большой стог, поставлен шалаш из веток. Вот здесь под видом косца и жил вождь революции до 8 августа. Отсюда через своих соратников он руководил подготовкой к вооруженному восстанию. Вблизи шалаша, в «зеленом» кабинете Владимир Ильич писал свой гениальный труд «Государство и революция».

Ленинградцы любят посещать Разлив. В память о пребывании здесь родного Ильича рабочие города

Ленина в 1927 году поставили гранитный памятник — «Шалаш».

К 95-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина на поляне у озера Разлив закончено строительство нового здания для музейной экспозиции. Рельефные карты показывают июльский путь вождя из дома Аллилуевых на 10-й Рождественской в Разлив. На стендах — фотокопии рукописей статей, написанных Лениным в «зеленом» кабинете, номера газет, в которых они были опубликованы и другие документы. Экспозиции рассказывают также о людях, помогавших Ильичу укрыться от жандармских ищеек — Н. А. Емельянове, Э. А. Рахья, Л. П. Парвизайнен, А. В. Шотмане и многих других.

3 октября 1917 года по решению ЦК партии В. И. Ленин возвратился из Финляндии в Петербург и поселился на нелегальной квартире (Сердобольская ул., д. 1/92, по новой нумерации — д. 1/106). Пребывание его здесь было строжайше законспирировано. Посещать квартиру могли только очень близкие люди. В последнем своем убежище Владимир Ильич читал много книг и писал. Отсюда он направил ряд писем Центральному Комитету партии. В этих исторических документах давались указания о мерах по обеспечению успеха вооруженного восстания.

В квартире на Сердобольской улице, в которой жил Владимир Ильич, также открыт музей. Вся обстановка в нем сохранена такой, какой была почти пятьдесят лет назад.

Вечером 24 октября (6 ноября) 1917 года В. И. Ленин, загримировавшись, в парике, с повязанной платком щекой, покинул свое последнее конспиративное убежище и направился в Смольный. Отсюда великий вождь возглавил руководство вооруженным восстанием.

Вот он Смольный — штаб Октября. В глубине обширной площади — величественное здание с порталными

колоннами. В тревожную октябрьскую ночь перед этим зданием горели костры, грозно поблескивали стволы орудий и пулеметов. Вся площадь была заполнена народом. Напутствуемые Лениным, отсюда уходили отряды красногвардейцев, солдат и матросов на штурм Зимнего.

Побываем в Актовом зале Смольного. Все здесь так хорошо знакомо по кинофильмам и картинам художников. Белые колонны, люстры, длинные ряды кресел, трибуна. Отсюда под гром оваций В. И. Лениным были провозглашены первые декреты Советской власти о земле и о мире. На одной из стен золотом на мраморе навеки начертана первая Конституция Советского государства.

После победы Октября до 10 марта 1918 года в Смольном работало Советское правительство. Здесь же в тот период в одной из комнат второго этажа жил Владимир Ильич. Вот знакомая по многим фотографиям дверь, у которой в первые месяцы революции стояли опоясанные лентами красноармейцы. Посетители с замиранием сердца входят в скромно обставленную комнату. Дыхание времени не коснулось ее. Советский народ бережно сохранил всю обстановку в неприкосновенности. Вот овальный столик, диван и два кресла в белых чехлах. Все эти вещи встают перед глазами по известной картине И. И. Бродского. Художник запечатлел Ленина сидящим в одном из кресел и склоненным над рукописью. А вот маленький письменный стол с чернильницей, старомодным телефоном и настольной лампой, за которым вождь революции писал первые декреты Советской власти, статьи, обращения к трудящимся. За дощатой, не доходящей до потолка перегородкой, — платяной шкаф, две железные койки, столик у изголовья. Все очень строго и скромно.

В соседней комнате развернута музейная экспозиция, на которой отражена кипучая деятельность Владимира



Ленинград. Памятник В. И. Ленину
у Финляндского вокзала.

Ленинград. Памятник Петру I.



Ильича в первые месяцы Советской власти. В Смольном в тот период ни днем, ни ночью не утихал людской водоворот. Сюда, в штаб Октября, шли ходоки со всей России — представители рабочих, крестьян, солдат и матросов. Ленин дал указание пропускать к себе всех, кто хочет с ним говорить.

К десятилетию Великого Октября перед Смольным открыт памятник Владимиру Ильичу Ленину. На постаменте его начертаны слова ленинского призыва: «Да здравствует диктатура пролетариата!». Нескончаемым потоком идут сегодня к монументу тысячи советских людей и зарубежных гостей. Приехав со всех континентов земли, они несут к подножию памятника свою любовь и цветы. Великий Ленин живет в их сердцах.

После переезда Советского правительства в Москву В. И. Ленин не порывал связи с Петроградом. Занятый важными государственными делами и руководством фронтами гражданской войны, он неоднократно приезжал сюда. В последний раз Владимир Ильич посетил Петроград 19 июля 1920 года. В этот день начал свою работу II конгресс Коммунистического Интернационала. Трудящиеся города и многочисленные гости восторженно встретили своего вождя.

В 12 часов 30 минут Ленин выступил перед делегатами Конгресса с докладом о международном положении и основных задачах Коммунистического Интернационала. После первого заседания Конгресса он побывал на Марсовом поле и возложил венки на могилы борцов революции.

В тот же день на Дворцовой площади, у стен Зимнего дворца, состоялся многолюдный митинг. Владимир Ильич вновь поднялся на трибуну. В своей краткой речи он горячо приветствовал пролетариат Красного Питера, рассказал о международном положении молодой Советской Республики и призвал с неустрашимым мужеством бороться за победу коммунизма.

Поздно вечером Владимир Ильич в скором поезде отбыл в Москву. Надо было спешить — в столице ждали неотложные дела. Больше Ленину не довелось побывать в Петрограде. Но в этом бессмертном городе на веки веков остались его шаги, его голос, его любовь к жизни и свободе, его ненависть к угнетателям и вера в победу коммунизма. Ленинградцы, потомки пиртерских пролетариев, во весь голос провозглашают:
— Ленин с нами!

«СЕВЕРНАЯ ПАЛЬМИРА»

ЛЕНИНГРАДУ более 260 лет, но он не похож на старца, с умилением вспоминающего о своем прошлом. Великий город, заложенный Петром I, молод и бодр. От Нарвской заставы до Большой Охты, от Новой Деревни до Невской заставы он охвачен порывом творческого труда и созидания.

Красив Ленинград! Величавы его прямые и широкие проспекты. Великие мастера зодчества и скульптуры воплотили в мраморе, бронзе и граните свои мечты и пылкое вдохновение. Недаром в свое время иностранные путешественники дали этому чудесному городу поэтическое название—Северная Пальмира. Величие и великолепие его запечатлено в бессмертных стихах Пушкина:

Люблю тебя, Петра творенье,
Люблю твой строгий, стройный вид,
Невы державное течение,
Береговой ее гранит...

Для внешнего облика Ленинграда характерны огромные площади, широкие проспекты, непревзойденные по градостроительному размаху ансамбли, чудесные парки. Вдоль берегов Невы и на островах воздвигнуты

редкостные по своей красоте дворцы, монументы и памятники.

Планировке Петербурга не мешали кривизна и теснота улиц, свойственные большинству старых городов. Свой «строгий, стройный вид» столица России приобрела в первые десятилетия XIX века. Крупнейшие европейские и русские зодчие Растрелли, Захаров, Росси, Кваренги, Воронихин, де Томон и другие построили замечательные здания — Зимний дворец, Эрмитаж, Александринский театр, Адмиралтейство и многие другие.

Особенно эффектен Ленинград с Невы. Действительно, Нева неотделима от города. Попробуйте проехать по реке, и вы убедитесь в том, что она «вписана» в городской пейзаж. Во многих местах через реку переброшены легкие, как бы висящие в воздухе, разводные мосты. Их много — Охтинский, Литейный, Кировский, Дворцовый, лейтенанта Шмидта...

Вдоль набережных, одетых в гранит, выстроились многоэтажные дворцы и богатые храмы, созданные русским народом десятки и даже сотни лет назад.

Самое древнее сооружение в Ленинграде — Петропавловская крепость. Она была заложена на небольшом Заячьем островке в 1703 году. Строительными работами, по общим указаниям Петра, руководил вызванный им в Россию итальянский архитектор Доменико Трезини. Форма крепости, повторяя очертания острова, напоминает неправильный шестиугольник.

В крепостных стенах сделаны выступы — так называемые бастионы. Три из них обращены к Неве, а три — в противоположную сторону, на север, к Кронверкскому проливу. Стены вначале были земляными. Позднее взамен их воздвигли кирпичные.

Во второй половине XVIII века крепостные стены, обращенные к Неве, на протяжении 700 метров были облицованы гранитом. В таком виде они и сохранились до наших дней.

В 1712 году по указанию Петра I на территории крепости, на месте деревянного собора, заложили каменный собор. Строительство его велось в очень трудных условиях и продолжалось более двадцати лет. В этом сооружении воплощены многовековые традиции русского церковного зодчества. По своим формам Петропавловский собор прост и скромен. Над прямоугольным в плане зданием господствует стройная колокольня, с вонзающимся в небо легким, словно клинок, золоченым шпилем. Высота шпиля с флюгером в виде ангела с крестом 122 метра. Гордо вознесшись над Невой, он должен был символизировать могущество новой столицы Русского государства и играть важную роль в архитектурном облике города.

Молчалива и строга невяская твердыня. На сумрачно-туманном побережье издали видны невысокие, но полные торжественной силы былого защитника Родины неприступные бастионы. На протяжении более двух столетий ежедневно в полдень отсюда гремит, отсчитывая время, пушечный выстрел. Эта добрая традиция сохранилась до наших дней.

После того, как Петропавловская крепость оказалась далеко от границы и утратила военное значение, царское правительство превратило ее в государственную политическую тюрьму. В холодных и темных камерах, напоминавших каменные склепы, томилась сотня лучших сынов русского народа. В 1825 году сюда были заточены наиболее видные участники восстания декабристов.

Петропавловская крепость сыграла важную роль в ходе подготовки и проведении Великой Октябрьской социалистической революции. Отсюда велось руководство боевыми действиями против Зимнего дворца. В первые годы Советской власти в Петропавловской крепости создан историко-революционный музей.

Недалеко от Петропавловской крепости сохранился

домик Петра I. Этот маленький домик, срубленный солдатами-плотниками за три дня, был первой жилой постройкой в Петербурге. 28 мая 1703 года, когда в только что заложенном граде отмечалось возвращение исконных русских земель, Петр вместе с многочисленной свитой посетил свой дворец и «изволил в нем кушать». Комнаты в домике, носящие названия Столовой, Кабинета и Спальной, обставлены подлинной мебелью. Петр жил в этом здании периодически с 1703 по 1708 год. Потом, когда были построены Зимний и Летний дворцы, он больше сюда не возвращался.

В течение нескольких десятилетий домик стоял заброшенным. В 1784 году для сохранности его был построен каменный футляр. В таком виде он сохранился до наших дней. Ныне в футляре домика развернута выставка об основных этапах Северной войны и первых годах существования Петербурга.

От Петропавловской крепости выйдем на Стрелку Васильевского острова. Перед вами — две тридцатиметровые колонны, украшенные носами кораблей, а между ними — белокаменное здание Фондовой биржи, построенное архитектором Томом де Томоном в 1805—1810 годах. С 1940 года здесь помещается Центральный Военно-Морской музей. Это богатейшая сокровищница реликвий боевой и революционной славы нашей страны.

В залах музея представлены модели кораблей всех классов, старинное оружие, отечественные и трофейные знамена и флаги, личные вещи выдающихся флотоводцев. Особый интерес вызывают экспозиции советского периода. Перед посетителями встают немеркнущие страницы обороны Ленинграда, Одессы, Севастополя, Сталинграда. Вот изодранное осколками и пулями красное полотнище. Семнадцать месяцев оно развевалось над крепостью Орешек, которую фашистские захватчики так и не смогли взять. Шесть раз осколки

снарядов перебивали древко, но флаг снова взвивался над башней. В последних залах музея рассказывается о том, как зорко стоят на страже мирного труда наши военно-морские силы.

По набережным Васильевского острова расположены такие великолепные памятники архитектуры, как здания Академии наук СССР, Государственного университета им. А. А. Жданова, Академии художеств СССР, Горного института и другие.

На противоположном берегу Невы раскинулась Дворцовая площадь — свидетель великих исторических событий. Когда приходишь сюда, просто дух захватывает. Какой необъятный простор! Площадь обрамляет непревзойденный по своей монументальности и целостности архитектурный ансамбль.

Вот перед вами Зимний дворец, построенный в 1754—1762 годах архитектором В. Растрелли. Ныне в этом здании находится один из величайших в мире музеев культуры и искусства — Государственный Эрмитаж. На противоположной стороне площади полукругом расположены соединенные Триумфальной аркой два огромных здания Главного штаба, возведенные более чем через полвека другим выдающимся зодчим — К. Росси. А еще через десятилетие, в 1830—1834 годах, появилась знаменитая Александровская колонна.

С ансамблем Дворцовой площади гармонически связано строгое желто-белое здание Адмиралтейства — гениальное творение А. Д. Захарова. В туманное небо высоко взлетел стройный золотой шпиль. А на нем — сказочный кораблик. Расправив паруса, он весело несется навстречу бурям и штормам. Даже тот, кто не бывал в Ленинграде, хорошо знает силуэт Адмиралтейства. Недаром он стал эмблемой города-героя и увековечен на медали «За оборону Ленинграда»

С Адмиралтейством связаны формирование и планировка города. Отсюда прямыми лучами расходятся

Невский проспект, улица Дзержинского и проспект Майорова.

С Дворцовой площади по набережной Невы направимся на площадь Декабристов. Еще издали вы увидите памятник Петру I, созданный скульптором Э. Фальконе. Это — знаменитый «Медный всадник». Вихрем вылетев на берег, бронзовый конь как бы замер над крутым обрывом. Вся его фигура — в стремительном движении. Кажется, еще мгновение, и конь рванется с гранитной глыбы...

На площади Декабристов стоят монументальные здания Сената и Синода, объединенные триумфальной аркой. Этот памятник архитектуры — творение выдающегося зодчего К. Росси. Ныне здесь находится Центральный исторический архив.

Окинув площадь, вы видите в некотором отдалении сверкающий золотом огромный купол собора. Это — Исаакиевский собор. Построенный в середине прошлого столетия по проекту О. Манфerrerана, он поражает размерами и богатством. Обратите внимание на отполированные до блеска гранитные колонны, узорчатые двери, сложные скульптурные группы на фронтонах. Сколько во все это вложено человеческого труда!

Царское правительство не жалело средств на сооружение собора. Только на украшение его пошло около 25 пудов золота. Общая стоимость постройки составила баснословную по тому времени сумму — 23 миллиона рублей.

Но несмотря на колоссальные затраты, Исаакиевский собор нельзя поставить в один ряд с творениями русского классического зодчества. Слишком уж он громоздок, тяжеловесен и перегружен декоративными деталями.

Ныне в Исаакиевском соборе открыт музей. В его экспозициях — материалы о строительстве и архитектуре

здания. С вышки собора, высота которого равна 101,5 метра, открывается прекрасный вид на город и его окрестности.

От Исаакиевского собора выйдем на главную улицу города — Невский проспект. Тот, кто впервые приезжает в Ленинград, бывает потрясен его обликом. Недаром еще Н. В. Гоголь с восторгом восклицал: «Нет ничего лучше Невского проспекта!». Действительно, вдоль его протянулись великолепные здания — одно наряднее другого. К проспекту примыкают просторные площади. Вот перед вами открывается грандиозная и в то же время стройная колоннада. Над рядами колонн на круглом барабане красивый купол. Это Казанский собор, построенный в 1801—1811 годах по проекту А. Н. Воронихина. Перед собором — памятники великим полководцам Кутузову и Барклаю-де-Толли. Отлично вырисовываясь на фоне высоких боковых пролетов колоннады, они придают сооружению нарядный и торжественный вид.

В Казанском соборе открыт единственный в мире музей истории религии и атеизма Академии наук СССР. В коллекциях его — документы, книги, предметы культа, произведения искусства и т. д. Для посетителей открыт доступ к могиле М. И. Кутузова, похороненного здесь в 1813 году.

Продолжая путь по Невскому, вскоре мы увидим в перспективе небольшой, отходящей влево улицы, Михайловский дворец. Если подойти ближе, перед его фасадом откроется площадь Искусств. Михайловский дворец построен в 1819—1825 годах по проекту К. И. Росси. Это одно из лучших зданий Ленинграда. Сейчас в нем — Государственный Русский музей. Здесь сосредоточены произведения К. П. Брюллова, И. К. Айвазовского, П. А. Федотова, И. Е. Репина, И. И. Шишкина, В. И. Сурикова и других выдающихся русских художников.

Недалеко от площади Искусств, по другую сторону Невского, на площади А. Н. Островского, за зеленой листвой деревьев виднеется главный фасад Академического театра драмы имени А. С. Пушкина. Достаточно один раз взглянуть на это здание, как оно навсегда врезается в память. Величие форм, благородство пропорций, взаимосвязь с окружающими постройками — все слилось в гениальном творении зодчего. На желтом фоне гладких стен эффектно выделяются шестиколонная лоджия, белые рельефы, статуи муз. Над лоджией — лира в лавровом венке, а еще выше как бы парящая в воздухе колесница Апполона. Внутри театра все ярусы зрительного зала украшены золоченой резьбой. В причудливых узорах живут бесконечная выдумка и виртуозное мастерство русских мастеров.

Площадь Островского с запада замкнута фасадом Государственной публичной библиотеки имени М. Е. Салтыкова-Щедрина, а напротив, с востока, ограничена двумя павильонами Аничкова дворца. Весь этот ансамбль, созданный по единому архитектурному проекту, относится к подлинным шедеврам градостроительного искусства.

За площадью Островского Невский проспект пересекает река Фонтанка, через которую проложен небольшой Аничков мост. На этом мосту в разных положениях застыли знаменитые скульптуры укрощаемых человеком вздыбленных коней. Отлитые из бронзы в середине прошлого века скульптором П. К. Клодтом, они прославили русское монументальное искусство на весь мир.

В других районах Ленинграда также сохранилось немало замечательных памятников архитектуры, скульптуры и садово-паркового искусства. Почетное место среди них принадлежит Летнему саду. Он был основан в 1704 году как царская резиденция. Не случайно все

его декоративно-художественное убранство выделяется пышностью и богатством. Широкие прямолинейные аллеи, «огибные дороги» и каналы, фигурная подстрижка деревьев и кустов, многочисленные фонтаны, цветники, оранжереи, мраморные статуи, бронзовые памятники и вазы из порфира, всемирно известная решетка со стороны набережной — все это оставляет неизгладимое впечатление.

В северо-восточном углу Летнего сада в 1710—1712 годах по проекту Д. Трезини построен Летний дворец Петра I. По своей архитектуре это каменное двухэтажное здание с крутой четырехскатной крышей. Фасад его украшен прямоугольными терракотовыми барельефами, в аллегорической форме прославляющими победы России над шведами в Северной войне. В начале Летний дворец был постоянным жилищем Петра I в летнее время, потом служил дачей для царских сановников, а после революции превращен в музей. Посетители могут ознакомиться здесь как с убранством комнат, так и с выставкой, на которой рассказывается об основании Петербурга. Ныне Летний сад — любимое место отдыха ленинградцев.

Пристального внимания заслуживают также такие памятники архитектуры, как Инженерный замок (1797—1800 гг. Архитекторы В. Баженов и В. Бренна), Таврический дворец (1783—1789. Архитекторы И. Старов и Ф. Волков), Елагин дворец (1818—1822 гг. Архитектор К. Росси), Нарвские триумфальные ворота (1827—1834 гг. Архитекторы Д. Кваренги и В. Стасов) и другие. Перечислить все то, что создано в Петербурге на протяжении двух столетий талантливыми архитекторами и трудолюбивыми русскими мастерами, невозможно. Ни один город в мире не может похвалиться таким созвездием прекрасных зданий и сооружений, такими грандиозными архитектурными ансамблями, такими высокохудожественными творениями резца и кисти.

Очень много сделано для украшения Ленинграда в годы первых пятилеток. В разных районах города появились сотни красивых благоустроенных домов.

Немецко-фашистские захватчики нанесли городу-герою тяжелые раны. Обстрел из дальнобойных орудий и бомбардировки с воздуха не только разрушили здания и целые улицы, но и сильно повредили подземное хозяйство. Из строя вышли водопровод, канализационная сеть, линии электропередач, телефонная связь. Почти полностью были разрушены замечательные пригороды — Петродворец, Пушкин, Павловск, Стрельна.

ВЕЧНО ЮНЫЙ

ДВАДЦАТЬ лет отделяют нас от огненных дней. В этот короткий срок город-герой не только успел залечить раны, нанесенные войной, но стал краше и моложе.

В послевоенный период, наряду с огромной работой по восстановлению промышленности и транспорта, в Ленинграде в невиданных масштабах развернулось жилищное строительство. Вдумайтесь в цифры. В 1946—1965 года в Ленинграде и пригородах построены и восстановлены жилые дома общей площадью почти двадцать миллионов квадратных метров. Если сопоставить приведенные данные с дореволюционными, то выйдет, что за 20 послевоенных лет в Ленинграде введено в эксплуатацию столько жилой площади, сколько в старом Петербурге за 200 лет. На месте одного города выросло два.

Неповторимо прекрасен возрожденный Ленинград! Бывшие окраины, некогда глухие и запущенные, превратились в благоустроенные районы. Не узнать стало Московской заставы, Средней Рогатки, Автова, Большой и Малой Охты. Здесь, на опустошенной и выжжен-

ной войной земле, руками ленинградцев воздвигнуты сотни новых многоэтажных домов. Только за последние семь лет в новые квартиры въехало свыше одного миллиона человек.

Вместе с жилыми домами в Ленинграде возводятся новые школы, больницы, детские сады, кинотеатры, Дома культуры, магазины, словом все, что необходимо для полного обслуживания населения. Только за последние семь лет здесь построено 125 школ, 600 дошкольных детских учреждений, 1100 магазинов и предприятий общественного питания, 40 поликлиник, 13 кинотеатров.

Строительство ведется современными индустриальными методами. Оно рождает новые формы архитектуры и новые приемы объемнопространственной застройки. В Невском районе и на Малой Охте, например, возводятся крупнопанельные дома, в Автове и на Выборгской стороне — крупноблочные. При осуществлении генерального плана застройки ленинградские архитекторы сохраняют и развивают прекрасные градостроительные традиции. Новые улицы и кварталы гармонично вписываются в общий архитектурный ансамбль города.

Ленинград растет не только вширь, но и ввысь. Если на первых порах застройка жилых домов страдала однообразием и малой выразительностью, то сейчас приступили к сооружению девяти-шестнадцатизэтажных крупнопанельных зданий. Строительство поставлено на поток.

Большие работы проводятся по реконструкции улиц, площадей и набережных, по благоустройству и озеленению, по строительству мостов, улучшению внутригородского транспорта, газификации квартир, совершенствованию водопровода и канализации.

В ноябре 1955 года в Ленинграде вступила в строй первая очередь метрополитена имени В. И. Ленина.

Используя опыт московских строителей метро, ленинградские метростроевцы воздвигли сооружение, достойное нашей великой эпохи. На двух трассах метрополитена расположено восемнадцать чудесных подземных дворцов. Художественное оформление их посвящено великим событиям в жизни нашей Родины и созидательному труду советского народа.

Свой путь поезд метро начинает от станции «Площадь Восстания». Наземный вестибюль ее расположен на Невском проспекте, против Московского вокзала. Спустившись по эскалатору, вы попадаете в просторный подземный зал. Ничто не напоминает здесь о глубоком подzemелье. На фоне багряных стен эффектно выделяются мраморные колонны, блестит на полу полированный гранит, сверкают украшения. В свод потолка вмонтированы люминесцентные лампы. Скрытые за карнизами, они заливают зал ярким и в то же время мягким светом. Оформление станции воскрешает в памяти важнейшие моменты победоносного вооруженного восстания в Петрограде. На одном из рельефов, украшающих пилоны, В. И. Ленин обращается с броневика к народу на площади у Финляндского вокзала, на другом — штурм Зимнего, на третьем — провозглашение вождем революции Советской власти на Втором Всероссийском съезде Советов.

Следующие на трассе станции — «Владимирская», «Пушкинская», «Технологический институт», «Балтийская», «Нарвская», «Кировский завод» и «Автово». Все они оформлены по-своему, залиты светом, облицованы мрамором и гранитом.

Последняя станция на первом радиусе метрополитена — «Автово». В годы войны в этом районе проходил передний край обороны. Не случайно поэтому оформление станции посвящено доблестным защитникам города-героя. На стене круглого подземного зала, в центре экспозиции, изображены фигуры воинов—солда-

та, матроса и партизана. Для отделки станции впервые применено художественное стекло.

В 1958 году вступил в эксплуатацию второй радиус метро от площади Восстания до площади Ленина. Все пять железнодорожных вокзалов, расположенных в разных районах города, соединены подземными магистралями. Вслед затем линии метро протянулись на двух участках — от Технологического института до Московского парка Победы и до площади Льва Толстого. Они связали центр Ленинграда с Петроградской стороной и новыми районами города. В дальнейшем подземные магистрали пройдут к Лахте, на берег Финского залива, а также от площади Восстания к Смольному и дальше под Невой на Большую Охту. Таким образом в городе будет создана единая транспортная система. Общая протяженность линий метро, на которых будет воздвигнуто 90 наземных станций, достигнет 140 километров. Чтобы попасть из одного района в другой на трамвае или троллейбусе, раньше требовалось затратить час-полтора. Теперь же многоместные поезда, следующие один за другим с короткими интервалами, покрывают то же расстояние за 10—20 минут.

В годы Советской власти Ленинград превратился в крупный культурный центр страны. В нем насчитывается около 50 музеев, 125 клубов, дворцов и домов культуры, 65 кинотеатров, более 1800 библиотек. Огромную культурную ценность представляют известные всему миру филиал Центрального музея В. И. Ленина, Эрмитаж, Русский музей, Всесоюзный музей А. С. Пушкина, Центральный Военно-морской музей, публичная библиотека имени М. Е. Салтыкова-Щедрина. Гордостью ленинградцев являются Дворец культуры имени А. М. Горького, Выборгский Дом культуры, Дворец пионеров, крупнейший в Европе стадион имени С. М. Кирова, кинотеатр «Гигант».

Небывалого расцвета достигло театрально-музыкальное искусство. Большой популярностью пользуются Академический театр оперы и балета имени С. М. Кирова, Академический театр драмы имени А. С. Пушкина, театр имени Ленинского комсомола, Академический Малый оперный театр и Большой драматический имени А. М. Горького, а также Государственная филармония, Академическая капелла имени М. И. Глинки, старейший в стране цирк. Важную роль в развитии советского киноискусства играет киностудия «Ленфильм».

В Ленинграде сосредоточено большое количество высших учебных заведений, готовящих высококвалифицированные кадры для всех отраслей народного хозяйства и культуры. В 43 вузах города обучается около 200 тысяч студентов. Центральное место среди них принадлежит Ленинградскому государственному университету имени А. А. Жданова. За годы Советской власти он выпустил свыше 40 тысяч специалистов.

Широкой известностью пользуются Ленинградский политехнический институт имени М. И. Калинина, Электротехнический институт имени В. И. Ленина, Технологический институт имени Ленсовета, Лесотехническая академия имени С. М. Кирова, Институт инженеров железнодорожного транспорта имени академика В. Н. Образцова, Горный институт имени Г. В. Плеханова, Финансово-экономический институт имени Н. А. Вознесенского, Педагогический институт имени А. И. Герцена и многие другие высшие учебные заведения.

В городе Ленина плодотворно трудятся видные советские ученые. Под их руководством готовятся и формируются высококвалифицированные кадры для работы в самых различных отраслях народного хозяйства. Выпускников ленинградских вузов можно встретить не только во всех концах Советского Союза, но

и за границей. Здесь учатся юноши и девушки Польши, Чехословакии, Румынии, Болгарии, Венгрии, Индонезии, Вьетнама и многих других стран.

Ленинградцы умеют не только создавать новые очаги культуры, но и любовно хранить памятники прошлого. Будто сложенные вчера, отражаются в невских водах Петровский дворец, великолепный пятиглавый собор в б. Смольном монастыре, дворец Меншикова, хмурые бастионы Петропавловской крепости. Несмотря на то, что во время войны город сильно пострадал от артобстрела и бомбежек, в полной сохранности и во всей своей первозданности стоят сегодня на своих местах бесценные мраморные скульптуры в Летнем саду, вздыбился над Невой «Медный всадник» и даже молодой Пушкин по-прежнему сидит на своей скамье в Лицейском саду.

О великой силе любви ленинградцев к своему городу говорит хотя бы тот факт, что в суровые зимы блокады, когда тысячи людей гибли от холода и голода, в полной сохранности остались многочисленные сады и парки. Ни одно деревце не срублено под корень!

В городе на Неве из поколения в поколение передавалась эстафета революционного подвига, мужества, верности идеалам борьбы и справедливости. Все здесь напоминает о том, что Ленинград — город трех революций. Обогранные кровью революционеров, сами улицы стали священными реликвиями. История бережно хранит имена передовых людей России, борцов против самодержавия, замученных в казематах Петропавловской крепости, героев октябрьских боев и гражданской войны. У гранитной набережной Невы на вечной вахте стоит легендарный крейсер «Аврора». Это его орудия возвестили всему миру о наступлении новой эры в истории человечества. На Марсовом поле, где после свержения самодержавия захоронены герои фев-

ральской революции и видные деятели Советского государства, сооружено гранитное надгробие. Над могилами павших бойцов горит вечный огонь. Гордо высятся памятники морякам миноносца «Стерегущий» и жертвам 9 января 1905 года, пламенному трибуну революции С. М. Кирову и всесоюзному старосте М. И. Калинину, великому русскому поэту А. С. Пушкину и революционеру-демократу Н. Г. Чернышевскому. В парке Победы установлены бронзовые бюсты дважды Героев Советского Союза — ленинградцев.

Встав из пепла, зеленый и радостный, полный творческих сил, Ленинград ныне весь в движении. Ранним утром комфортабельные вагоны метро, троллейбусы, трамваи и автомашины доставляют сотни тысяч людей к заводским проходным, институтам и школам. Человеческий поток растворяется в цехах известных всему миру заводов — Невского, «Электросилы», Балтийского, «Большевик», Кировского и многих других. В аудиториях институтов занимают свои места студенты, на школьных дворах звенят детские голоса.

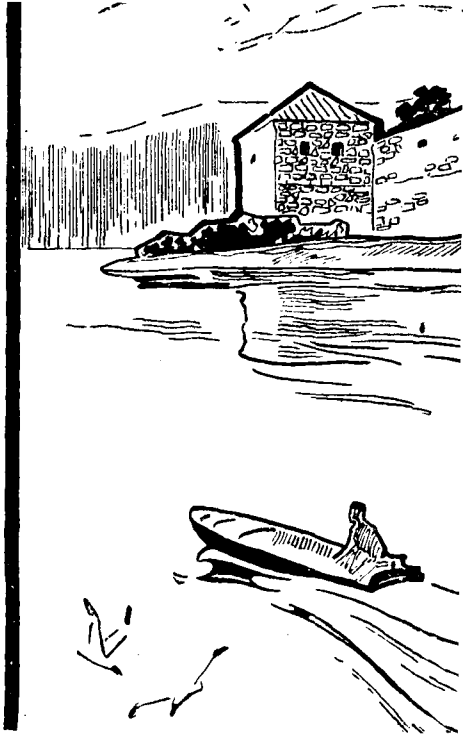
Город-герой, город-труженик, город-созидатель, умножая славные революционные и трудовые традиции, уверенно шагает в будущее. Поистине чудесные перемены произойдут в Невском и Московском районах, за Нарвской заставой, на Выборгской стороне и Охте. В институте Ленпроект подготовлены схемы планировки новых микрорайонов и городов-спутников. Жилой фонд Ленинграда в течение двух десятилетий увеличится примерно в три раза, а территория его расширится более чем вдвое. Предстоит выполнить огромный объем работ. Только одной жилой площади будет сдано в эксплуатацию не менее 38 миллионов квадратных метров. В тот же срок намечено построить 500 новых школ, большое количество предприятий бытового и коммунального обслуживания населения, кинотеатров, больниц, дошкольных учреждений и т. д.

Заметно изменится облик города. Чтобы избежать монотонности в застройке архитекторы разрабатывают проекты новых домов разной конфигурации, протяженности и этажности. Для отделки зданий будут широко применены разнообразные современные отделочные материалы. Внося новые элементы в градостроительство, архитекторы и строители в то же время полностью сохраняют существующие архитектурные ансамбли.

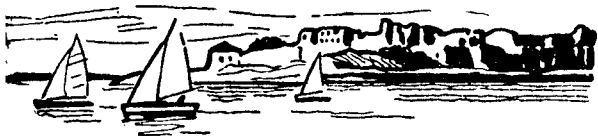
В генеральном плане развития Ленинграда заложена основная градостроительная идея — постепенно превратить его в красивый приморский город. Известно, что от ленинградских причалов ежедневно отходят сотни судов не только внутрь страны, но и на морские просторы. Но город почти не знает моря. В течение столетий он был повернут к нему своими задворками. Нет в нем ни такой пристани, как, скажем, в Севастополе, ни такой набережной, как в Одессе. Теперь эта несправедливость будет устранена. По замыслу градостроителей намечено создать морской фасад Ленинграда.

Подходы к городу со стороны Финского залива, обнимающие территорию до 35 километров, будут застроены. На водные просторы выйдут жилые кварталы, парки, дома отдыха и санатории, причалы для океанских кораблей. Осуществление этого грандиозного плана уже началось. Заметно изменился облик западной оконечности Васильевского острова. На берегу Финского залива строится морской порт. Для приезжих будут открыты три тридцатипятиэтажных гостиницы, которые смогут одновременно принять свыше трех с половиной тысяч гостей. Здесь же будут построены концертный зал, дворец молодежи, плавательный бассейн, зимний стадион, школы, предприятия бытового обслуживания и т. д.

Город на Неве будет одним из самых благоустроенных и самых красивых городов в мире.



**ПО НЕВСКОМУ
„ПРОСПЕКТУ“
ВОЛГО-БАЛТА**



ЗА ГОРОДСКОЙ ЧЕРТОЙ ЛЕНИНГРАДА

А ТЕПЕРЬ направимся на Озерную пристань. В навигацию 1964 года она оказалась на переднем крае освоения Волго-Балтийского водного пути. Для многих пассажиров именно отсюда началось плавание по новой голубой дороге. Недаром реку Неву стали называть Невским «проспектом» Волго-Балта.

Первым открыл прямое пассажирское движение по маршруту Ленинград — Ярославль теплоход «Красногвардеец». Это было 28 июня 1964 года. На многолюдной пристани тепло и взволнованно звучали напутственные слова поэта:

Сегодня, друзья, мы стоим у порога
Второго рожденья любимой Невы.
На карту легла голубая дорога
От древней Онеги до юной Москвы.
Дорогою той от Мурманска до Ялты
Пойдут самоходки, буксиры, плоты.
Страна зажигает огни Волго-Балта —
Победный итог воплощенной мечты...

Вслед за «Красногвардейцем» в плавание ушли теплоходы «Мамин-Сибиряк», «Короленко», «Шевченко»,

«Кузьма Минин», «Багратион». А сегодня и нам предстоит отправиться в дальний путь по Волго-Балту. Вот там, у плавучего речного вокзала, стоит теплоход «Юрий Гагарин». Среди других он выделяется своим нарядным видом. Капитанская рубка, борта, палуба — все блестит на солнце. Красавец!

Третий гудок. В машинном отделении сильнее заработали двигатели. Бесшумно отделившись от пристани, теплоход медленно разворачивается и берет курс на восток. По обоим берегам реки тянутся кварталы многоэтажных домов, огромные корпуса заводов и фабрик, многочисленные причалы.

Тот, кому приходилось плавать по Неве несколько десятилетий назад, не узнает здешних мест.

В бывшей Российской империи славилась столица — Петербург, с ее парадными площадями, дворцами и особняками именитых особ. Но был еще рабочий Питер. Кто не слышал о Невской заставе! Как только был заложен Петербург, здесь, на окраине города, одно за другим открывались промышленные предприятия, а вокруг них хаотически росли рабочие поселки. В этом районе был уже иной мир. Крохотные деревянные хибарки, унылые кирпичные казармы, непролазная грязь. Ни электричества, ни замощенных улиц, ни канализации, ни водопровода. А там, во дворцах и особняках, бьющая в глаза роскошь, ненасытная жажда власти, золота и наслаждений. Все это вызывало на рабочих окраинах лютую ненависть к угнетателям.

По мере роста своего самосознания пролетарии Питера дружно поднимались на борьбу с самодержавием. Всю Россию потрясла знаменитая Обуховская оборона. 7 мая 1901 года рабочие казенного Обуховского завода (ныне — «Большевик») в знак протеста против увольнения рабочих, не вышедших на работу 1 мая, объявили забастовку. На усмирение «бунтовщиков» были вызваны царские войска. Но рабочие не думали

сдаваться. На улицах возникли баррикады. С утра до позднего вечера продолжались кровопролитные бои. Вооруженное выступление рабочих вошло в историю под названием Обуховской обороны. В память о тех событиях дорога от Александро-Невской лавры к Шлиссельбургу ныне названа проспектом Обуховской обороны. Сильные толчки, раздававшиеся впоследствии за Невской заставой, не раз сотрясали здание Российской империи. Упорную стачечную борьбу вели рабочие Семяниковского завода (ныне завод имени В. И. Ленина), крупнейших текстильных фабрик Максвелля и Поля (ныне фабрики «Рабочий» и имени Ногина) и других.

Великий Октябрь принес на берега Невы новую жизнь. Взгляните на Большую Охту. Да это же целый город с кварталами многоэтажных благоустроенных домов. В них живут главным образом рабочие Металлического завода.

Большие работы проводятся по благоустройству берегов Невы. В недалеком будущем и на этом участке Невскую набережную оденет облицованная гранитом подпорная стенка со спуском к воде. Вдоль реки пройдет широкая пешеходная аллея.

По проекту, разработанному «Ленгипроречтрансом», за Володарским мостом, в районе Станционной улицы, началось сооружение нового речного вокзала. Вдоль Набережной разместятся причалы транзитных, туристских, местных экскурсионных, пригородных и внутригородских пассажирских линий. К услугам пассажиров будут построены гостиница, ресторан, магазины и другие помещения. Строительство всего комплекса намечено завершить в ближайшие два года.

За крутым поворотом — аншлаг «Ленинград». Здесь кончается проспект Обуховской обороны.

Дальнейший наш путь пролегает по территории Ленинградской области. Вдоль реки один за другим,

отделяясь небольшими незастроенными участками, тянутся поселки Рыбацкое, Усть-Славянка и другие. Собственно говоря, они тоже входят в состав «Большого Ленинграда». На правом берегу Невы начинается густой лесной массив. Это — Невский лесопарк, раскинувшийся на площади 600 гектаров. Летом сюда приезжают тысячи отдыхающих.

Ленинградская область образована 1 августа 1927 года. Граничит на севере с Карельской АССР, на востоке — с Вологодской областью, на западе — с Эстонской ССР и на юге — с Псковской и Новгородской областями. Площадь области равна 85,9 тыс. кв. км. Население на 1 января 1962 года составляло (без Ленинграда) 1,3 млн. человек.

Область расположена на северо-западной окраине Русской равнины и омывается водами Финского залива. Климат морской и переходящий от морского к континентальному. Основную часть территории составляют низменности. Вокруг Ленинграда расположены Пулковская, Дудерговская и Колтушская возвышенности. В области насчитывается до 50 видов полезных ископаемых. Важное промышленное значение имеют горючие сланцы, бокситы, цементные и строительные известняки, стекольные пески, огнеупорные глины, минеральные краски, серный колчедан, торф.

Ленинградская область отличается обилием рек, озер и болот. Наиболее крупные из рек Нева, Луга, Волхов, Свирь, Вуокса, Сясь, а из озер — Ладожское и Онежское. Реки и озера используются для судоходства, сплава и рыбной ловли, а также служат источником гидроэнергии. На Волхове, Свири, Нарве и Вуоксе построены мощные гидроэлектростанции.

В экономическом отношении Ленинградская область выделяется, прежде всего, наличием на своей территории города Ленинграда — крупнейшего в стране промышленного центра. Народное хозяйство самой облас-

ти специализируется на деревоперерабатывающей промышленности, представленной предприятиями вокруг Ленинграда, на Карельском перешейке и в восточных районах (Красное село, Приозерск, Лесогорск, Сясьстрой и др.). Наряду с этим здесь созданы целлюлозно-бумажная, торфяная, алюминиевая промышленность. На базе тихвинских бокситов и дешевой электроэнергии в Волхове построен первый в СССР алюминиевый комбинат. В настоящее время он перерабатывает кольские нефелины и выпускает металл высокой чистоты. На местном сырье широко развито производство строительных материалов — кирпича, извести, цемента, стекла, шифера, сборных железобетонных конструкций, алебаstra и т. д. Все большее значение приобретает химическая промышленность. В гор. Сланцы построен газохимический комбинат, который вырабатывает газ для бытовых нужд и многие химические продукты (искусственное волокно, пластические массы, легкие смолы и т. д.). В 1963 году в Кингисеппском районе закончилось строительство фосфоритного рудника и обогатительной фабрики, образовавших комбинат «Фосфорит». На этом комбинате вырабатывают фосфоритную муку. Производство химических продуктов организовано также на Киришском нефтеперерабатывающем заводе. В крупное предприятие превращается Бокситогорский завод по искусственному обезвоживанию торфа. Из торфа делаются торфяные брикеты, теплоизоляционные плиты, добывают этиловый спирт, уксусную кислоту и многие другие химические продукты.

Сельское хозяйство Ленинградской области имеет в основном пригородную специализацию с интенсивно развивающимся молочным животноводством, птицеводством и овощеводством. В восточных районах ведущее положение занимают производство зерна и картофеля.

ПРОШЛОЕ И НАСТОЯЩЕЕ НЕВЫ

ТЕПЛОХОД плывет по невским просторам. На земном шаре не найдешь реку, похожую на Неву. Она единственная в своем роде. Длина ее от истоков из Ладожского озера до впадения в Финский залив всего 74 километра. Вместе с тем, Нева очень многоводна. По водности она занимает шестое место в Европе. Это — широкий и мощный поток, величаво стремящийся на запад.

Нева собирает воды с огромной территории северо-западных районов. Общая площадь ее бассейна 282 тыс. кв. км, что примерно в девять раз превышает территорию Бельгии.

В летний период Нева почти не знает понижения уровня. Благодаря такой особенности, она очень удобна для судоходства. Правда, на некоторых участках движению судов мешают каменные отмели.

Начинаясь от Петрокрепости, Нева устремляется на юго-запад и вскоре достигает ширины около 1250 метров. За устьем основного своего притока — Мги она берет направление на запад, у деревни Островки суживается до 50 метров, но затем внезапно расширяется до 800—1000 метров и образует ряд небольших островов.

Весь свой путь Нева совершает по равнинной, в значительной степени заболоченной Приневской низине. Берега ее в общем высокие и кое-где обрывистые. В восьми километрах от истока они достигают высоты до 40 метров, но далее вниз по течению продолжают понижаться и в черте Ленинграда поднимаются над урезом воды всего лишь на 1—1,5 метра.

Приневская впадина с юга ограждена обрывами так называемого Силурийского известкового плато. Дремучие леса, некогда покрывавшие всю эту территорию, давно вырублены. На берегах Невы почти не встре-

чается древесной растительности. Вдоль реки один за другим тянутся промышленные поселки с заводами и фабриками, торфоразработками и электростанциями.

У Ленинграда Нева бывает свободна ото льда 218 дней. Замерзает она в среднем 25 ноября, а вскрывается 21 апреля. Следует отметить, что в различные годы бывали довольно значительные отклонения от этих дат. Так, самое раннее замерзание реки отмечено в 1805 году — 28 октября, а самое позднее в 1826 году — 26 декабря. То же самое наблюдается и со вскрытием Невы. Самое раннее вскрытие было в 1882 году (18 марта), а позднее — в 1810 году (12 мая). В соответствии с этим, период навигации на реке колеблется от 279 дней в 1822 году до 172 дней в 1852 году. Осенью бывают сильные туманы.

Полноводная и широкая Нева очень быстро реагирует на изменения силы ветров. Создается впечатление, что она все время как бы «дышит». Когда поднимается сильный ветер, вода, клубясь и клокоча, нередко выходит из берегов и обрушивается на город. Только за последние 250 лет отмечалось свыше 300 наводнений. Некоторые из них носили характер стихийного бедствия и надолго оставались в памяти народа. Особенно грозным было наводнение 7 ноября 1824 года. Об этом внезапном набеге воды на город А. С. Пушкин в поэме «Медный всадник» писал:

Но силой ветров от залива
Перегражденная Нева
Обратно шла, гневна, бурлива,
И затопляла острова...

Наводнение 1824 года, прозванное в народе «потопом», принесло большое опустошение. По словам поэта, Петербург был «по пояс в воду погружон». Бурлящим потоком снесены и повреждены тысячи различных строений. очевидец наводнения А. С. Грибоедов

писал: «Все изломанное в щепки несло, влеклось не-
удержимым, неотразимым стремлением... Невский
проспект превращен был в бурный разлив». Все дру-
гие наводнения были менее сильными, но и они при-
носили городу большой ущерб.

Издавна Нева служила большим торговым путем.
Еще во II—VII веках через нее поддерживались сно-
шения между арабским Ближним Востоком и северо-
западом Европы. Об этом свидетельствуют многочис-
ленные клады монет, обнаруженные по берегам реки,
а также литературные источники.

В X—XI веках Нева становится важным звеном вели-
кого водного пути «из Варяг в Греки». Этот путь шел
по рекам, озерам через волоки из Черного моря в
Варяжское (Балтийское). Вот как описывает его древ-
ний летописец: «...путь из Варяг в Греки и из Грек по
Днепру и верх Днепра волок до Ловати и по Ловати
вните в Ильмень озера Великое, из него же потечеть
Волхов и втечеть в озеро Великое Нево и того озера
ввидеть устье в море Варяжское...».

С упадком Киевской Руси в XI—XII веках путь «из
Варяг в Греки» утратил свое международное значение.
Но значение Невы благодаря расцвету Великого Нов-
города продолжало возрастать. По этой могучей реке
проплывали на запад новгородские ладьи, везшие в ган-
зейские города пушнину и воск, сало и лен. Из стран
Западной Европы доставлялись по ней в Великий Нов-
город металлические изделия, сукна, полотна, вина и
другие товары. Новгородцы тщательно охраняли нев-
ские берега от нападения шведских феодалов. Дли-
тельная борьба со Швецией являлась лишь частью
битвы Русского государства за выходы к Балтике, бли-
стательно закончившиеся победами в Северной войне
1702—1703 годов. В результате этих побед Петр I окон-
чательно вернул России Неву. Вскоре на ее берегах
был построен Петербург и морской торговый порт.

Устье полноводной Невы стало главными морскими воротами России.

Петербург являлся крупным транспортным узлом страны. Здесь скрещивались важные речные и морские коммуникации. Реки и каналы невской дельты напоминали оживленные улицы. Об объеме грузоперевозок и значении этого транспортного узла свидетельствуют, например, такие факты. В 1898 году в Петербург прибыло 3549 иностранных кораблей. Внутри города курсировало 236 пароходов, 240 прочих судов, 306 перевозных яликов, 337 шлюпок. На берегах реки было оборудовано 135 пароходных пристаней и причалов. В течение года в порту разгружалось более 20 тысяч речных судов.

Строительство Вышневолоцкой, Мариинской и Тихвинской водных систем резко увеличило судоходство по Неве и другим рекам северо-запада. Грузооборот достиг небывалых размеров. Так, в 1800—1809 гг. в Петербург по Неве ежегодно доставлялось по 1 млн. тонн грузов, в 1851—1860 гг. — по 2 млн. тонн, в 1901—1905 гг. — по 4,5 млн. тонн. В 1815 году на Неве впервые в России появилось паровое судно — «Стимбот», переделанный из простой «тихвинки». Он совершил переход из Петербурга в Кронштадт.

В настоящее время по Неве к Ленинграду производятся обширные перевозки лесных и строительных материалов, хлеба, угля и нефти. Прежде чем достигнуть Невы, многие суда преодолевают большой путь по Волге и Волго-Балтийскому пути. Большое количество грузов поступает по реке из районов Новгородской, Ленинградской, Вологодской, Мурманской и Архангельской областей, а также из Карельской АССР. В обратном направлении из Ленинграда перевозятся машины, трелевочные тракторы, турбины и другие промышленные изделия. Велико и пассажирское сообщение на Неве. По ней идут суда, связывающие город

Ленина с различными пунктами на Ладоге, Волхове, Свири и Онежском озере. По линии Ленинград — Петрокрепость курсируют быстроходные «ракеты». Счастливая судьба у этих сравнительно небольших судов. Вздывая за собой столбы брызг, они стремительно несутся по многоводной Неве. Люди, стоящие на берегах, восторженным взглядом провожают быстрокрылых красавцев.

ВВЕРХ ПО МОГУЧЕЙ РЕКЕ

ТЕПЛОХОД проходит мимо устья реки Ижоры, образовавшейся от слияния речек Парицы и Пудости, неподалеку от Гатчины. Она пересекает густо заселенную местность. Длина реки, принимая за исток Пудость, 81 километр, а ширина при устье — 50 метров. Берега в основном возвышенные и сложены из известняков.

Ижора широко известна в истории русского народа. Здесь, у слияния ее с Невой, в июле 1240 года произошла знаменитая битва, в которой войска новгородского князя Александра Ярославича, впоследствии Невского, наголову разгромили шведских феодалов.

Произошло это так. Русские люди пришли на берега Невы, покрытые непроходимыми лесами, еще в IX—X веках. Долгое время река служила северной границей Водской и Лопской волостей Великого Новгорода, а местность к югу от нее получила название Ижорской земли, по имени заселявшего ее народа. По Неве проходил в то время важный торговый путь «из Варяг в Греки», по которому Великий Новгород вел обширную торговлю со странами Балтийского побережья, а позднее с Ганзой*). Шведские феодалы,

*) Ганза — торгово-политический союз северо-немецких городов (XIV—XVII вв.).

стремясь перерезать этот путь, неоднократно совершали вооруженные набеги на Ижорскую землю. Однако все их попытки пробиться на восток терпели крах. Русские люди давали захватчикам решительный отпор.

Летом 1240 года шведский правитель Биргер привел свои разбойничьи орды к устью Невы. Новгородские стражники, увидев, как сообщает летописец, «много зело» шведских кораблей, спешно отправили старейшину Пелгусия к князю Александру Ярославичу с донесением. Предупрежденный об опасности, талантливый русский полководец стал готовиться к отпору врага и обратился к народу с призывом: «Постоим за землю русскую!»

Шведы остановились у впадения Ижоры в Неву. Уверенные в своей победе, они направили в Новгород гонцов с требованием капитуляции. Послы передали Александру высокомерные слова Биргера: «Если можешь, сопротивляйся, но знай, что я уже здесь и пленю землю твою...».

Князь Александр не думал сдаваться. Выслушав гонцов, он выступил в поход и решил первым напасть на врага. Утром 15 июля русские дружинники подошли к Ижоре. Еще не успел над рекой рассеяться туман, они, выбрав удобные позиции, неожиданно атаковали шведов. Закипела жестокая битва. Находясь в первых шеренгах своей дружины, Александр умело руководил сражением. Надменные завоеватели были разбиты. За мужество, отвагу и полководческое мастерство, проявленное в бою на Неве, народ прозвал князя Александра Невским.

Недалеко от устья Ижоры, по ее берегам, раскинулся город Колпино — крупный промышленный центр Ленинградской области. Здесь находится знаменитый Ижорский завод, основанный еще в начале XVIII века. Первоначально он выпускал оборудование для судов.

В период первой мировой войны ижорцы освоили производство отечественной брони для линкоров и начали строить бронированные автомобили. На Ижорском заводе изготовлен броневик, с которого в апреле 1917 года выступал В. И. Ленин на Финляндском вокзале. У рабочих-ижорцев славные революционные традиции. По призыву большевиков они не раз поднимались на борьбу против царского самодержавия.

Ныне Ижорский завод — флагман металлообрабатывающей и машиностроительной промышленности. Впервые в Советском Союзе здесь освоено производство блюмингов, мощных гидравлических прессов и других сложных агрегатов. Продукция с маркой «ИЗ» широко известна не только в нашей стране, но и за рубежом. За выдающиеся заслуги перед Родиной Ижорский завод награжден орденами Ленина и Трудового Красного Знамени.

В городе Колпине есть Дворец культуры, несколько средних школ, Дом пионеров, кинотеатр и другие культурно-просветительные учреждения.

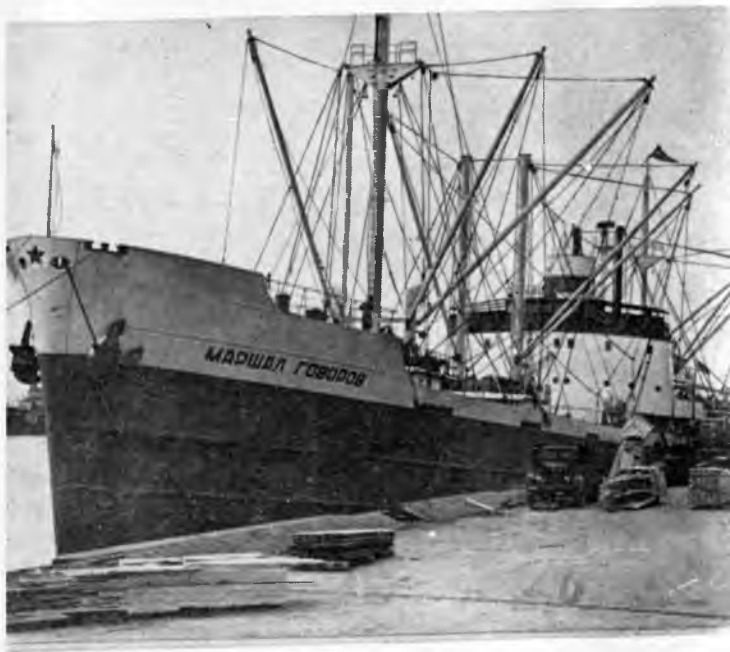
ЗДЕСЬ БОЙЦЫ СТОЯЛИ НАСМЕРТЫ

У ВПАДЕНИЯ в Неву рек Святки и Тосны находятся Ивановские пороги. На этом участке пути протяжением около двух километров скорость течения очень большая, фарватер извилистый. Русло реки сжимается до 200—250 метров. Суда, огибая опасные места, с трудом продвигаются вперед.

У устья Тосны, на высоком откосе стоит обелиск из серого гранита. На обелиске надпись: «Здесь храбрые воины Ленинградского фронта нанесли сокрушительные удары немцам и овладели важными предместными укреплениями врага». В этом месте находится знаменитый Ивановский «пятачок». Обращенный тылом к Не-



Ленинград. Площадь искусств.



В Ленинградском морском порту.

На невских
просторах.



Легендарная
крепость «Орешек».





**Петрокрепость. В сквере
у речного вокзала.**

ве, он имел по фронту всего лишь 800 метров, а в глубину — 300 метров. Здесь была самая узкая на Ленинградском фронте полоса «ничейной» земли — до 35 метров. Прикрывая своей грудью подступы к городу Ленина, советские бойцы стояли насмерть.

Более двадцати лет прошло с тех пор, но нет-нет и послышится на берегах Невы отзвук войны. Совсем недавно саперы извлекли в устье Тосны несколько неразорвавшихся бомб.

На выжженной огнем земле успели подняться и вырасти деревья. Вон на пригорке стоит табунок березок. Прислушайтесь, о чем они шумят. Набежавший ветерок как будто доносит до вас бесчисленные имена героев...

Оставляя за собой пенный след, теплоход проплывает мимо поселков Ивановское, Отрадное, Островки, Павлово. По берегам Невы тянутся темно-синие лощины, холмы и перелески. В годы Великой Отечественной войны здесь проходила линия фронта, которую теперь можно уловить только по выцветшим топографическим картам. Вспомните в них внимательно. В памяти оживают такие названия, как Черная речка, Невская Дубровка, Марьино, Гайталово, Синявино. Двадцать с лишним лет назад они часто повторялись в сводках Совинформбюро. В этом районе, на сравнительно небольшом шлиссельбургско-синявском выступе, шли ожесточенные бои. Тут решалась судьба города-героя.

Замкнув кольцо блокады, немцы опоясали Ленинград оборонительными сооружениями. Особенно сильно был укреплен шлиссельбургско-синявский выступ. В этом месте войска Ленинградского и Волховского фронтов были отделены друг от друга всего лишь на 13—15 километров. Гитлеровцы хорошо понимали, что в районе Синявино наиболее уязвимый участок в их обороне. Не случайно поэтому они создавали здесь

мощные узлы сопротивления. Вот что представлял, например, опорный пункт роща Круглая. На подступах к нему были вырыты три линии сплошных траншей, сделаны два дерево-земляных вала до полутора метров высоты. С наступлением заморозков эти валы поливались водой. Таким образом создавались казалось бы неприступные ледяные горки. Перед траншеями проходила разветвленная сеть проволочных заграждений и минные поля. Передний край был насыщен большим количеством огневых средств. На одном километре сосредоточивалось более ста пулеметных точек и орудий. Расположенные на господствовавших высотах и укрытые в дотах, они могли вести непрерывный перекрестный огонь.

Наличие сильных огневых средств и выгодные естественно-оборонительные рубежи давали противнику считать свою оборону в районе Невы незыблемой. Но враг жестоко просчитался. В конце 1942 года, когда была разгромлена крупная группировка немецко-фашистских войск под Сталинградом и создались благоприятные условия для наступательных операций, войска Ленинградского и Волховского фронтов получили приказ прорвать блокаду Ленинграда.

К предстоящей операции велась тщательная подготовка. По указанию Ставки Верховного Главнокомандования были созданы две ударные группировки: на Ленинградском фронте — 67-я армия (командующий генерал-майор Духанов) и на Волховском — 2-я ударная армия (командующий генерал-лейтенант Романовский). Во всех дивизиях, предназначенных для прорыва, создавались штурмовые группы. На протяжении нескольких недель бойцы учились преодолевать вражеские укрепления. Особое внимание обращалось на разведку обороны противника. На основе разведывательных данных расчеты орудий и минометов получили строго определенные задачи на каждый период боя.

В район прорыва было подтянуто огромное количество техники. Так, для обеспечения наступления только в 67-й армии насчитывалось около 1/00 орудий и минометов. Плотность артиллерии составляла 140—160 орудий на один километр фронта.

В период подготовки к наступлению активизировала свои действия советская авиация. Под Ленинград было стянуто около 900 боевых самолетов, главным образом истребителей и штурмовиков. Прикрывая наши войска с воздуха, они «обрабатывали» передний край противника, вели разведку, обеспечивали перегруппировку воинских частей. Для борьбы с врагом в тылу было дополнительно создано десять партизанских отрядов.

В ночь на 11 января 1943 года войска начали занимать исходные позиции. Бесшумно и скрыто встали на свои места орудия для стрельбы прямой наводкой. Во всех подразделениях наготове были штурмовые группы, танки, бронейбойные пушки, легендарные катюши.

В то время, как бойцы притаились в томительном ожидании сигнала к атаке, сотни самолетов наносили массированные удары по аэродромам и опорным пунктам противника. Небо озарилось багровым заревом.

Приближалось утро. Вдруг предрассветную мглу прочертили яркие хвосты сигнальных ракет. Мертвое поле ожило. В одно мгновение из-под пушистого снежного покрова вымахнули орудия. Первый залп загрохотал, как горный обвал. Артиллеристы ударили по всем траншеям, опоясывавшим синявинские высоты, по всем амбразурам дотов и дзотов, по каждой землянке. Вслед затем в бой вступили гвардейские минометы. Гитлеровцы были ошеломлены таким сокрушительным ударом. Оставшиеся в живых с содроганием вспоминали, что это был «сущий ад».

Когда артиллерийская подготовка подходила к концу, последовал сигнал к атаке. Тысячи поднявшихся во

весь рост солдат неудержимо шли за огненным валом. Гитлеровцы отчаянно сопротивлялись. То в одном, то в другом месте завязывались рукопашные схватки. Но натиск советских воинов был настолько сильным, что многие немецкие солдаты не выдерживали и поднимали руки вверх.

К исходу первого дня наступления наши войска прорвали первую линию обороны противника и продвинулись на расстояние от одного до трех километров. Особенно упорные и ожесточенные бои проходили за рощу Круглую. На этот сильно укрепленный пункт вели наступления части 327-й дивизии под командованием полковника Н. А. Полякова. Сломив сопротивление противника, они заняли все линии траншей и вышли на западную опушку леса. Только на этом участке осталось на снегу более тысячи трупов немецких солдат. В ходе боя наши части захватили 25 орудий и около ста исправных пулеметов. За отличное выполнение боевой задачи командующий 2-й ударной армии объявил всему личному составу дивизии благодарность.

В последующие дни наши войска, отражая многочисленные контратаки противника, упорно продвигались вперед. Бои не утихали ни днем, ни ночью. Неся огромные потери, гитлеровцы теряли одну позицию за другой.

Наконец, кольцо блокады было прорвано. 18 января 1943 года в районе Рабочего поселка № 5 произошла историческая встреча бойцов Ленинградского и Волховского фронтов. Встреча эта была по-солдатски простой:

- Пароль?
- Победа!
- Отзыв?
- Смерть фашизму!

Потом, подняв автоматы, бойцы бросились друг другу навстречу.

Ленинградцы с великим ликованием встретили весть о прорыве блокады. В ту памятную ночь никто здесь не спал. Незнакомые люди целовались, поздравляли с победой.

«Невиданная волна радости захлестнула великий город, — писал проведший всю блокаду в осажденном городе поэт Николай Тихонов. — Последние дни он жил ожиданием, надеждой, гордостью за своих героев. Город знал, что там за Невой бьются его доблестные сыны. Молчал, ожидая известий с фронта, чувствуя, что подходит час освобождения».

В тот же день, 18 января, советские войска заняли город Шлиссельбург. Отступившие немецко-фашистские части, загнанные в леса и болота, были пленены или разгромлены. Все южное побережье Ладожского озера вновь оказалось в наших руках. Брешь, пробитая во вражеском кольце, обеспечила связь осажденного города со страной. От станции Жихарево до Шлиссельбурга по узкому коридору в короткий срок была проложена железнодорожная линия. 6 февраля 1943 года по ней прибыл в Ленинград первый поезд. Голод и холод, пережитые ленинградцами в дни блокады, остались позади.

Город-герой постепенно оживал и расправлял свои могучие плечи. Как и прежде, потомки пролетариев Красного Питера стойко стояли на своих трудовых постах. Вместе с воинами они продолжали ковать победу над врагом.

Прорыв блокады явился переломным моментом в борьбе на подступах к городу Ленина. Накопив богатый опыт и взяв инициативу в свои руки, войска Ленинградского и Волховского фронтов готовились к новым боям. Предстояло полностью снять блокаду с Ленинграда и освободить всю Ленинградскую область. В этих целях был тщательно разработан план разгрома врага.

Наступление началось 14 января 1944 года. После мощной артиллерийской подготовки наши войска взломали первые линии обороны противника и устремились вперед. «Северный вал», который немецкие генералы считали неприступным, затрещал. Удар следовал за ударом. 19 января гитлеровцы были изгнаны из Красного Села и Ропши. Небо Москвы озарил салют в честь этой победы. Вслед затем войска Ленинградского фронта, развивая наступление, овладели городами Пушкин, Павловск и Гатчина. Неся огромные потери, гитлеровцы откатывались все дальше от Ленинграда.

Одновременно с частями Ленинградского фронта вели наступление войска и Волховского фронта. Форсировав реку Волхов, 20 января 1944 года они освободили древний Новгород. Боясь попасть в окружение, немецко-фашистские захватчики начали отходить. В результате совместных действий наши войска в короткий срок продвинулись вперед на 70—100 километров. К концу января город Ленина был окончательно освобожден от вражеской блокады. Салют, прогремевший над Невой и в столице нашей Родины Москве, возвестил о новой славной победе советских вооруженных сил.

К ПЕТРОКРЕПОСТИ

ТЕПЛОХОД идет вверх по Неве. После войны по ее берегам, там, где вся земля была выжжена дотла, поднялись новые поселки, пасутся стада скота, работают тракторы и комбайны. За селом Ивановским, в Приневской низменности, по территории которой проходит наш маршрут, раскинулись владения совхоза имени Тельмана. По праву его можно назвать фабрикой овощей и картофеля. В совхозе построен крупный тепличный комбинат. Тепло для обогрева теплиц поступает от Ижорского завода. Не успеет весной еще сойти

снег, а в Ленинград уже идут машины со свежими овощами.

Впереди вырастают штабели древесины. В этом месте расположен Дубровский домостроительный комбинат, который изготавливает двух- и трехкомнатные щитовые дома с центральным отоплением. В таких домах живут новоселы на целинных землях и новостройках страны. На комбинате освоено также производство мебели, древесно-волоконистых плит и щитов для отделки домов.

Вблизи причала конечный пункт Ириновской ветки Финляндской железной дороги. Проложенная через дачные места и рабочие поселки, она связывает их с Ленинградом.

На левом берегу реки стоит гранитный обелиск. В этом месте, напротив Невской Дубровки, находился знаменитый «Невский пятачок». Скромный памятник напоминает людям о безграничной отваге, стойкости и мужестве советских бойцов. Прикрывая своей грудью родной Ленинград, они дрались на этом крохотном клочке земли до последнего патрона.

Вдали показались дымящиеся трубы 8-й ГЭС, построенной в годы первой пятилетки по инициативе С. М. Кирова. Поэтому ее нередко называют Кировской. ГЭС работает на фрезерном торфе, доставляемом по узкоколейке из Синявских болот.

По соседству с электростанцией в 1929 году возник поселок Невдубстрой. Позднее он был преобразован в город Кировск. По праву его называют городом энергетиков. В послевоенный период здесь построен крупный комбинат строительных материалов, выросли кварталы многоэтажных домов, появились широкие асфальтированные улицы, сады и парки, стадион, новые школы, открыты энергетический техникум, Дом культуры и другие культурно-просветительные учреждения. На центральной площади установлен памятник

С. М. Кирову. Через станцию Мга Кировск связан железной дорогой с Ленинградом.

Путешествие вверх по Неве подходит к концу. Миновав Марьинскую заводь, в которой расположен сплавной рейд, теплоход выходит на широкий водный простор. Нева в этом месте разлилась более чем на километр. Слева по курсу видны строения Пролетарской слободы, прямо — невысокий остров с развалинами древней Шлиссельбургской крепости, за которым раскинулось Ладожское озеро, а справа — город Петрокрепость. До Великой Отечественной войны он именовался Шлиссельбургом.

Теплоход причаливает к пристани Петрокрепость. Здесь — конечный пункт местной линии и первая остановка для транзитных пассажирских судов, следующих из Ленинграда в Карелию, на Волгу и к Москве.

ДРЕВНИЙ ФОРПОСТ РОССИИ

ШЛИССЕЛЬБУРГ недаром переименован в Петрокрепость. Вся история этого города, долгое время бывшего форпостом русских земель на северо-западе, теснейшим образом связана с его крепостью.

Потерпев поражение в устье Ижоры в 1240 году, шведы не прекратили попыток овладеть новгородскими землями. Чтобы преградить врагу доступ в глубь страны, новгородцы основали на небольшом Ореховом острове у истоков Невы крепость Это — знаменитый Орешек. О постройке крепости летописец рассказывает, что в «лето 6831 (т. е. в 1323 году) ходиша Новгородчи с князем Юрием Даниловичем в Неву и поставиша город на усть Невы, на Ореховом острове...».

Молодая крепость долгое время была объектом нападений завистливых на чужое добро феодалов. В 1348 году войска шведского короля Мангуса Эрихсона, на-

рушив заключенный «мир вечный с Новым городом», захватили Орешек. Однако осенью того же года новгородцы осадили крепость и спустя семь месяцев взяли ее. При этом деревянные крепостные сооружения были до основания разрушены.

В конце XIV века новгородцы сильно укрепляют Орешек. Из булыжного камня были сооружены новые крепостные стены высотой в 12—15 метров, толщиной в 3—6 метров с внушительными башнями. Более двух столетий шведы пытались овладеть этим важным стратегическим пунктом древней Руси, но безуспешно. Только в 1611 году, воспользовавшись тяжелым внутренним положением Московского государства, они захватили Орешек. Крепость была переименована в Нотебург.

В начале XVIII века Россия вновь вернула свои исконные земли. Во время Северной войны десяти тысячное войско во главе с Петром I, пройдя от Белого моря вдоль Онежского озера, Свири и Ладожского озера к невским берегам, осадили крепость Нотебург и после ожесточенного штурма 2 октября 1702 года овладели ею.

Победа была полная, хотя и нелегкая. По выражению Петра I, «зело жесток сей орех был, однако, слава богу, счастливо разгрызен». Придавая победе важное значение, Петр I назвал крепость Шлиссельбургом — ключ-городом.

Взятие Нотебурга привело к окончательному изгнанию шведов с русских земель по Неве. В течение XVIII века Шлиссельбургская крепость постепенно укреплялась, но в 1810 году, в связи с отпадением угрозы северо-западным землям Русского государства, была превращена в тюрьму. Царское самодержавие использовало бастион русской военной славы как место заточения своих политических противников. С этим периодом крепости связаны страшные страницы истории.

Высокие, неприступные каменные стены надежно охраняли узников. Заключение были изолированы от окружающего мира. Широкая и полноводная Нева, отделяющая остров от берегов, делала почти невозможным побег.

Крепость даже в официальных жандармских бумагах именовалась «безысходной тюрьмой». Из этой тюрьмы заключенные почти никогда не выходили на волю. Одни из них были здесь казнены, другие, будучи не в состоянии перенести ужасов «государева» застенка, кончали жизнь самоубийством, третьи — сходили с ума.

В Шлиссельбургской крепости сидели при Петре — его жена Евдокия Федоровна Лопухина и царевна Мария Алексеевна, при Анне Иоанновне — князь Дмитрий Голицын и временщик Бирон. Кстати, последний перед тем, как попасть в крепость, казнил здесь четвертованием князей Долгоруких. В «Светличной башне» был пожизненно заточен император Иоанн Антонович, который погиб во время попытки спасти его.

Долгие годы провели в шлиссельбургских казематах борцы за освобождение России из-под гнета царского самодержавия. Здесь томились вождь башкирского восстания середины XVIII века Батырша, знаменитый русский просветитель Н. И. Новиков, декабристы — поэт Пущин, братья Бестужевы, Кюхельбеккер. В «безысходную» тюрьму были заточены многие народовольцы — Морозов, Фигнер и другие. В мае 1887 года здесь был казнен старший брат Владимира Ильича Ленина — Александр Ульянов.

После первой русской революции 1905 года Шлиссельбургская крепость временно не использовалась как место заключения. Однако, когда последовал подъем революционного движения, царское правительство вновь стало заточать сюда борцов за народное счастье. Так, с 1912 по 1915 годы здесь находились в за-

ключении Серго Орджоникидзе и многие другие революционеры.

В 1917 году казематы Шлиссельбургской тюрьмы были сожжены вышедшими на волю революционерами, а в самой крепости открыт музей.

В период Великой Отечественной войны Шлиссельбургской крепости вновь было суждено стать ареной ожесточенных боев. В конце 1941 года немецко-фашистские банды, захватив Мгу, прорвались с юго-запада к Ладого и заняли город Шлиссельбург. В старой крепости засели бойцы гарнизона. В начале их было немного — всего 27 человек. Героически отбивая атаки противника, они стояли насмерть. Бои не прекращались ни днем, ни ночью. Фашисты подвергали крепость бомбёжкам с воздуха и ожесточенному артиллерийскому обстрелу. Тротил и динамит, казалось, смешали здесь все живое с песком и глиной. Однако советские воины выдержали осаду. Они не пропустили врага на правый берег Невы и не дали ему перерезать «дорогу жизни», связывавшую осажденный город Ленина с Родиной. В середине января 1943 года войска Волховского и Ленинградского фронтов, прорвав блокаду Ленинграда, отбросили немецко-фашистских захватчиков далеко от Шлиссельбурга.

Героическая оборона Шлиссельбургской крепости длилась 16 месяцев. Бастион русской воинской славы еще раз выполнил роль форпоста на северо-западных рубежах нашей Родины.

После войны началось постепенное восстановление крепости. Были реставрированы снаружи Государева и Королевская башни, воссоздано здание бывшей Новой тюрьмы, частично благоустроена внутренняя территория. В 1965 году крепость стала филиалом Музея истории и развития Ленинграда. В настоящее время здесь продолжают реставрационно-восстановительные работы.

Немецко-фашистские захватчики почти полностью разрушили город Петрокрепость, но в послевоенный период он вновь отстроился. На выжженной врагом земле выросли кварталы жилых домов, школы, больницы, учреждения культуры и т. д.

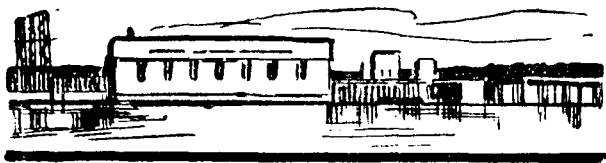
Ныне Петрокрепость — значительный промышленный центр Ленинградской области. К наиболее крупным предприятиям здесь относится Невский судоремонтно-судостроительный завод, на котором строятся теплоходы типа «леинградец», производится оборудование и механизмы для речного флота.

В пределах Петрокрепости от Невы отходят Ново-Ладожский и Старо-Ладожский каналы. Они делят территорию города на три части — островную, где сосредоточены промышленные предприятия, северо-восточную (между каналами), занятую главным образом жилыми зданиями, и, наконец, юго-западную, пока еще мало застроенную. Возле устья канала в ознаменование 250-летия Ленинграда открыт памятник Петру I.

Трудовая жизнь жителей города связана в основном с речным транспортом. Одни работают на судах Северо-Западного пароходства, другие — на грузо-пассажирской пристани, третьи — на Невском судоремонтно-судостроительном заводе и Невско-Ладожском техническом участке.



**ОТ ПЕТРОКРЕПОСТИ—
К ВОЗНЕСЕНЬЮ**



ОКОЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ

В ПЕТРОКРЕПОСТИ — перекресток водных дорог. Судхододные линии здесь на время расходятся. Большие «озерные» теплоходы отправляются через Ладожское озеро, а маленькие суденышки, не смеющие показаться в открытой Ладоге, обходят ее по обводным каналам.

Поскольку наш теплоход пойдет прямо по Ладожскому озеру, проследим путь судов местных пассажирских линий по окольным дорогам.

От пристани Петрокрепость пароход, идущий по старой Мариинской системе, направляется в устье Ново-Ладожского канала. Этот канал соединяет Неву с Волховом. Протяженность его 112 километров.

Несколько в стороне, еще дальше от берега, параллельно Ново-Ладожскому каналу тянется Старо-Ладожский канал. Он, как и первый, начинается от Невы в Петрокрепости и оканчивается в Новой Ладоге. Это один из самых старых каналов нашей страны. Строительство его длилось с 1718 по 1731 год.

Чем же было вызвано создание такого громадного по тому времени искусственного водного пути? Суда,

ходившие по Вышневолоцкой системе через Ладожское озеро в Петербург, часто гибли во время бурь. В 1718 году Петр I в одном из своих указов отмечал: «Какой великий убыток по вся годы чинится. Только сим летом с тысячу судов пропало, а с начала строения сего места (Петербурга — В. М.) более 10 тысяч». Чтобы предотвратить это страшное бедствие, решено было проложить в обход Ладоги с юга «реку рукodelьную» и таким образом соединить устье Волхова с истоком Невы. На обоих концах канала, уровень которого был несколько выше горизонта озера, построили шлюзы. Питание их водой было налажено из речек Назии, Шальдихи, Лавы, Кобоны и др. Свою задачу канал исправно выполнял в течение почти полутора столетий. Однако в начале XIX века, когда к Петербургу по Мариинской и Тихвинской водным системам потянулись волжские суда, он перестал справляться с растущим грузооборотом. Вот поэтому-то в 60-х годах XIX века был прорыт новый канал — Ново-Ладожский. До настоящего времени по нему курсируют суда. Старый же канал заброшен.

Первая остановка на Ново-Ладожском канале — причал Назия. В 12 километрах к юго-востоку от него, в Синявинских болотах, находится крупнейшее в стране торфопредприятие. «Кочегарка Ленинграда» — так справедливо называют его ленинградцы.

Дальше на пути — пристани Шальдиха. Неподалеку от нее, у села Путилово, добывается силурийский известняк. Этот ценный строительный материал в баржах отправляется в Ленинград.

Пароход подходит к маленькой и незаметной, но широко известной по грозным месяцам ленинградской блокады пристани Кобона. Отсюда на западный берег озера была проложена ледовая трасса — «дорога жизни». Немецко-фашистские захватчики, блокировав Ленинград, надеялись задушить его. Однако враг про-

считался. Партия и правительство организовали помощь осажденному городу. В первый период войны отсюда по ледовой трассе Ладоги под огнем фашистских батарей вывозилось оборудование фабрик и заводов и эвакуировалось население. В обратном же направлении непрерывной вереницей шли автомашины с продовольствием, вооружением, боеприпасами, медикаментами, топливом. «Дорога жизни» существовала в течение двух зим. Она перестала функционировать со снятием блокады с героического Ленинграда.

За Кобоной — причал Леднево. В этом районе добывается песок для новостроек Ленинграда. Взад и вперед часто идут буксиры, тянущие одну или несколько барж.

Вдоль побережья Ладожского озера одна за другой расположены пристани Черное, Кивгода, Лигово, Сумское, Дубно. Но вот канал кончается и открывается широкий водный простор. Это — река Волхов. У самого устья ее, на левом берегу, в 25 километрах от железнодорожной станции Волховстрой, расположен город Новая Ладога. Сделав крутой разворот, теплоход швартуется к пристани.

Река Волхов берет начало в озере Ильмень и спокойно катит свои волны к Ладожскому озеру. Тысячу лет назад вот по этой реке проплывали новгородские суда, отправлявшиеся через Ладогу к Варяжскому морю или по Свири и далее на восток в богатое пушиной Заволочье.

Первые русские люди пришли сюда в IX столетии и основали у впадения в Волхов речки Ладожки город Ладогу. Это — один из самых древних русских городов. Он был построен с целью обороны Великого Новгорода с севера, со стороны устья Волхова, откуда могли появиться «злые вороги». Разбойники-варяги, грабившие многие страны Европы и в середине IX века появившиеся на землях славян, обосновались прежде

всего по берегам Волхова. С 862 по 865 год Ладога была столицей Рюрика. Позднее он перебрался в Великий Новгород. По преданию, на сопке у Ладоги похоронен «вещий» князь Олег. По словам летописца, «иде Олег к Новгороду и оттуда в Ладогу... и уключи его змия в ногу и с того умре, есть могила его в Ладоге».

Город Ладога долгое время не только прикрывал Новгород от вражеских нападений, но и славился своей обширной торговлей и богатством. Здесь сохранились ценные исторические памятники — остатки каменной новгородской крепости XII века, Георгиевская и Успенская церкви и Никольская колокольня.

В 1704 году в 13 километрах ниже города Ладоги, на месте старинного Никольско-Медведевского монастыря, Петр I заложил Новую Ладогу. Сюда были переселены жители из окрестных селений. На месте Старой Ладоги осталась небольшая деревня. Советский археолог В. И. Равдоникас произвел здесь раскопки. Они дали интересные материалы по истории этого старинного русского поселения.

Несмотря на выгодное географическое положение в устье Волхова и у приладожских каналов, Новая Ладога развивалась медленно. До революции она была тихим провинциальным городком.

За годы советской власти в Новой Ладоге построены судоремонтный завод, молокозавод, ликеро-водочный завод, несколько предприятий бытового обслуживания, создана крупная моторно-рыболовецкая станция. В распоряжение рыбаков предоставлены парусные, моторные и траловые суда. Добытая рыба перерабатывается на местном рыбозаводе. Ладожские рыбаки ведут лов также на Балтийском и Белом морях.

В Новой Ладоге сохранилось несколько архитектурно-исторических памятников. На одном из них висит мемориальная доска с надписью: «Церковь во имя

Святого Георгия построена солдатами Суздальского пехотного полка в 1764—1765 гг. под руководством А. В. Суворова в бытность его командиром этого полка». Эта «Суворовская», как ее здесь называют, церковь — памятник пребывания в Новой Ладоге великого русского полководца, который в то время написал «Суздальское учреждение». Впоследствии А. В. Суворов переработал свое сочинение в знаменитую книгу «Наука побеждать». До сих пор сохранилось здание казарм Суздальского полка. На площади Кирова, в сквере, установлен памятник А. В. Суворову. На этом месте находился дом, в котором проживал великий полководец.

К пристани Новая Ладога подходит старая Вышневолоцкая водная система. Проследим мысленно путь до Волги по этой некогда бойкой голубой дороге.

Поднимаясь вверх по Волхову, пароход минует Старую Ладогу и доставит вас в город Волхов. В 1926 году здесь был пущен в действие первенец ленинского плана ГОЭЛРО — Волховская гидроэлектростанция им. В. И. Ленина. Она снабжает электроэнергией Ленинград и промышленные предприятия Волхова. Наиболее крупное и известное из них — алюминиевый завод. Строительство Волховского гидроузла значительно улучшило условия судоходства на Волхове. После сооружения водосливной плотины все опасные для плавания судов пороги скрылись под водой.

Город Волхов возник со строительством гидростанции. Во время войны он был сильно разрушен. В послевоенный период городское хозяйство полностью восстановлено. На улицах города появилось много красивых зданий, среди которых особенно выделяются новый вокзал и Дом культуры.

Выше по течению реки расположено старинное село Гостинополье, где когда-то останавливались заморские купцы по дороге в Великий Новгород, а за ним —

молодой быстро растущий город Кириши. В этом городе совсем недавно возник крупный нефтеперегонный завод. Далее на пути — пристань Волхово, расположенная на пересечении реки железной дорогой Москва — Ленинград. Невдалеке от нее, но уже в пределах Новгородской области находится город Чудово. Здесь имеются стекольный и цементный заводы, спичечная фабрика и другие предприятия.

Недалеко от истока реки Волхов, берущей начало в озере Ильмень, раскинулся Новгород. В августе 1959 года отмечалось 1100-летие этого древнейшего русского города. Некогда «Господин Великий Новгород», игравший видную роль в жизни нашего народа и впоследствии пришедший в упадок, в годы советской власти превратился в крупный промышленный центр страны. В Новгороде очень много исторических памятников. Особенно большой интерес представляют знаменитый Софийский собор и памятник тысячелетия России.

Вышневолоцкий водный путь у Новгорода сворачивает с Волхова По пятнадцатикилометровому Вишерскому каналу, проложенному в обход озера Ильмень, можно попасть в реку Мсту. На этой реке стоит город Боровичи — один из крупных городов Новгородской области. Он известен своими керамическими заводами, писчебумажной фабрикой и шахтами по добыче бурого угля.

В годы Великой Отечественной войны в Боровичах находился штаб Волховского фронта. Отсюда осуществлялось руководство по разгрому немецко-фашистских оккупантов, рвавшихся к Ленинграду.

За шлюзом в верховьях Мсты находится озеро Мстино, за ним река Цна, а еще через шесть километров — Цнинский канал, водораздельное водохранилище и Тверецкий канал, выходящий в верховья Тверцы, левого верхнего притока Волги. Здесь, на водоразде-

ле, стоит Вышний Волочек. Именем этого города и названа вся система. В устье Тверцы — крупный промышленный и культурный областной центр РСФСР город Калинин. Отсюда, с большого и красивого речного вокзала, отправляются пароходы по Иваньковскому водохранилищу и каналу им. Москвы в столицу нашей Родины.

Длина всей Вышневолоцкой системы от Новой Ладоги до Калинина около 845 км, из которых около 650 км приходится на балтийский склон, 7 км на водораздельный бьеф и остальные 188 км на волжский склон. В настоящее время она эксплуатируется лишь на отдельных участках для местных перевозок грузов и пассажиров.

А теперь вернемся на прерванный путь по бывшей Мариинской системе. От пристани Новая Ладога пароход берет курс вниз по Волхову и вскоре входит в Ново-Сясьский канал.

Ново-Сясьский канал построен в 1878—1880 годах взамен устаревшего Старо-Сясьского канала. Между прочим, известный русский археолог А. Иностранцев при археологических раскопках обнаружил здесь стоянку первобытного человека. Из земли были извлечены очень ценные находки — изделия из кости и рога, каменные орудия и другие предметы каменного века.

Скорость движения судов по Ново-Сясьскому каналу очень ограничена. Пароходу потребуется больше часа, чтобы пройти от Новой Ладоги до причала Сясьские Рядки-1. А расстояние между ними всего 11 километров.

В Сясьских Рядках-1 пароход, распрощавшись с Ново-Сясьским каналом, пересекает впадающую в Ладожское озеро реку Сясь. В устье этой реки — начало старой Тихвинской водной системы, соединявшей ранее Петербург с Волгой. В настоящее время эта система, как и Вышневолоцкая, используется лишь на

отдельных участках для местных грузоперевозок. Длина ее от Сясьских Рядков до Рыбинского водохранилища около 550 километров.

Тихвинский водный путь проходит по извилистой, с высокими лесистыми берегами реке Сясь, а затем по ее шлюзованному притоку Тихвинке до водораздельного бьефа. За озером Озерское начинается Тихвинский канал. Он тянется до речки Валчины и сливается с озером Сомино. От этого озера судовая трасса идет по 30-километровой шлюзованной реке Соминке. В свою очередь, она приводит в озеро Вожанское, из которого вытекает река Горюн — приток Чагоды. Наконец, по Чагоде, впадающей в Мологу, и по самой Мологе можно попасть в Рыбинское водохранилище.

В начале системы, на берегу нижней Сяси, в нескольких километрах от пристани Сясьские Рядки, расположен поселок Сясьстрой. В годы первой пятилетки здесь вырос крупный целлюлозно-бумажный комбинат, который поставляет газетную и другие сорта бумаги. Вблизи Сясьстроя находятся Селивановские торфоразработки. Торф по узкоколейной железной дороге поступает на теплоэлектростанцию комбината. Выше Сясьстроя по Сяси в деревне Пульницы работает картонная фабрика имени Аврова.

На реке Тихвинке стоит старинный город Тихвин. Далее, за водораздельным каналом, уже в пределах Вологодской области, находится поселок Чагода, а на реке Мологе — города Устюжна и Вельегонск. Последний из них расположен в пределах Калининской области, на берегу Моложского залива Рыбинского водохранилища и связан паромной линией с Рыбинском.

За Сясьью паром входит в Ново-Свирский канал. Внешне он почти ничем не отличается от Ново-Сясьского.

Ново-Свирский канал, как и идущий параллельно ему Старо-Свирский, пересекая довольно заболоченную и

лесистую местность, соединяет низовья Свири и Сяси. В некоторых местах он совсем близко подходит к берегу Ладожского озера, и тогда за узкой низменной полоской земли раскрывается широкая синяя гладь воды, раскинувшаяся до самого горизонта. Вдоль берегов канала сохранились следы бечевника — дороги для конной тяги судов. В прошлом ходили здесь «путьинные» — бурлаки, тащившие за собой баржи.

За селом Вороново пароход пересекает рэку Воронегу. Эта река известна в русской истории как место битвы новгородцев и шведов в 1164 году. Шведский флот в составе 55 судов подошел к Ладоге. Посады города были разграблены и сожжены. Когда на помощь местным жителям из Великого Новгорода стало подходить войско князя Святослава Ростиславича и посадника Захария, шведы отошли к Воронеге. 28 мая здесь разыгралась ожесточенная битва. Шведы потерпели поражение. Более сорока их судов было уничтожено, а остальные отступили. Сражение при Воронеге заставило шведов отказаться от набегов на новгородские земли.

Миновав небольшие пристани Шуряги и Загубье, теплоход, сворачивает из канала в речку Котиху, плывет по протоку Репаранда и входит в реку Паша. На левом берегу этой реки, впадающей в Свирь, находится пристань Свирица. Здесь скрещиваются озерная и канальная трассы.

ПО ЛАДОЖСКОМУ ОЗЕРУ

ПРОДОЛЖИМ наше путешествие по основному маршруту — по трассе Волго-Балта. Распрощавшись с пристанью Петрокрепость, теплоход выходит на просторы Ладожского озера. Ветер крепчает и набирает силу. Поднимаются волны — одна выше другой. Они как бы напоминают речникам: «Смотрите внимательно, твердо держите в руках штурвал!».

Ладожское озеро — самый большой внутренний пресноводный водоем Европы. Его площадь 18,4 тыс. кв. км. Озеро несколько вытянуто с северо-запада на юго-восток. Длина его достигает 210 км, а ширина—125 км. В южной, более широкой части озера образовались три залива — Шлиссельбургский, из которого вытекает Нева, Волховский и Свирский, куда впадают одноименные реки. Южный берег невысокий, заболоченный, но зато северный очень крутой и изрезанный. Вдоль его тянутся многочисленные острова, покрытые густым хвойным лесом, и узкие фиордообразные заливы. В северной, наиболее глубоководной части озера, преобладают глубины свыше ста метров. Здесь находятся крупные и утесистые острова Валаам, Коневец, Мантинсари, сложенные из гранита, гнейсов и других кристаллических пород.

На Ладожском озере нередко внезапно возникают сильные бури. Достигая восьми-девяти баллов, они поднимают огромные волны. Поэтому судоходство здесь зачастую сопряжено с большими трудностями.

Для обеспечения безопасности движения по озеру судоходный фарватер обставлен бакенами. По всей трассе установлено до 755 всевозможных знаков ограждения. Чтобы содержать в порядке это сложное путевое хозяйство, воды Ладоги постоянно бороздят быстроходные моторные суда. На широких плесах установлены радиолокационные пассивные отражатели, которые позволяют штурманам даже при плотных туманах хорошо ориентироваться и вести судно по заданному курсу. Огни на бакенах вспыхивают и тушатся автоматически. Нигде теперь не встретишь бакенщика, плывущего на утлой лодке зажигать керосиновые фонари.

Сурово, но и привлекательно Ладожское озеро. Туристы могут увидеть здесь миражи, услышать гул, напоминающий канонаду, наблюдать морской прибой.

Водосборный бассейн озера очень большой — 276 160 кв км В него впадает несколько крупных рек. Среди них Волхов, дающий сток в Ладогу из бассейна озера Ильмень, Свирь, берущая начало в Онежском озере, Вуокса, несущая свои воды из крупного, сильно изрезанного и покрытого островами озера Сайма, которое находится уже в пределах Финляндии. Вытекает же из Ладожского озера лишь одна Нева.

Новгородские суда издавна бороздили воды Ладоги или озера Нево, как его называли в древности. У хмурых ладожских берегов возникли древние города Новгородской Руси — Старая Ладога, Корела, Орешек. На островах Валаам и Коневец были основаны известные русские монастыри. По ладожским водам проходили важные торговые пути на запад. Вот почему за берега озера Нево, особенно за устья Волхова и Вуоксы и исток Невы, в течение нескольких столетий продолжалась ожесточенная борьба со шведами.

Паровое судоходство на Ладожском озере открылось в 1819 г. На его просторы из Невы вышел тогда первый пароход с высоченной трубой и неуклюжим корпусом. Странно было бы теперь увидеть это чудо техники начала XIX века.

После реконструкции Волго-Балта Ладожское озеро превратилось в одно из важных звеньев нового глубоководного пути на участке Петрокрепость — Свирица. По нему открыто регулярное движение грузовых и пассажирских судов. На просторах Ладоги могут встречаться мощные теплоходы «Балтийск-18», «Волго-Балт-10», «Косьмодемьянск», буксировщики «Семен Челюскин», «Георгий Селов», «Семен Дежнев», крупнотоннажные танкеры «Олень», «Байкал» и другие.

Ладожское озеро — важный район рыболовства. По его берегам разбросано более десяти рыболовецких колхозов, моторно-рыболовецких станций и рыбоприемных пунктов. Основными промысловыми рыбами

являются судак, сиг, корюшка, ряпушка, налим. Водятся здесь также тюлени. Нередко можно увидеть, как эти странные животные, высунув из воды голову, с удивлением рассматривают проходящие на некотором расстоянии суда.

По заключению специалистов, поголовье тюленей в Ладоге достигает нескольких десятков тысяч. «Конвоируя» косяки рыбы, они нередко заходят в Неву. Бывали случаи, когда во время ледохода необычные путешественники проплывали на льдинах из озера в Финский залив.

Оставляя за кормой пенный след, теплоход идет по озеру. Как в немом кино, на нем кипит беззвучная и напряженная жизнь. Взад и вперед тянутся караваны судов. Пассажиры провожают их задумчивым взглядом. В памяти вновь оживают немеркнущие страницы недавнего прошлого. Не многим более двадцати лет назад вот здесь, по Ладоге, проходил один из главных оборонительных рубежей города Ленина. Правда, он не обозначен ни на одной топографической карте. Но «дорога жизни» навсегда останется в сердцах ленинградцев. Ладожское озеро являлось единственным коридором, по которому осажденный город связывался с Большой землей. По льду Шлиссельбургской губы между Осиновцем на западном берегу и Кобоной на восточном была проложена автомобильная трасса. Под огнем противника по ней непрерывно шли автомашины. Подсчитано, что по ледовой трассе ежедневно перевозилось в среднем 5—6 тысяч тонн грузов.

В период навигации по Ладоге тянулись караваны судов. Они тоже везли грузы на фронт. О том, какой напряженной жизнью жила Ладога, говорит тот факт, что здесь на каждом километре пути одновременно находилось не менее десяти судов. Только во второй половине 1942 года из Ленинграда через Ладожское озеро было вывезено около 450 тысяч человек.

Фронт испытывал острый недостаток в горючем. Но как доставить его? Все пути отрезаны. На помощь пришла Ладога. Летом 1942 года под водой был проложен трубопровод. Фашисты не ожидали такого «сюрприза». Получая по трубам бензин, наши танки и самолеты продолжали громить врага. По дну озера был проложен также кабель, по которому от Волховской ГЭС в Ленинград «потекла» электроэнергия.

Во время войны на Ладоге действовала военная флотилия. Военные моряки надежно охраняли побережье, прикрывали фланги наших войск, сопровождали караваны судов. Только во время прорыва блокады Ленинграда проведено 140 стрельб по позициям противника из орудий крупного калибра.

После того, как немецко-фашистские захватчики были отогнаны от Ладожского озера, суда флотилии продолжали содействовать успешному наступлению наших войск и осуществлять транспортные перевозки. В навигацию 1943 года под их прикрытием перевезено 240 тысяч тонн грузов и 160 тысяч человек.

Вспоминая о ледовой трассе, о том, какую роль сыграла Ладога в защите Ленинграда, о павших героях и затонувших кораблях, так и хочется сказать:

— Засветить бы вот здесь вечный огонь!

Но вот Ладожское озеро остается позади. Теплоход незаметно входит в русло многоводной Свири и останавливается у пристани Свирица. Теперь мы можем сравнить, насколько сократилось время в пути при следовании через озеро. Расстояние от Петрокрепости до Свирицы по окольным водным дорогам 173 километра, а по Ладоге 152 километра. Казалось бы разница невелика. Но суда проходят свой путь по приладожским каналам почти за 24 часа, а по новой трассе за 7 часов 30 минут.

Свирица — крупный рабочий поселок, расположенный на островах дельты Паши и Свири. Дома стоят

по берегам протоков. Сообщение внутри поселка в летнее время поддерживается главным образом на катерах и лодках.

С открытием Волго-Балта Свирица стала большим грузовым портом. На его рейдах перерабатываются грузы, идущие с Ладожского озера, Свири, Ояти, Пашы и других рек. По приладожским каналам в Ленинград отправляется большое количество древесины.

В поселке расположены: затон, судоремонтные мастерские, обслуживающие судоходство местных линий, транзитная сплавная контора, рыбоприемная база, метеорологическая и синоптическая станции всесоюзного значения.

ПО СВИРИ

ДАЛЬНЕЙШИЙ наш путь пролегает по реке Свирь, перегороженной гидроэлектростанциями. Она берет начало в юго-западном углу Онежского озера, у Вознесенья, и впадает в Ладожское озеро.

Протяженность реки 224 километра. Протекает она в основном по заболоченной местности. Однако в среднем течении на некоторых участках, особенно между Подпорожьем и Мятусовым, берега достигают значительной высоты, покрыты густым хвойным лесом и весьма живописны. В низовьях Свирь, слившись с Пашей, образовала густую сеть устьевых рукавов. Ширина реки 250—400 метров, а близ устья — 700 метров. Благодаря значительному падению (около 23 метров) течение ее быстрое и стремительное.

Свирь принимает в себя многочисленные притоки, которые используются для лесосплава. Наиболее крупные из них — Паша, Оять, Пидьма и Важинка.

Русские люди появились на берегах Свири в X—XII веках, Пробираясь на север, они основали здесь небольшие укрепленные поселки. Еще в те далекие вре-

мена по этой реке проходил важный торговый путь из Новгорода в Заволочье.

В начале XVIII века Петр I построил на Свири, в Лодейном поле, одну из первых русских верфей. Отсюда уходили в плавание не только торговые, но и военные суда. С сооружением Маринской водной системы значение Свири возросло. По ней устремился поток грузов из центральных районов страны к Петербургу. Однако движению судов на многих участках реки мешали мели и перекаты.

При Советской власти наступил новый этап в использовании Свири. В период первых пятилеток на ней была сооружена Нижне-Свирская ГЭС. Благодаря строительству мощной плотины уровень в реке повысился. По ней стали курсировать крупные суда.

Беломорско-Балтийский канал, открытый в 1933 году, еще более увеличил значение Свири как судоходной магистрали. К Ленинграду пошли суда не только с Волги, но и из Карелии, с Кольского полуострова и из Архангельска. В послевоенный период вступил в строй Верхне-Свирский гидроузел. В результате на всем протяжении река стала полноводной. Ныне по ней курсируют пассажирские теплоходы прямого сообщения Ленинград — Петрозаводск, Ленинград — Медвежье-горск, Ленинград — Ярославль, Ленинград — Москва, а также речные трамваи местных линий.

От пристани Свирица теплоход идет по широкой и живописной Свири. Навстречу плывут пустынные берега. В этих местах много дичи и пушного зверя. Населенные пункты расположены довольно редко.

В восьми километрах от устья Свирь встречается со своим притоком — рекой Оять. На берегу этой реки находится деревня Сермакса.

Через три с половиной часа после отвального свистка в Свирице теплоход подходит к пристани Лодейное Поле. На высоком обрывистом берегу встает город

одноименного названия. В свое время он являлся одним из первых русских центров судостроения. В начале 1703 года по приказу Пестра I здесь была заложена судовой верфь. На берегах реки застучали плотничьи топоры. В связи с военной обстановкой царь торопил олонечских кораблестроителей. 29 августа 1703 года на воду был спущен первый фрегат «Штандарт», вооруженный 28-ю пушками.

Судостроение развивалось довольно быстро. Через год олонечские кораблестроители сдали шесть фрегатов, четыре шнявы, четыре галеры и ряд других судов, которые были переправлены в Балтийское море и сыграли важную роль в разгроме врага в Северной войне. Вокруг судовой верфи вырос поселок. В 1725 году его переименовали в город.

Судовой верфь в Лодейном Поле просуществовала более ста лет, но потом была закрыта. В связи с этим город пришел в упадок. Перед революцией в Лодейном Поле не было ни одного промышленного предприятия. Местные жители занимались извозом, огородничеством, рыболовством, работали на лесозаготовках и обслуживали водный транспорт.

Новая история Лодейного Поля началась при советской власти. В связи со строительством железной дороги на Мурманск он становится важным транспортным узлом. В городе открылось паровозо-вагоноремонтное депо. Вслед затем возникли лесотарный комбинат, химлесхоз, завод силикальцитного домостроения, мясокомбинат, хлебозавод и другие предприятия.

В период Великой Отечественной войны в районе Лодейного Поля развернулись активные боевые действия. Немецко-фашистские оккупанты в течение тридцати месяцев строили укрепления вдоль реки Свирь. В конце июня 1944 года части Советской Армии нанесли здесь врагам сокрушительный удар и начали успешное наступление по всему фронту между Ладож-

ским и Онежским озерами. Бои были жаркие. При форсировании Свири десятки бойцов совершили бессмертные подвиги. Скрытно переправившись на противоположный берег, они отвоевали у врага клочок земли и держались до подхода подкрепления. Многие полегли в неравной схватке с фашистами. Двенадцати смельчакам-гвардейцам за мужество и отвагу присвоено звание Героя Советского Союза. Среди бойцов, принимавших участие в форсировании Свири, был Александр Михайлович Нилов. Сейчас он работает старшим механиком на теплоходе «Мамин-Сибиряк». Если вам придется плыть на этом теплоходе, вы непременно узнаете бывшего солдата. Он покажется удивительно знакомым. Загорелое мужественное лицо, светлые курчавые волосы, задумчивый взгляд, живые искорки в глазах.

Когда теплоход подходит к Лодейному Полю, Александр Михайлович выходит на палубу и сосредоточенно смотрит на берег, туда, где сражались его однополчане. В памяти один за другим встают боевые эпизоды, и бывалый солдат с чувством говорит:

— Как они дрались!

Отбивая контратаки противника, советские бойцы за три дня боев продвинулись вперед на 20—30 километров, освободили Лодейное Поле и более трехсот населенных пунктов. В ознаменование победы войск Карельского фронта над немецко-фашистскими захватчиками в городе установлен памятник «Свирская Победа».

В послевоенный период в Лодейном Поле появилось много новых домов. Город наполовину отстроен заново. Тротуары и улицы одеваются в асфальт. На набережной разбит сквер. В городе имеются техникум железнодорожного транспорта, несколько средних школ, Дом культуры, кинотеатр, около десяти библиотек.

В Лодейном Поле — крупная узловая станция Октябрьской железной дороги. Через нее идут поезда на Ленинград и Мурманск.

Лодейнопольский район, центром которого является город Лодейное Поле, имеет большое значение в народном хозяйстве Ленинградской области. Здесь широко развиты лесозаготовительная промышленность, гидроэнергетика, молочно-мясное животноводство, производство картофеля и овощей.

СВИРСКИЕ ГИДРОЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

ПРОДОЛЖАЯ путь по Свири, теплоход приближается к Нижне-Свирскому гидроузлу. Реку здесь перегородила мощная плотина. Справа — здание ГЭС, а рядом — ворота шлюза. На юго-запад от гидроузла к лесу, синеему на горизонте, шагают мачты высоковольтных передач.

Нижне-Свирскую электростанцию по праву можно отнести к первенцам плана ГОЭЛРО. Подготовительные работы к ее сооружению начались еще в годы гражданской войны. Изыскатели установили, что в районе предстоящих работ очень мягкие грунты. В то время на таких неустойчивых основаниях нигде в мире гидроэлектростанции не строились. Для консультации пригласили видного американского гидротехника Купера. Обследовав русло Свири, он стал категорически возражать против строительства плотины. Но то, что казалось невозможным иностранному специалисту, блестяще осуществили советские гидростроители под руководством инженера Г. О. Графтио. Работы на гидроузле начались в 1928 году. Строителям пришлось преодолеть немало трудностей. На мягких грунтах они воздвигли плотину, способную выдержать огромный напор воды. Это было новым словом в мировой гид-

**Маяк
на Онежском
озере.**



**Онежская
набережная.
Петрозаводск.**





У водопада Кивач.



По Онежскому озеру.



Преображенский собор в Кижях.

ротехнике. В 1933 году Нижне-Свирская ГЭС вступила в строй. Ток по проводам пошел к городу Ленина. Поздравляя гидростроителей с пуском ГЭС, С. М. Киров писал: «Обуздав быструю Свирь, победив девон, перед которым пасовали лучшие специалисты капиталистических стран, вы открыли новую славную страницу советской гидротехники».

В начале Отечественной войны вражеские войска подошли к Свири. Чтобы не дать немецко-фашистским оккупантам овладеть мощным энергетическим узлом, наши энергетики вывели гидростанцию из строя. В течение почти четырех лет она бездействовала. В 1944 году, когда Лодейнопольский район был освобожден от врага, сразу же приступили к восстановлению гидроузла. В короткий срок все гидротурбины были пущены. В 1949 году Нижне-Свирской ГЭС присвоено имя ее проектировщика Г. О. Графтио.

Несмотря на мягкость грунта, плотина на Свири стоит прочно. Осадка и наклон гидросооружений здесь были так рассчитаны, что под напором воды они приняли строго вертикальное положение. В этом сказались зрелость творческой мысли советских гидротехников. По опыту Нижне-Свирской ГЭС на равнинных реках страны были построены десятки других крупных электростанций.

Впереди вспыхнул зеленый огонек светофора. Суда один за другим входят в камеру шлюза. Высоко к небу поднялись мокрые бетонные стены. Кажется, суда погрузились в какой-то каменный мешок. Сыро и мрачно вокруг. Повеяло прохладой. Пассажиры, сидящие на палубе, поеживаются от холода. Откуда-то сверху доносится раскатистый и приглушенный голос:

— Швартоваться правым бортом ко второму рыму!

Матросы стоят наготове со швартовыми. Двигатели застопорены. Суда застывают на месте. За кормой медленно закрываются массивные ворота. Вслед за-

тем впереди поднимается щит-затвор, сдерживающий напор воды из верхнего бьефа. В образовавшуюся щель с ревом устремляется водный поток.

Вода клокочет все сильнее и сильнее. Как будто где-то рядом расшвирипел страшной силы водопад. Что же происходит? Ничего особенного. Просто вода под сильным давлением хлынула в камеру. Поплавки-рамы, вздрогнув, поползли по желобам. Теплоход, подталкиваемый снизу какой-то неведомой силой, незаметно поднимается. Стены медленно уходят под воду. Все, как в сказке. Но только суда всплывают не «по шучьему велению», а по команде из операторской, которая расположена в верхней голове шлюза. Там, в светлой и уютной комнате, находится пульт управления со множеством кнопок и рычагов. Вахтенный начальник, следя за сигналами приборов, управляет сложным гидротехническим хозяйством.

Когда уровень воды в камере и верхнем бьефе сравняется, щит-затвор опускается. Впереди вновь вспыхивает зеленый огонек.

Сразу же за гидроузлом находится поселок Свирьстрой, который возник в связи со строительством гидроэлектростанции. Здесь имеются лесозавод, механические мастерские, карьеры по добыче гравия.

От пристани Свирьстрой судовая трасса проходит по водохранилищу, образовавшемуся после перекрытия Свири плотиной. Река в этом месте разлилась широко и образовала многочисленные заливы. Теплоход продолжает свой путь по Свири. За кормой сверкают белые бурунчики. Докатившись до берега, они сливаются в водяной вал. Эти валы неотступно преследуют судно.

Перед пассажирами открываются живописные картины. Особенно красив бывает закат. Солнце медленно опускается за кромку леса, а небо горит багряными красками. Широкая гладь реки так и переливается се-

ребром. Кажется, не водное пространство перед вами, а расплавленное серебро, чуть-чуть подернутое волнистой рябью. Берега реки постепенно повышаются. Здесь, в среднем течении, Свирь прорезают холмы Олонецкой возвышенности.

Подходим к пристани Важины, расположенной у впадения в Свирь реки Важинки. В верховьях этой реки ведутся лесозаготовки. Приплавляемая древесина перерабатывается на местном лесопильном заводе и отправляется в Ленинград.

Минуем поселок Никольское. По соседству с ним расположена Свирская судоверфь. Вскоре показываются гигантские башни, сотканые из железобетонных конструкций. Это — Верхне-Свирский гидроузел. Он воздвигнут в первые послевоенные годы на месте порога Сиговец.

На подходе к гидроузлу—пристань Подпорожье. На противоположном холмистом берегу, несколько в стороне от реки, раскинулся город Подпорожье. С теплохода его не видно.

Подпорожье основано при Петре I. По его повелению для обеспечения судоходства из Боровичей на берега Свири были переселены «путинники», имевшие опыт вождения судов через боровицкие пороги. Вот они-то и возвели здесь первые постройки. Вплоть до революции Подпорожье оставалось маленькой захолустной деревушкой. Со строительством гидроузла на ее месте вырос большой поселок, который в 1956 году преобразован в город. Здесь имеются судоремонтный, кирпичный, ремонтно-механический заводы, лесокombинат, фанерная фабрика, завод железобетонных мостовых изделий, обогатительная фабрика нерудных материалов.

Миновав Верхне-Свирский шлюз, теплоход выходит на просторы водохранилища. Очередные на нашем пути пристани — Хевроньино, Мятусово, Пидьма, Пло-

тичное, Гак-Ручей, Красный Бор. Они расположены сравнительно недалеко друг от друга — от 5 до 20 километров.

Вот и Вознесенье — крупный узловой речной порт, расположенный в истоке реки Свирь, у Онежского озера и начала Онежского обводного канала.

Поселок Вознесенье возник в середине прошлого века в связи со строительством обводного канала вдоль южного берега Онежского озера. Расположенный на «бойком месте», он быстро рос и считался одним из крупных портов на Мариинской водной системе.

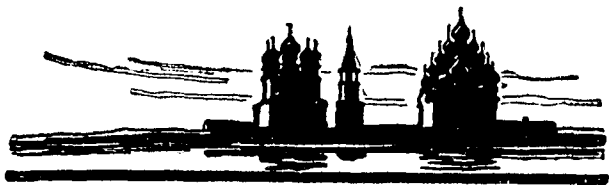
В годы Великой Отечественной войны немецко-фашистские захватчики превратили Вознесенье в пепелище. Все его здания были разрушены и сожжены. В послевоенный период на месте развалин выросли кварталы и улицы новых домов. В поселке есть судоремонтный и лесопильный заводы, Дом культуры, несколько школ, две больницы и другие культурно-бытовые учреждения.

Большинство жителей Вознесенья так или иначе связано с обслуживанием водного транспорта. Недалеко от поселка эксплуатируется Щелейское месторождение диабазы, идущего для строительства дорог.



**НА СЕВЕР, В КАРЕЛИЮ,
К БЕЛОМОРСКУ**





НА ДРЕВНЕЙ ЗЕМЛЕ КАЛЕВАЛЫ

ВОЗНЕСЕНЬЕ — важное перепутье Волго-Балта. Отсюда отходит водная дорога в Карелию, на Беломорско-Балтийский канал, к Белому морю.

Прежде чем продолжить наш путь по Волго-Балту, совершим путешествие в дивную страну Калевалы, в край лесов и озер, к Беломорью.

Теплоход выходит на просторы Онежского озера. Вечереет. Над водой вспыхивают разноцветные огни — красные, зеленые, белые. Они указывают путь судам. Над ближним бакеном, застывшим посреди озера, с криком мечутся чайки. Ссорясь между собой, они стараются завладеть этим крохотным светящимся островком. Весело перекликаются теплоходы.

Местные жители называют Онего морем. Действительно, оно одно из крупнейших пресноводных водоемов. Смотришь с борта теплохода, и видишь безбрежную гладь воды. Площадь озера 9890 кв. км. Длина его достигает 248 км, ширина — 83 км. Средняя глубина — 29,4 м.

В Онежском озере обитает 37 видов рыб. Большой удельный вес в рыбном промысле занимают ряпушка, корюшка, судак, лещ, сиг, щука и др. Институт биоло-

гии внутренних вод Академии наук СССР провел здесь исследования по электролову рыбы. Установлены закономерности реагирования обитателей пресных вод на изменение тока в электрическом поле. Для электролова было построено специальное судно. Первые тра-ления дали хорошие результаты. Как сообщают ученые-рыбоводы, электролов является перспективным делом и будет широко внедряться на других крупных водоемах.

Онежское озеро — бурное и беспокойное. Оно является своеобразным «внутренним морем» Карелии, ибо оно омывает Карелию с запада, севера и востока.

Карельская АССР расположена на северо-западе Европейской части Советского Союза. Она граничит на западе с Финляндией, на юге — с Ленинградской и Вологодской областями, на востоке — с Архангельской областью и на севере — с Мурманской областью.

Велика земля карельская! Она вытянулась с юга, от берегов Ладоги до Полярного круга почти на 700 километров. Площадь республики составляет 172,4 тыс. кв. км. На этой обширной территории проживает 666 тысяч человек.

Природа Карелии сурова, но в то же время и прекрасна. Дремучие леса, грохочущие водопады, стремительные реки, стиснутые отвесными скалами, задумчивые озера в гранитной оправе, одинокие скалы и утесы, покрытые седоватыми мхами... Все это придает карельскому ландшафту неповторимый облик.

В недрах Карелии таятся несметные богатства. Издавна находили здесь медь и золото, жемчуг и слюду-мусковит. Не взвешены и не измерены запасы мрамора, порфира, пегматита, серного колчедана, торфа, шунгита. А леса! Куда ни кинь взгляд — всюду огромные корабельные сосны да стройные мохнатые ели... Это о них сложены в народе вдохновенные руны:

С давних пор в стране Карельской,
На холмах и на болотах,
Сосны славятся и ели
Красотой необычайной...

Поражает в Карелии изобилие вод. Одних только озер насчитывается здесь около 50 тысяч. То бескрайние широкие, с узкой полоской леса у горизонта, то зажатые между высокими скалистыми берегами, то окаймленные огромными валунами, они занимают почти пятую часть территории республики.

Озера связаны между собой протоками и ручьями. Рек здесь тоже немало — около 11 тысяч. Многоводные и быстрые, они текут по каменистым, забитым валунами руслам, прорезают гранитные пороги и, стремительно падая с уступов, образуют мощные водопады. Особенно известны такие водопады, как Кивач на реке Суне, Вочаж на реке Кемь, Кумса на реке Кереть и другие.

Несмотря на наличие огромных природных богатств, карельский народ до революции жил в нищете, горе и нужде. Недаром здесь сложилась поговорка о том, что «карелы кору ели». В этих словах — горькая правда. Скудные, болотистые и каменистые земли, обрабатываемые вручную, давали ничтожные урожаи, и не могли прокормить население. Поневоле приходилось питаться корой. Вот как описывал жизнь крестьян в бывшей Олонецкой губернии один из царских чиновников: «...Рыба да лепешки составляют обыкновенно кушанье крестьян, даже зажиточных. Мне случалось быть в самых отдаленных местах губернии, в дикой Карелии. Там по дорогам верстовых столбов нет, а всегда можно знать, как близко селение, по обнаженным соснам, с которых кора снята жителями для употребления в пищу. Чем ближе к селению, тем более таких деревьев...».

Царское правительство смотрело на Карелию как на «подстоличную Сибирь», место ссылки политических заключенных. Для царизма было выгодно иметь эту окраину экономически и культурно отсталой. Карелы были, как выражался В. И. Ленин, ограблены в смысле образования, света и знания. Около 90 процентов населения не умело ни читать, ни писать. Среднее образование получали лишь одиночки.

Столетиями над древней землей Калевалы стояли свинцовые тучи. Но, борясь с суровой природой, живя в темноте и нищете, карелы не теряли веры в светлое будущее. Издавна известно богатое устно-поэтическое творчество Карелии. За двести километров от Белого моря, на берегах трех больших озер Куйто, далеко друг от друга разбросаны деревни Ухта, Войница, Вокнаволок, Нурмилакша, Гайколя, Юшкозеро и другие. В этих старинных селениях, затерявшихся в глухих лесах, много столетий назад родились дивные руны. Передаваемые от поколения к поколению, от отцов и матерей — сыновьям и дочерям, они были записаны во второй половине XIX века сельским лекарем Элиасом Леннрутом и составили основу первого печатного свода карело-финского эпоса «Калевала». Впоследствии бессмертное творение карельских рунопевцев было переведено на многие языки мира.

В одной из рун «Калевалы» рассказывается о том, как злая старуха Лоухи похитила у карелов необыкновенную мельницу-самомолку Сампо и лишила их счастья. Долго странствовал отважный Вяйнямейнен в поисках Сампо, но так и не смог вернуть его. Но люди верили, что настанет время, когда карелы разыщут волшебную мельницу и она наметет им полный ларь зерен счастья...

Древняя легенда получила в наше время новый смысл. Воспетое веками Сампо, олицетворяющее народное счастье, найдено. Об этом хорошо сказано в

рунах, сложенных под влиянием «Калевалы» советскими рунопевцами:

Вышло солнце из-под тучи,
И из тьмы поднялся месяц,
Новое явилось Сампо
И молотъ зерно принялось...
Шли на Юг об этом вести,
Донеслись они на Север,
Что родилось снова Сампо,
Что пришло к народам счастье.

Да, Великий Октябрь зажег над древней землей Калевалы незакатное солнце, принесшее людям радость и счастье. За годы Советской власти в когда-то дикой Карелии произошли поистине сказочные перемены. Из «подстоличной Сибири» и отсталой окраины царской России она превратилась в индустриальный край с мощной разносторонней промышленностью. Валовая продукция республики в 1966 году увеличилась по сравнению с 1913 годом примерно в 45 раз. Это ли не скачок!

Основой народного хозяйства республики является лес. Заготовленная здесь древесина в большом количестве отправляется на экспорт. Не случайно Карелию называют «валютным цехом» страны.

На базе лесных богатств возникли и добились крупных успехов целлюлозно-бумажная, деревообрабатывающая и химическая промышленность. Карельская АССР — основной поставщик стране бумаги, целлюлозы, древесно-волоконистых плит, стандартных домов, лыж, мебели.

Бурно развивается энергетика. В 1928 году вступила в строй Кондопожская ГЭС. Она была построена еще по плану ГОЭЛРО. А сегодня дают ток уже восемь крупных гидроэлектростанций — Маткожненская, Онд-

ская, Пальеозерская, Беломорская и другие. Воздвигнутые на порожистых реках, они символизируют победу советских людей над суровой природой. Почти все населенные пункты, включая самые отдаленные леспромхозы и рыболовецкие колхозы, электрифицированы.

Успешно развивается сельское хозяйство. Совхозы республики снабжают население городов и сел молоком, картофелем и овощами.

В бывших когда-то «медвежьих углах» появились новые города и рабочие поселки. Возьмем, к примеру, Сегежский район. Чем он был и чем стал? Именно этот район писатель М. Пришвин назвал «краем непуганых птиц». В 1936 году сюда, на пустынные берега Сегежи, пришли строители. Прорубив просеки и осушив болота, они воздвигли крупнейший в Европе целлюлозно-бумажный комбинат.

Вокруг комбината вырос новый социалистический город Сегежа. Теперь он известен далеко за пределами республики.

Небывалый расцвет достигла культура. Попробуйте теперь найти в Карелии хотя бы одного неграмотного. В городах и селах республики около пятисот общеобразовательных школ, два вуза и пятнадцать техникумов, в которых обучается свыше 20 тысяч девушек и юношей, несколько профессионально-технических училищ. Каждый шестой — учится!

В стране, где до революции не имели понятия о зрелищных представлениях и куда не заглядывали даже вездесущие «петрушки», открыты два театра, филармония, телевизионный центр, около пятидесяти домов культуры и клубов, создан национальный ансамбль «Кантеле», работает свыше шестисот киноустановок. Всюду ключом бьет новая жизнь! Вот почему трудящиеся Карельской республики вместе с поэтом повторяют идущие из глубины сердца слова:

Люблю тебя, Карелия,
твои озера ясные,
и водопады грозные,
и тихие луга....
Люблю тебя, Карелия,
твои приметы новые —
заводы, стройки, промыслы,
домов красивый взлет,
.
дерзания и помыслы —
всегда идти вперед!

За выдающиеся успехи в развитии народного хозяйства Карельская АССР награждена орденом Ленина.

ГОРОД, ВСТАВШИЙ ИЗ ПЕПЛА

С БОРТА теплохода открывается панорама большого портового города. Это—Петрозаводск. Расположенный на прибрежных террасах Онежского озера, он вытянулся вдоль Петрозаводской губы более чем на 20 километров.

История Петрозаводска относится к началу XVIII столетия. Недалеко от того места, где ныне находится пристань, в устье реки Лососинки, впадающей в Онежское озеро, в 1703 году началось строительство Петровского пушечно-литейного завода. Из разных губерний страны сюда потянулись мастеровые и крестьяне. Под руководством русского мастера Якова Власова среди дремучих лесов быстро поднялись четыре доменных печи и заводские постройки. В то время Россия вела войну со Швецией. Для вооружения войск требовалось наладить производство гаубиц, мортир, бомб, ядер. Поэтому строителей торопили. Работы велись днем и ночью.

Для обеспечения безопасности завод был обнесен земляным валом и вооружен пушками. Вокруг вала

одна к другой лепились маленькие хибарки, в которых жили рабочие. Так возник горнозаводской поселок, получивший название Петровская слобода.

В начале 1704 года завод вступил в строй. Оружейных дел мастера отливали из чугуна пушки, ковали ружья, оттачивали сабли. Изготовленные изделия вывозились зимой на подводах, а летом на судах в Петербург.

Вместе с заводом разрасталась слобода. По описи 1717 года видно, что на ее территории было расположено несколько сот дворов, две церкви, комендантские хоромы, оружейные амбары, тюрьма, гостинный двор, таможня и другие постройки.

После окончания Северной войны потребность в оружии уменьшилась. Производство пушек и снарядов стало свертываться. Просуществовав до 1734 года, Петровский завод по указу Сената был закрыт.

Во время русско-турецкой войны вновь вспомнили об Олонецком рудном крае. В 1773 году на той же Лососинке, только несколько выше по течению, сооружается новый чугуно-пушечный завод, который был назван Александровским. Петровская слобода ожила. В 1777 году по указу Екатерины II она возводится в чин города и получает название Петрозаводск. В новый город из Олонца было переведено провинциальное правление.

В 1784 году Петрозаводск становится центром Олонецкого наместничества, первым управителем которого был известный русский поэт Гаврила Романович Державин, а в 1802 году при проведении нового административного деления — центром Олонецкой губернии. Разбогатевшие на горнозаводском деле предприниматели строят в центре города каменные особняки. Одна за другой появляются новые улицы. Но все же Петрозаводск оставался глухим и запущенным городом. В начале XIX века в нем проживало всего лишь

4715 человек. Писатель М. Пришвин, незадолго до революции побывавший в губернском центре Олонецкой губернии, писал: «Городок дремлет в тишине... Вся история этого городка сложилась как-то возле неудачных попыток устроить здесь завод».

Подлинный расцвет Петрозаводска начался после Великого Октября. Став столицей Карельской республики, он стремительно рос, набирался сил и превратился в крупный промышленный центр на северо-западе страны.

В 1940 году в Петрозаводске работало около 50 заводов и фабрик. Город украшался многоэтажными каменными зданиями, садами и парками. На центральных площадях были воздвигнуты памятники В. И. Ленину и С. М. Кирову. Открывались дома культуры, школы, больницы.

Но вот началась Великая Отечественная война. Немецко-фашистские захватчики и их белофинские пособники, вынашивавшие давнишние планы о «Великой Финляндии», стремились захватить Советскую Карелию. Подтянув крупные силы, они предприняли наступление по фронту от Баренцова моря до Ладожского озера.

Трудящиеся Карелии грудью встали на защиту родной земли. В Петрозаводске и других городах республики были срочно сформированы истребительные батальоны, которые помогали советским воинам бить врага. Но силы были слишком неравными. Наши войска, ведя оборонительные бои, вынуждены были отходить и 4 октября 1941 года оставили Петрозаводск.

Ворвавшись в город, фашисты жгли дома, грабили население, чинили дикий произвол и насилие. Более 25 тысяч мирных жителей, вынужденных остаться на временно оккупированной территории, были заключены в концентрационные лагеря. Многие из них погибли от рук палачей.

Во время оккупации фашисты превратили Петрозаводск в руины и развалины. Почти все предприятия и электростанции были выведены из строя, а более половины жилого фонда разрушено. Общий ущерб, нанесенный врагом городскому хозяйству, исчислялся в 195 миллионов рублей.

Тридцать три долгих месяца томились жители Петрозаводска в фашистской неволе. Летом 1944 года войска Карельского фронта, перейдя в решительное наступление, прорвали оборону противника и прогнали его прочь с нашей земли. 29 июня десантники Онежской флотилии водрузили над столицей республики красное знамя.

Петрозаводчане радостно встретили воинов-освободителей. На другой день на центральной площади состоялся многолюдный митинг. На нем, как клятва, прозвучали слова: «Мы возродим тебя, родной Петрозаводск!»

Работы предстояло много. Люди в мечтах своих видели уже новый облик города, видели то, что сегодня стало явью. В архитектурных мастерских разрабатывались проекты зданий, городских кварталов и улиц, подземных коммуникаций. Но до реализации нанесенных на ватман чертежей нужно было расчистить развалины и обезвредить тысячи мин. Трудная и опасная работа! Впереди шли саперы, а за ними — строители. Трудовой вклад жителей города в дело восстановления возрастал с каждым днем. Через изрешеченные снарядами стены заводов врывался свирепый ветер, а в цехах уже кипела работа. Только за четыре месяца после освобождения в Петрозаводске было восстановлено 22 промышленных предприятия и 30 тысяч квадратных метров жилого фонда. Из землянок люди переселялись в только что отстроенные дома. Заработали электростанции. В квартирах вновь вспыхнули электрические огни. Люди удивлялись. Да и как не удив-

ляться! Ведь во время оккупации с наступлением сумерек все улицы погружались во тьму и казались мертвыми.

Ну, а как ты, Петрозаводск, живешь сегодня, через двадцать лет после окончания войны?

Теплоход медленно подходит к пристани. В бухте — большое оживление. У причалов стоят десятки судов. Одни из них, доставив грузы, встали под разгрузку, другие — принимают в свои трюмы и на палубы трелевочные тракторы, тюки с пушниной, ящики с машинами, тяжелые гранитные монолиты, строительные материалы, древесно-волоконные плиты. Все это — продукция местных заводов и фабрик.

Современный Петрозаводск стал крупным центром машиностроения, обработки древесины и слюды, пищевой и легкой промышленности, производства строительных материалов. В послевоенный период здесь восстановлено и построено вновь более 50 предприятий. Среди них мебельно-лыжный комбинат, слюдяная фабрика, станкостроительный и ремонтно-механический заводы, швейно-трикотажная фабрика, комбинат строительных конструкций.

«Неудачный» заводик, о котором упоминал М. Пришвин и который был разрушен фашистами до основания, поднялся из руин и превратился в крупное предприятие. Теперь он называется Онежским тракторным. Трелевочные тракторы, сделанные на этом заводе, можно увидеть не только в лесах Севера, но и в джунглях Вьетнама, под жарким небом Индии, в Польше, Венгрии, Чехословакии, Швеции, Норвегии и других странах.

На берегу Онежского озера, там, где еще совсем недавно шумел лес, поднялись корпуса домостроительного комбината. Здесь вырабатывают стандартные дома, детали домостроения, цементно-фибробетонные и древесно-волоконные плиты.

На окраине города, в районе Соломенского шоссе, строится завод бумагоделательных машин. В недалеком будущем это будет одно из крупных предприятий города.

А теперь, оставив теплоход, выйдем на Онежскую набережную. Большой подковой ее охватывают кварталы многоэтажных домов. Поднявшись вверх по широкой улице, мы попадаем на площадь Кирова. Это — центр города. Площадь, на которой установлен памятник трибуну революции С. М. Кирову, обрамляет красивый архитектурный ансамбль. При первом же взгляде приковывает к себе монументальное здание с колоннами. Это — Государственный музыкально-драматический театр, построенный в 1955 году по проекту архитектора С. Г. Бродского. Петрозаводчане по праву могут гордиться своим храмом искусства. Не во многих городах страны встретишь такое великолепное сооружение. Наружные стены театра покрыты мраморной крошкой, карнизы — лепными изделиями, а цоколь — полированным гранитом. Под аркой главного фасада и по бокам сделаны барельефные фризы. Они посвящены одной теме — дружбе народов Советского Союза. На фронте здания, высоко над землей, установлена большая скульптурная группа. Автором этого замечательного произведения монументального искусства является народный художник СССР, лауреат Ленинской премии С. Т. Коненков. Здесь же, в центре города, расположены здания финского драматического театра, республиканской публичной библиотеки и другие.

От площади Кирова пройдемся по проспекту Карла Маркса. Вдоль его высятся многоэтажные дома. На углу проспекта и улицы Куйбышева в 1960 году, в дни празднования 40-летия республики, воздвигнут памятник Карлу Марксу и Фридриху Энгельсу. За парком сквозь листву деревьев проглядывают корпуса Онеж-

ского тракторного завода и зеленая чаша стадиона «Спартак». Чуть дальше за рекой — Дом культуры тракторостроителей.

А теперь направимся на площадь имени В. И. Ленина, с которой связаны многие революционные события. Во время первой русской революции и в канун Великого Октября здесь, у губернаторского дома, проходили массовые митинги и демонстрации трудящихся. Рабочие и солдаты, равняя шаг, несли на красных полотнищах лозунги: «Да здравствует революция!», «Долой Корнилова!», «Вся власть — Советам!». Площадь окружают два больших здания, построенных в конце XVIII века в стиле позднейшего классицизма по проекту архитектора Е. С. Назарова. В центре ее — памятник В. И. Ленину. Автор этого монумента М. Г. Манизер изобразил великого вождя произносящим речь с трибуны.

Ансамбль площади связан с главной магистралью города — проспектом имени В. И. Ленина, на котором расположены здания Совета Министров Карельской АССР, гостиницы «Северная», Петрозаводского государственного университета и Петрозаводского педагогического института, кинотеатр «Победа», кафе «Юность» и «Весна». В конце улицы возвышается здание нового железнодорожного вокзала, увенчанное многометровым шпилем со звездой.

До войны Петрозаводск размещался в основном между речками Лососинкой и Неглинкой. Теперь же он, поднимаясь по скатам террас, шагнул далеко по берегу озера. В черту города вошли поселки Кукковка, Перевалка, Сулажгора, Рыбка, Соломенное, Древлянка. Вместе со старыми кварталами они образовали большой Петрозаводск.

В послевоенный период в городе появилось более ста новых улиц. Особенно нарядны и красивы центральные магистрали — улицы Гоголя, Дзержинского,

Комсомольская. Застроенные многоэтажными домами, просторные, с газонами и цветниками, они по-настоящему красивы.

Петрозаводск стал крупным центром науки и культуры. Здесь открыты такие научно-исследовательские учреждения, как Институт языка, истории и литературы, Институт биологии, Институт леса, Карельский научно-исследовательский институт лесной промышленности, Институт геологии, Карельское отделение государственного научно-исследовательского института озерного рыбного хозяйства. Ученые республики работают над важными проблемами по выявлению и рациональному использованию природных богатств.

Ныне Петрозаводск — город студентов и учащихся. Помимо общеобразовательных школ, здесь имеются государственный университет и педагогический институт, лесотехнический, строительный, железнодорожный, автотранспортный и кооперативный техникумы, педагогическое, медицинское, культурно-просветительное и музыкальное училища, выпускающие специалистов для различных отраслей народного хозяйства. Особое внимание обращается на подготовку национальных кадров.

Петрозаводчане по праву гордятся своим музыкально-драматическим и финским драматическим театрами, театром кукол и музыкальными коллективами — Карельской государственной филармонией, национальным ансамблем «Кантеле» и симфоническим оркестром республиканского комитета радио и телевидения. Выступая со спектаклями и концертами в столице республики и на периферии, они несут театральное-музыкальное искусство в широкие массы трудящихся.

В городе открыты кинотеатры «Сампо», «Победа», «Искра», Дом культуры тракторостроителей и другие культурно-просветительные учреждения. Важным очагом культуры является государственная публичная библиотека.

На правом берегу Лососинки, на Заводской площади, расположен историко-краеведческий музей Карельской АССР. В его выставочных залах сосредоточены богатые материалы по истории края от древнейших времен до наших дней. Здесь вы узнаете о том, как трудящиеся Карелии боролись за власть Советов, как бесстрашно защищали родную землю от фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны, как подняли из руин города и села. В художественном отделе представлены полотна талантливых художников Карелии Г. А. Стронка, С. Х. Юнтунена, скульптуры Ю. О. Раутанена и многих других. Особый интерес вызывают тончайшие изделия прикладного искусства — резьба по дереву, художественная вышивка и ткачество.

В Петрозаводске плодотворно работают творческие союзы. Здесь имеются свои поэты, художники, композиторы. Романы А. Линевского, Д. Гусарова, Ф. Трофимова, А. Тимонена, стихи Б. Шмидта, М. Тарасова, Н. Лайне, Т. Сумманена, пьесы Р. Корнева и П. Борисова, песни А. Титова знают не только в Карелии, но и за ее пределами. Большим успехом пользовался балет композитора Г. Синисало «Сампо» у москвичей во время декады карельской литературы и искусства и у жителей столицы Финляндии во время Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Хельсинки.

Так живет сегодня столица Карельской АССР — прекрасный город на берегу Онежского озера, вставший, как сказочный феникс, из руин и пепла.

К КИВАЧУ

КРАСИВЫ окрестности Петрозаводска. Туристам рекомендуем совершить поездку к водопаду Кивач. Это один из замечательных памятников природы Ка-

релии. Известный русский поэт Г. Р. Державин так передает свои впечатления от встречи с Кивачом:

Алмазна сыплется гора
С высот четыремя скалами,
Жемчугу бездна и сребра
Кипит внизу, бьет вверх буграми;
От брызгов синий холм стоит,
Далече рев в лесу гремит...

Водопад Кивач расположен в 70 километрах от Петрозаводска, на территории Прионежского района, на реке Суне. Проехать к нему можно вначале на автобусе, а потом пройти несколько километров пешком. На пути есть много других достопримечательных мест: Сулажские высоты, село Кончезеро, где еще при Петре I был основан железоделательный завод, всесоюзная здравница — санаторий «Марциальные воды». Местность в этом краю удивительно живописная. Дремучие леса, тихие озера, обросшие мхом гранитные скалы, песчаные гряды и валуны. Валунув так много, как будто здесь прошел каменный град.

Наезженная дорога приводит к сосновому бору. Вот и арка с надписью: «Заповедник Кивач». По зеленому коридору направимся в глубь леса. Вокруг — исполинские сосны. Высокие, стройные, как на подбор. Высота их достигает до 30 метров а диаметр ствола до 100 сантиметров. Некоторым деревьям насчитывается более 350 лет.

Постепенно лес становится ниже. Откуда-то слышится неясный гул. Что это? Как будто ветер шумит в кронах могучих сосен.

Гул нарастает. Вы догадываетесь, что это падун зовет к себе... А вот и столбик с указателями: направо деревня Кивач, налево водопад и усадьба заповедника.

О Киваче сложено немало поэтических легенд. В одной из них рассказывается: «Сестры-красавицы Суна и Шуя, вытекающие из одного родника, долго текли рядом и не могли налюбоваться друг на друга. Очувтившись среди лесов, скал и болот, они решили отдохнуть. Крепким сном уснула добрая Суна, всегда уступавшая младшей сестре более удобное русло, а тем временем неблагодарная Шуя умчалась далеко вперед. Проснувшись, Суна в гневе стала догонять Шую. Но огромные скалы преградили ей путь. Кинулась Суна на скалы и стала неистово рвать их, а прорвав, ринулась вниз с высоты, прыгнула с утесов раз, другой, третий... Так и образовался водопад Кивач».

Неумолчный гул все ближе и ближе. Вот, наконец, сквозь деревья предстает во всем своем величии знаменитый Кивач. Скалистые берега Суны в этом месте подходят совсем близко, на каких-нибудь 20—25 метров.

На отвесных кручах — стройные колоннады сосен. А сверху, с одиннадцатиметровой высоты четыремя каскадами падает огромная масса воды. Зачарованные, вы долго не можете оторвать взгляд от внезапно представшей картины.

Вначале падун нехотя изгибается, а потом, натолкнувшись на каменное ложе, бурлит, пенится, грохочет. В воздух взлетают мириады брызг. Второй уступ... Скалы стиснули реку еще больше. Могучий поток, крутя водовороты, с ревом обрушивается вниз. Скорость стремительно нарастает. Над рекой вздымается столб водяной пыли.

Спрыгнув по каменистым ступенькам, падун, разодранный в клочья и обессиленный, падает в бездну. Но и здесь нет покоя. Вода, как в гигантском котле, бурлит, а потом, немного успокоившись, бежит дальше. А вслед ей несется не смолкающий шум разъяренного водопада.

Как ни привлекателен и как ни могуч Кивач, ему уже трудно состязаться по красоте и силе с водосбросами, созданными людьми на современных гидроэлектростанциях. На гидроузлах по Свири мы уже встречались с мощными водопадами. Там, однако, не видно дикого разгуля водной стихии. Вода, обузданная человеком, спокойно перекачивается через бетонные плотины. А потом, падая с огромной высоты, растекается по широкому плесу водохранилища. Такое же зрелище перед вами предстанет на водосбросах Беломорско-Балтийского канала и на Рыбинской гидроэлектростанции.

У Кивача люди тоже отобрали часть воды и заставили работать на себя. В старину лес сплавляли по Суне прямо через водопад. Но это было очень трудным и опасным делом. Попав в водоворот, бревна застревали между скалистых берегов. Образовывались заломы. Сколько усилий требовалось, чтобы их разобрать! Многие сплавщики гибли в водной пучине. Не случайно в то время в народном фольклоре бытовал «Плач вдовы по мужу, погибшему в Киваче при сплаве леса».

Впоследствии у Кивача соорудили специальный лоток для пропуска древесины. Перед падением с кручи выступающая на поверхность в русле реки скала разбивает водный поток надвое. Одна часть несется к бревнопуску, а другая — к водопаду. В трех километрах выше водопада устроена запань. Весной в ожидании пропуска здесь скапливаются сотни тысяч стволов деревьев. На протяжении нескольких километров река бывает покрыта лесом. Когда водоспуск откроют, бревна, подхваченные течением и направляемые сплавщиками, стремительно несутся по лотку. Уровень воды у Кивача в это время резко падает. Но как только сплав пройдет, бревнопуск перекрывают. Водопад снова набирает силу.

Со скал от Кивача открывается прекрасный вид на

реку Суну. Вдоль ее по обоим берегам бесконечно тянется первобытный, сохраняемый в естественном состоянии, лес. Таежная глушь. Кажется, здесь не ступала нога человека.

В 1931 году территория, примыкающая к водопаду, была объявлена государственным заповедником. После войны границы его раздвинулись до 10 тысяч гектаров.

Богат и разнообразен растительный и животный мир в окрестностях Кивача. На территории заповедника насчитывается более 600 видов высших растений и более 200 видов животных. В лесу можно встретить лося и бурого медведя, россомаху и лисицу, белку и барсука. Водятся здесь также куница, горноста́й, ондатра, выдра и многие другие звери.

На усадьбе заповедника открыт музей природы. В нем экспонируются чучела, шкурки и фотографии многих зверей и птиц. По соседству с музеем находится дендрологический участок, который по праву можно назвать живой лабораторией природы. Здесь растет около ста видов древесно-кустарниковых растений.

В этой богатой коллекции вы встретите сибирскую пихту и сибирскую лиственницу, остролиственный и татарский клены, белый тополь и карельскую березу, дуб и вяз.

Сотрудники заповедника ведут научно-исследовательскую работу. Ставя многочисленные опыты, они изыскивают наилучшие способы акклиматизации тех или иных культур в суровых условиях Севера. В питомнике и на опытных делянках выращиваются саженцы быстрорастущих и технически ценных пород деревьев для обогащения лесов республики.

Довольные от состоявшегося свидания с Кивачом, мы возвратимся в Петрозаводск. Впереди — путь на Север, к Беломорью.

ВОТ ОНИ, ЗНАМЕНИТЫЕ КИЖИ!

В КАРЕЛЬСКОЙ АССР сохранились древние памятники деревянного зодчества. Стоит побывать в городах Кеми или Кондопоге, в Волдозерско-Ильинском погосте или в деревне Волкострове, как перед вами предстанут замечательные сооружения русских умельцев. Но среди этих памятников особенно выделяется своей самобытностью Кижский архитектурный ансамбль. Расположенный на небольшом острове Онежского озера, в 60 километрах от Петрозаводска, он получил мировую известность и привлекает к себе тысячи туристов.

Побываем и мы в Кижях. Распрощавшись с Петрозаводском, теплоход держит курс на маяк, который одиноко стоит на каменистом мысу Ивановского острова. При наступлении сумерек он, как добрый великан, зовет к себе и указывает путь судам.

Выплываем на просторы Онего. Навальный ветер заставляет укрыться за рубку. Навстречу плывут разнообразные по величине и по рельефу острова — Суйсари, Леликовский, Клименецкий. Фарватор извилистый. Гляди в оба! О Клименецком острове следует сказать особо. Это самый большой остров в Заонежье. Занимая площадь 148 квадратных километров, он вытянулся в длину на 40 километров и в ширину — до 10 километров. Несмотря на суровые климатические условия, местные жители собирают неплохие урожаи зерновых. Недаром этот остров прозвали «Островом счастья».

Подходим к пристани Сенная Губа. Здесь расположено большое старинное село. Дома — прочные, рубленые из толстых бревен, с покатыми крышами и балкончиками.

До Кижей остается 14 километров. Весь этот путь пролегает между островами. Теплоход, ориентируясь по навигационным знакам, неторопливо плывет по про-

токам. Но вот впереди, на зеленом взгорье, вырисовывается удивительно живописная панорама. Вначале на фоне светлых и легких облаков встают три огромных пирамиды. Потом вся эта черная масса начинает разделяться на отдельные объемы. Вот мы уже видим множество куполов. По мере приближения теплохода к острову они предстают под разным углом зрения, вращаются и поражают своей чудной красотой. Перед вами оживает дивная сказка. Вспоминаются стихи Пушкина... Это там зеленоклубый ветер, качающийся на чешуе моря острова, расписные терема, белое солнышко. Но то — в сказке. А тут зримо, наяву, тоже на острове, вырастает волшебный город.

Сходим на берег и попадаем в своеобразный музей под открытым небом. Вот они, знаменитые Кижий Древние храмы с устремленными вверх чешуйчатыми луковицами, маленькие часовенки, рубленые из толстых бревен старинные избы, амбары, риги... Все до крайности просто и естественно.

В центре архитектурного ансамбля — Преображенская церковь, построенная в 1714 году в честь победы над шведами в Северной войне. Облик ее необычайно фантастичный. Зодчий избрал для храма схему из трех восьмигранников, поставленных один на другой. На этой геометрически четкой основе покоятся двадцать две главы. Расположенные ярусами, они как бы рвутся вверх и создают величавый силуэт в виде шлема. Причем сложная на первый взгляд форма церкви поражает слитностью конструкций. Каждая деталь несет определенную нагрузку. Стоит убрать одну из них, как целое нарушается. Внутри храм украшен богатой росписью и иконами работы местных изографов.

Церковь Преображения по праву считается шедевром русского деревянного зодчества. Смелая разработка деревянных конструкций, соразмерность частей и целого, изысканно-стремительные силуэты, гармониче-

ское слияние здания с окружающей природой — все это делает ее памятником мирового значения.

Кто же воздвиг такой дивный храм? К сожалению, имена зодчих до нас не дошли. Но ясно одно, что это были люди простого рода и звания. Они вложили в свое детище весь свой талант, всю свою бесконечную выдумку и неизбывную любовь к родной земле.

О Кижях сложено немало легенд. В одной из них говорится, что церковь Преображения строил мастер Нестер. Когда храм был готов, он якобы вышел на берег Онего, бросил топор в воду и сказал: «Церковь эту поставил мастер Нестер. Не было, нет и не будет такой». Но вряд ли топор Нестера лежал на дне. Ведь в последующее время онежские умельцы создали немало других прекрасных памятников деревянного зодчества. В одном прав летописец, что топор в руках неведомого мастера был той волшебной палочкой, при помощи которой воздвигнуто это совершенное по своей художественной форме сооружение. Других инструментов в то время не существовало. Массивные срубы, лемеха для покрытия главок, балясины, тончайшая резьба на наличниках — все выполнено топором. Заметим, что конструкции церкви, сделанные из дерева, скреплены без единого гвоздя. Кованые гвозди были тогда слишком дороги. Северные умельцы предпочитали обходиться без них.

Второй архитектурный памятник в Кижях — Покровская церковь. Она построена на пятьдесят лет позже и во многом отличается от своей предшественницы. Сруб этого сооружения сделан из толстых бревен и перекрыт двускатной тесовой кровлей. На приподнятом четверике — мощный восьмерик, увенчанный богатой «шапкой» из девяти глав. Над алтарем — десятая глава. Но по своим размерам она меньше остальных. Все главки, покрытые резной чешуей (лемехом), выделяются стройными пропорциями и красотой рисунка.

Самое позднее сооружение Кижского погоста — шатровая колокольня. Она построена в 1874 году. Деревянное народное зодчество в то время переживало упадок. Но тем не менее в архитектуре колокольни выдержан традиционный стиль подобных сооружений. Над четвериком — звонница. Высокий шатер увенчан небольшой главкой. Такие шатры воздвигались еще в древней Руси.

Памятники Кижского погоста в XIX веке неоднократно «подновлялись» и дошли до нас в сильно искаженном виде. В послевоенные годы после тщательного исследования был составлен проект их реставрации. Обе церкви оделись в леса. Реставраторы проделали большую работу. Так, с Покровской церкви была снята наружная тесовая обшивка, заменены сгнившие венцы, полностью восстановлено крыльцо, стены внутри освобождены от штукатурки. Сооружение стало выглядеть так, как двести лет назад. Освободилась от поздних «подновлений» и Преображенская церковь. Все ее разновеликие главки покрыты лемехом и вновь предстали в своем подлинном великолепии.

На острове Кижы создается архитектурно-бытовой музей-заповедник. Здесь, под открытым небом, собраны редкие памятники русского деревянного зодчества. Пусть они различны по архитектурно-художественной ценности, но каждый из них свидетельствует о высоком мастерстве русских умельцев. Недаром сюда приезжают архитекторы и руками разводят:

— Как все здорово сделано, какая удобная планировка, как мудро продуман каждый узел!

Да, наши предки строили с умом, прочно, на века. Вот дом крестьянина Ошевнева, срубленный в середине XIX века и перевезенный в Кижы с Клименецкого острова. Все в нем подчинено принципу целесообразности. Жилые помещения и хозяйственные постройки объединены под одной крышей. В суровые зимы кре-

стьянину не нужно было идти далеко, чтобы принести сено и накормить скот. В самой избе — неподвижные лавки вдоль стен, балки-матицы, поддерживающие потолок, массивный стол и, наконец, огромная печь. Ничего лишнего! Такие дома были типичны для Заонежья.

С Муромского острова переселилась на новое место небольшая церковь Лазаря — замечательный памятник древнего зодчества. Дата ее постройки относится к 1390 году. Кажется просто невероятным: XIV век и сохранившееся деревянное сооружение. Где еще встретишь что-нибудь подобное?!

Музей-заповедник в Кижях получил мировую известность. Узенькая тропинка, проложенная архитекторами и художниками к памятникам деревянного зодчества русского Севера, превратилась в широкую народную дорогу. Сюда, к истокам красоты, охотно едут не только советские люди, но и гости из-за рубежа.

В КРАЮ НЕПУГАНЫХ ПТИЦ

ОТ ОСТРОВА Кижы теплоход берет курс на Север, к Повенцу, туда, где начинается знаменитая Повенчанская лестница Беломорско-Балтийского канала. Все дальше уплывают изысканно-стремительные силуэты дивных храмов. Под лучами заходящего солнца розовыми бликами сверкают чешуйчатые луковки куполов. Вид, памятный навсегда! Мы стоим на палубе и молча наблюдаем за игрой пульсирующего неяркого света. Неожиданно из динамиков вырывается ставшая такой близкой широко известная песня о крае Калевалы:

Долго будет Карелия снится,
Будут сниться с этих пор
Остроконечных елей ресницы
Над голубыми глазами озер...

Выйдя из кижских шхер, теплоход сворачивает влево и направляется к пристани Великая Губа. На берегу одноименный поселок — административный центр Заонежского района Карельской АССР.

В северной части Онежского озера много заливов и островов. На пути часто встречаются надводные скалы, называемые по местному «лудами». «Луды» сложены из гранита, диорита, диобаза и других кристаллических пород. По их обрывам, вцепившись в расщелины, растут сосны и ели.

Позади остаются пристани и причалы Типиницы, Песчаное, Кузаранда, Толвуй, Шуньга. Путешествие по Онежскому озеру подходит к концу. По узкому и длинному заливу теплоход подходит к городу Повенец. На рейде видны десятки судов. Направляясь в Заполярье с хлебом, солью, нефтью, машинами, они ждут очереди для пропуска по Беломорско-Балтийскому каналу.

В одном из дореволюционных справочников сообщается о том, что «Повенецкий уезд — самый глухой и малочисленный во всей Олонецкой губернии». Недалом в то время широко бытовала поговорка: «Повенец — свету конец». Ныне это звучит анахронизмом. Какой же тут конец света! Водный путь от Повенца может привести в Москву и Ленинград, в Архангельск и Мурманск... Почти рядом, через Медвежьегорск, проходит железная дорога Ленинград — Петрозаводск — Мурманск.

В дни войны поселок Повенец до основания разрушен немецко-финскими оккупантами. По берегам озера до сих пор еще видны остатки обвалившихся ходов сообщения, полусгнившие бревна дзотов. Местные жители рассказывают:

— Вот здесь фашисты первую бомбу сбросили. А вон там, над кустарником болотистой низины, советские ястребки сбили первого «Юнкерса»...

После войны Повенец отстроен заново. О прошлом его напоминают лишь остатки Петровской кузницы да легенды о «государевой дороге», по которой более двух с половиной столетий назад проходило русское войско.

Преобразился не только Повенец, но и весь бывший Повенецкий уезд. Теперь его уже не назовешь «краем непуганых птиц». Кстати, птиц здесь тоже стало меньше.

Как утверждают ученые, дикие утки и гуси оседают на Московском, Рыбинском, Череповецком и других водохранилищах.

Из Повенца можно совершить поездку на автобусе в Медвежьегорск. Рейс в одну сторону занимает примерно час.

По пути заглянем в звероводческий совхоз, расположенный вблизи шоссе. Здесь — звериный городок. В многочисленных домиках-гнездовьях разводят норок, мех которых очень высоко ценится и отправляется на экспорт.

Проезжая дальше по берегу Медвежьегорской губы, в небольшой бухточке вы увидите стапеля со строящимися лихтерами и баржами. Это — Пундушская судоверфь. Отсюда суда уходят в плавание по водным магистралям страны.

А вон у подножия и на склонах горы показался Медвежьегорск — один из крупных центров лесной промышленности Карельской АССР и конечный пункт паромного маршрута на Петрозаводск и Ленинград. Город вырос в советское время. Здесь имеются деревообделочные предприятия, кожевенный завод, Дом культуры, школы, клуб и другие культурно-просветительные учреждения. В окрестностях Медвежьегорска, на Дивьей горе, под сенью вековых деревьев, раскинулись нарядные здания санатория рабочих железнодорожного транспорта.



Первый шлюз Волго-Балта.



Шлюзование закончилось...



**Водосброс
на Вытегорской
гидроузле.**



Шестой шлюз. Вода пошла...



**Вот так и стоит эта
часовня на солнечной
поляночке.**

**Первый шлюз
старой Маринки.**



ДЕТИЩЕ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

ВОЗВРАТИВШИСЬ в Повенец, совершив путешествие к Беломорску. Но прежде чем отправиться в путь, познакомимся с прошлым и настоящим Беломорско-Балтийского канала.

Потребность в водном пути из Балтийского моря в Белое возникла очень давно. Новгородские «добрые молодцы» еще в XV веке не раз пытались выйти из Онежского озера к Белому морю. На этом пути лежал водораздел — заросший хвойным лесом щит из древнего гранита. Приходилось преодолевать его с большим трудом. Суда перетаскивали волоком из озера в озеро, из одной речки в другую.

Особенно остро встал вопрос о соединении Балтийского моря с Белым в начале XVIII века в связи с основанием Петербурга и оживлением заграничной торговли. Озабоченный созданием кратчайшего водного пути к Беломорью, Петр I сам прибыл в Карелию и прошел со своей экспедицией «верст двести без маленького». А потом, в августе 1702 года, во время Северной войны со Швецией он двинул из деревни Нюхча, стоящей на побережье Белого моря, к Повенцу прибывшие из Архангельска войско, артиллерию, фрегаты. Это был смелый и дерзкий поход. Предстояло протащить суда почти двести верст волоком. Тысячи крестьян, согнанных по повелению царя из трех губерний, вместе с солдатами рубили просеки, застилали топи, строили мосты и впрягались в лямки. Так, назло надменным соседям, фрегаты плыли... на катках по суше. Путь был неимоверно труден. Выбываясь из сил, люди падали от усталости. Но Петр был настойчив и непреклонен. Несмотря ни на что — только вперед. В короткий срок фрегаты были доставлены к Повенцу и спущены в Онежское озеро. А отсюда открывалась уже изведанная дорога: по Свири и Ладоге — к театру

военных действий. Свершилось, казалось, невероятное!

При появлении русской флотилии на Неве враг пришел в смятение. Подняв паруса, шведы поспешили восвояси.

Проторив дорогу через водораздел, Петр I решил соединить Онежское озеро с Белым морем каналом. Был составлен проект. Но в условиях экономически отсталой царской России осуществить его не удалось.

После смерти Петра I о его замыслах забыли. «Государева» дорога, о которой слагали легенды, заросла и затерялась в дремучих лесах. Спустия полтора столетия о ней писали: «На далеком севере Олонецкой губернии в чаще соснового и елового леса пролегает не то дорога, не то просека. Седой мох, кустарник затянули ее местами. Кругом ни жилья, ни души человеческой — только топкие болота, местами загроможденные валунами, да широкая река, пенясь и шумя, катится по камням...».

Советская власть поставила природные богатства на службу народа. В первые же годы после революции встал вопрос о том, как проложить короткий водный путь из Балтики к Белому морю и открыть доступ к несметным сокровищам Кольского полуострова. В Карелию снаряжается изыскательно-гидрологическая экспедиция. Обследовав район Прионежья, изыскатели предложили от Повенца до Беломорска проложить судоходный канал.

Строительство началось в ноябре 1931 года. На трассу вышли тысячи людей. Преодолевая суровые условия природы, они прокладывали сквозь леса, болота и скалы русло нового водного пути, возводили дамбы, плотины, строили шлюзы. Сколько труда вложено в эти сооружения! Взять хотя бы 165-й участок канала. Пять километров пробито в сплошной скале. Только для перевозки грунта, вынутого из котлованов и из русла

канала, потребовалось бы три миллиона железнодорожных платформ.

27 июня 1933 года по водному пути, соединявшему Повенецкую Губу Онежского озера с Сорокской Губой Белого моря, прошли первые суда. Протяженность шлюзованного участка составила 227 километров. Весь этот путь, на котором возведено 19 шлюзов, 15 плотин, 12 водоспусков, 49 дамб, построен в небывало короткий срок — за двадцать месяцев.

Беломорканал — одна из блестящих побед советского народа над суровой северной природой. Благодаря шлюзованным лестницам суда поднимаются на водораздел со стороны Онежского озера на 69 метров и со стороны Белого моря — на 102 метра.

На строительстве широко применялись местные материалы. Особенно много пошло леса. Если бы уложить все бревна, которые составили деревянные конструкции канала, в одну линию, то она протянулась бы от Северного полюса до Южного.

В связи с сооружением канала была перекроена карта Карелии. Озеро Выг, поднятое Надвоицкой плотиной на шесть метров, затопило десятки островов. Образовалось огромное водохранилище, которое по площади почти равно озеру Севан. Многие деревни и села переселились на новые места. Пришлось отодвинуть линию железной дороги — она оказалась в зоне подтопления. Прежние русла рек скрылись на дне водохранилища. Не стало и реки Повенчанки. Перегороженная плотинами, она влилась в каскад водной лестницы.

Глухой и дикий в прошлом край оживал. Вблизи трассы выросли такие города и рабочие поселки, как Кондопога, Кемь, Сегежа, Летняя Речка, Надвоицы. Совершенно преобразились древние русские города Беломорск и Повенец.

Соединив коротким путем Белое и Балтийское моря, Беломорканал сократил расстояние между Ленингра-

дом и Архангельском почти на 4000 километров и сделал ненужным длинный, кружной обход Скандинавского полуострова. Кольский полуостров с его огромными богатствами полезных ископаемых, Карелия с ее лесом и строительным камнем, Белое море, богатое рыбой и морским зверем, получили прямой выход к Ленинграду и в районы Прибалтики.

В годы Великой Отечественной войны фашисты вывели из строя основные гидроузлы Беломорканала. Когда взорвали плотину № 20, водный поток хлынул к Онежскому озеру. Размывая на своем пути все преграды, он вырыл новое русло до 15 метров глубиной.

Советские люди в короткий срок не только восстановили канал, но и в значительной степени реконструировали его. Летом 1946 года судоходство возобновилось в полном объеме.

Беломорско-Балтийский канал считался в свое время одним из самых совершенных. Значение его еще более возросло в связи с открытием Волго-Балта. Из Заполярья перед кораблями открылся надежный путь не только в центральные районы Советского Союза, но и к южным морям. Однако шлюзы, возведенные более тридцати лет назад, стали тесноваты для современных судов. Масштабы ныне не те! Ведь по Волго-Балту пошли «пятитысячники». А это уже суда морского класса. Вот почему для приведения габаритов Беломорканала в соответствие с габаритами объединенной водно-транспортной системы Европейской части СССР встал вопрос о реконструкции гидросооружений и расширении фарватера.

В 1964 году начался капитальный ремонт всей системы. Работы предстоит немало. Шлюзы, обшитые ранее деревом, будут воздвигнуты по существу заново. На трассу прибыли экскаваторы, бульдозеры, дноуглубительные машины. Работы ведутся без перерыва движения судов. Накопив богатый опыт, гидростроители

решают сложные задачи. Впервые для облицовки шлюзовых камер применяются сборные железобетонные конструкции с предварительно напряженной арматурой. Возведение стен из таких конструкций занимает значительно меньше времени, чем при укладке из монолитного бетона.

После реконструкции Беломорканал, как и Волго-Балт, будет принимать большегрузные суда. Пропускная способность его увеличится в два с половиной раза. Особенно возрастет транспортировка железной руды с Кольского полуострова на Череповецкий металлургический завод.

ОТ ПОВЕНЦА — К БЕЛОМОРСКУ

А ТЕПЕРЬ — снова в путь. Медленно открываются ворота первого шлюза, и теплоход начинает подъем по ступеням Повенчанской «лестницы». С каждым новым «прыжком» вверх, в гору, мы все отчетливее представляем, насколько трудно было проложить судовой ход по каменным террасам. Как грандиозно и смело всё здесь было задумано и осуществлено. На протяжении десяти километров — семь шлюзов! Такого гигантского «каскада» нет ни на одном канале мира.

Поднявшись на Онежско-Беломорский водораздел, судно плывет через небольшие озера-водохранилища Воло, Водло, Матко, несколько раз шлюзуется и по превращенному в канал руслу реки Телекинки спускается в Выгозеро. Огромное, с сильно изрезанными скалистыми и суровыми берегами, оно вмещает 7 миллиардов кубометров воды. Кто-то из гидрологов подсчитал, что этой водой можно было бы поить все население земного шара в течение семи лет.

Местные жители уверяют, что Выгозеро получило свое название по числу островов, равному количеству

дней в году, и по-русски его можно было бы величать «Годозеро». Действительно, до постройки канала на нем насчитывалось 365 больших и малых островов. Но после того, как подпорные плотины подняли уровень на два метра, многие островки ушли под воду. Торчащие кое-где на поверхности увядшие сосны до сих пор напоминают о былой суше.

На озере Выг можно встретить лимы — огромные массивы торфа. Когда-то они были залиты водой, а потом оторвались от дна и всплыли. Лимы иногда достигают таких размеров, что колхозники косят на них траву и собирают клюкву. На лоцманских картах эти плавающие «острова», конечно, не обозначены. Вот почему суда, заметив их, словно испугавшись, поворачивают то вправо, то влево.

Из Выгозера теплоход входит в шлюзованную реку Выг. По этой реке, оставив позади промышленные поселки Надвоицы, Летняя Речка и другие, он спустится к побережью Белого моря и закончит свой путь в Беломорске — городе мореплавателей, рыбаков и деревообделочников.

История Беломорска уходит к далеким годам. Спасаясь от боярского гнета, сюда бежали толпы обездоленных крестьян. Они-то и основали на гранитных островах, омываемых водами бурной реки Выг, село Со-року.

Холодная каменистая земля не могла прокормить переселенцев. Чтобы добыть средства к существованию, они занимались рыболовством и охотой. Ни штормы, ни бури не пугали отважных поморов. Подняв на кочах упругие паруса, они спускались в Студеное море и добирались даже до Шпицбергена. А отважный мореплаватель Василий Власов еще в конце XV века провел свое суденышко из Белого моря до берегов Испании.

После постройки Беломорканала разросшееся старинное рыбацкое село было преобразовано в город Бе-

ломорск и превратилось в порт государственного значения. Наглядное тому свидетельство — десятки стоящих на рейде и у причалов больших морских теплоходов, лихтеров, буксировщиков и рыбацких судов. Одни из них, доставив из Мурманской и Архангельской областей лес, апатиты, рыбу, гранит, мрамор, готовятся продолжить свой путь дальше на юг, к Ленинграду и Москве, к Астрахани и Одессе; другие — только что прибыли по каналу из Волжского бассейна; третьи, подняв якоря, направляются на рыбный промысел.

Пока наш теплоход готовится в обратный рейс, покинем каюты и выйдем на берег. Сразу же вас охватывает какое-то странное чувство. Все вокруг залито перламутровым светом. С удивлением рассматриваем на часы. Неужели уже утро? Но нет! Стрелки показывают полночь. А на небосклоне пылает непотухающая заря.

Полночь и раскаленный диск солнца... Просто как-то не верится.

Очарованные красотой белой полярной ночи, мы проходим по городу. Под деревянными мостами, соединившими многочисленные острова ветвистой дельты, шумит, пенится Выг. Сквозь раскидистые кроны сосен проглядывают биржи лесопильных заводов. Из высоких труб вьются клубы дыма. Подхваченные ветерком, они рассеиваются над заливом.

На улицах пустынно. Но вот появляются редкие прохожие — рыбаки, матросы, грузчики. Они спешат в порт.

Бросаем взгляд на море. Вспененное и клокочущее, оно как будто припорошено снежком. У причальной стенки видны стрелы порталных кранов. Жизнь в порту не замирает ни на минуту.

Недалеко от пристани, на островке, стоит небольшой домик. Над ним — паутина антенн. Здесь находится метеорологическая станция. Дежурный радист, получив

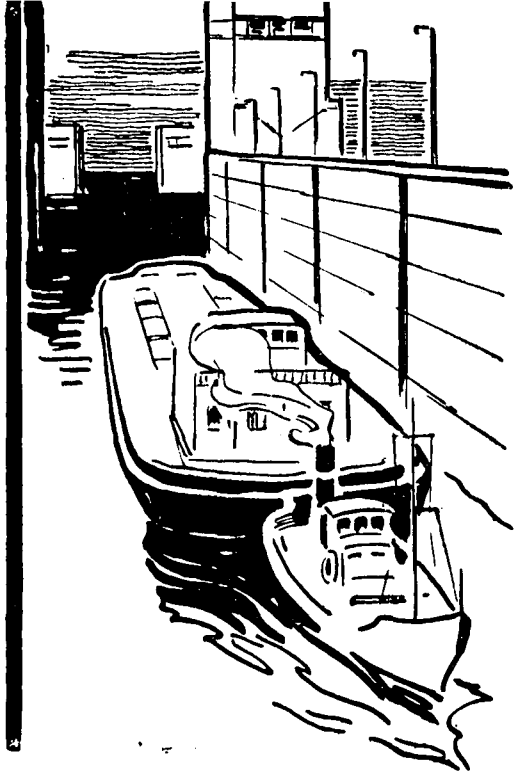
очередную метеосводку, передает в эфир радиogramму:

— Судам разрешается выход в море!..

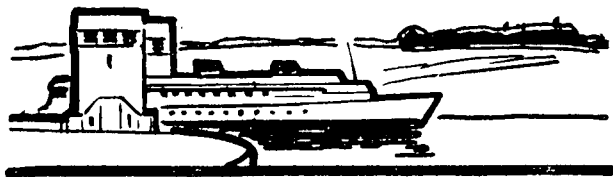
Из труб теплоходов взвивается легкий дымок. Пройдет немного времени, и корабли отправятся в дальний путь.

Куда? Во все концы света! Ведь от Беломорска теперь открыты дороги к пяти морям.

Ну, а мы возвратимся на основной маршрут и продолжим путешествие по Волго-Балту.



**В Ы М П Е Л
НАД ВОЛГО-БАЛТОМ**



ЗЕМЛЯ ВОЛОГОДСКАЯ

ИЗ ВОЗНЕСЕНЬЯ теплоходы, следующие по Волго-Балту, берут курс через Онежское озеро на устье реки Вытегры. Справа от судовой линии остается обводный канал.

Онежское озеро не отличается тихим нравом. Во время штормов оно доставляет речникам немало неприятностей. Вот почему еще в прошлом веке по южному берегу озера был прорыт обводный канал. Строительство канала велось с перерывами. Первый двадцатикилометровый участок прорыт в 1818—1820 годах. Он соединил устье реки Вытегры с урочищем Черные Пески. Дальнейший путь к истоку Свири речным судам приходилось совершать по озеру. В 1845—1852 годах проводились работы по продлению канала до Вознесенья. Протяженность его увеличилась до 69 км. Таким образом для судов был создан безопасный путь.

На протяжении целого столетия Онежский канал играл огромную роль в судоходстве с Волги на Балтику. Но сейчас судьба его сложилась по-другому. С пуском в эксплуатацию Волго-Балта большегрузные суда по-

шли прямо через озеро, и потребность в обводном канале отпала. Он остается лишь как вспомогательная магистраль.

...Прекрасна северная природа в летнюю пору не только днем, но и ночью. Выйдя на палубу, пассажиры молча обозревают окрестности. Ощущение времени исчезает. Только глаз улавливает изменения в окраске непотухающего неба. Вечерние тона незаметно сливаются с утренними. Действительно, как писал поэт:

Одна заря сменить другую
Спешит, дав ночи полчаса...

Впереди приветливо вспыхивают огни маяка. Теплоход направляется в широкий, прямолинейный канал, прорытый в 1948—1953 годах. Отсюда начинается реконструированный участок Волго-Балтийского водного пути. Перед входом в канал построен защитный мол. В этот порт-убежище заходят суда во время штормов.

Теперь мы плывем уже по земле вологодской. Вологодская область расположена между 58° и 62° северной широты, 35° и 47° восточной долготы. Границы ее простираются с запада на восток на 650 километров и с севера на юг на 385 километров. Площадь области 145 800 квадратных километров. На этой территории можно было бы разместить такие государства, как Чехословакию, Болгарию, Грецию, Австрию или вместе взятые Голландию, Бельгию и Данию.

Граничит Вологодская область на северо-западе с Карельской АССР, на севере — с Архангельской, на востоке — с Кировской, на юге — с Костромской, Ярославской и Калининской, на юго-западе — с Новгородской и на западе — с Ленинградской областями Российской Федерации.

Поверхность Вологодской области представляет собой всхолмленную равнину, постепенно понижающуюся

к северу, изрезанную реками и озерами. Во многих районах поднимаются отдельные возвышенности, но они, как правило, невысокие, небольшие по площади и не нарушают общего равнинного характера местности.

В пределах области наиболее значительные высоты находятся на северо-западе, куда подходит северный участок моренной гряды Валдайской возвышенности. Широкой Вытегорской низиной, усеянной множеством озер, она разделяется на Мегорскую гряду, южнее реки Вытегры (до 287 метров) по границе с Ленинградской областью и Андомские высоты, севернее Вытегры (до 291 метра). На севере и северо-западе обе возвышенности, образовав Валдайско-Онежский уступ, резко спускаются к Онежскому озеру.

В Вологодской области немало природных богатств. Первое место среди них по праву принадлежит лесу. Недаром Вологодский край называют краем «зеленого золота». Лесопокрытая площадь области составляет свыше 8 миллионов гектаров. От Онеги до Пошехонья, от земель Новгородских до Северной Двины простираются огромные лесные массивы. Они сплошь одевают невысокие холмы, спускаются по их откосам в долины, плотно окружают озера, непрерывно тянутся вдоль берегов извилистых рек. Общий эксплуатационный запас лесосечного фонда превышает 500 миллионов кубометров.

Много в Вологодской области торфа. По запасам торфяных богатств, достигающих 4 миллиардов тонн воздушного торфа, она занимает одно из первых мест в стране. На базе торфяных месторождений работают крупные торфопредприятия: «Дедово поле», Турундаевское, Оларевское и другие.

Широко распространены кварцевые пески, цементные мергеля, огнеупорные глины, бурый железняк, гипс, бутовый камень.

Когда всматриваешься в карту Вологодской области, то замечаешь на ней множество голубых пятен и густую сеть извилистых линий, словно вплетенных руками искусной кружевницы. Это озера и реки. Они относятся к бассейнам трех морей — Белого, Балтийского и Каспийского.

Наиболее крупными реками являются Сухона с Двиницей и Вологдой, Кубина, Юг с Лузой, Мегра, Андома, Вага с Кокшеньгой, Молога, а из озер — Белое, Кубенское, Воже.

Слабо выраженные водоразделы позволили соединить верховья рек судоходными каналами. По области проходят Волго-Балтийский и Северо-Двинский водные пути.

Реки и озера имеют большое народно-хозяйственное значение. Полноводные, со спокойным течением, они очень удобны для судоходства и лесосплава.

До революции Вологодская губерния была отсталой аграрной. Хозяйство ее развивалось весьма однобоко. Основное внимание обращалось лишь на эксплуатацию лесных богатств и развитие маслоделия.

Подлинный расцвет экономики и хозяйства Вологодской области начался после Великого Октября. За годы Советской власти из отсталой аграрной она превратилась в индустриально-аграрную. Ведущую роль в народном хозяйстве области занимают металлургическая и лесная промышленность. Череповецкий металлургический завод известен всей стране. Вологодские лесозаготовители ежегодно дают стране 14—15 миллионов кубометров древесины. На базе лесных богатств развились такие отрасли промышленности, как целлюлозно-бумажная, лесопильная, судостроительная, деревообделочная. Они сосредоточены главным образом в Вологде, Соколе, Череповце, Великом Устюге.

Для обслуживания лесозаготовок, транспорта и сельского хозяйства возникли крупные металлообрабатыва-

ющие предприятия — заводы «Северный коммунар» в Вологде, автогаражного оборудования в Череповце, судоремонтно-судостроительный в Великом Устюге, станкостроительный в Вологде и другие.

Все большее значение приобретает производство строительных материалов. Десятки заводов производят кирпич, железобетонные конструкции и стеновые блоки, известь, стекло. В Чагоде находится самый мощный в стране механизированный стекольный завод. Продукция его известна не только в нашей стране, но и за ее рубежом.

Широко представлена легкая и пищевая промышленность. В Вологде и Красавине работают льнокомбинаты, выпускающие прекрасные льняные ткани. Со льном связано также кружевоплетение. Кто не слыхал о вологодских кружевах! Оригинальные по стилю и декоративной выразительности, они расходятся по всей стране и пользуются неизменным успехом на международных выставках.

На Вологодчине истари развивалось маслоделие. Вологодское масло пользуется большим спросом на внутреннем и заграничном рынке. В городах и селах выросли десятки механизированных маслодельно-сыроваренных заводов. На Сухонском молочно-консервном комбинате вырабатывают молочные консервы.

Благодаря растущей экономической мощи области расширяются ее внешние экономические связи. Вологодские товары экспортируются в 50 стран Европы, Азии, Африки, Америки и Австралии. За границу вывозятся машины, прокат черных металлов, оконное стекло, льняные ткани, пиломатериалы, целлюлоза, бумага, фанера, кружева и многие другие изделия.

Ведущими отраслями в сельском хозяйстве Вологодской области являются животноводство, а в растениеводстве — льноводство. Из зерновых наибольшее значение имеет рожь и пшеница.

Колхозы и совхозы, взяв курс на интенсификацию, в последние годы добились значительных успехов. Особенно увеличилось производство продуктов животноводства. Так, удои молока в течение семилетки возросли более, чем вдвое. Сельское хозяйство обладает значительной материальной базой. На колхозно-совхозных полях ныне работает более 10000 тракторов, 2500 комбайнов, около 1500 льнотеребилок и много другой техники. В ближайшее время будут завершены работы по сплошной электрификации колхозов.

ГОРОД РЕЧНИКОВ

Теплоход плывет по каналу. Постепенно вырастают высокие башни первого шлюза Вытегорского гидроузла. Это — ворота Волго-Балта. Отсюда начинается шлюзованная лестница. Чтобы взобраться на водораздел, судам предстоит подняться более чем на 80 метров.

Вытегорский гидроузел, расположенный на окраине города Вытегры, представляет собой целый комплекс гидротехнических сооружений. Строители воздвигли большой судоходный шлюз, водосброс, совмещенный с гидроэлектростанцией, земляную плотину, перегордившую русло реки, подходные каналы и дамбы.

Распахиваются многотонные металлические ворота. Оглашая воздух пронзительными гудками, суда входят в шлюз. Шлюзование проходит довольно быстро. Вот из-за массивных каменных стен вынырнула колокольня древнего собора, потом на пригорке показали строения, а за ними отступившие к горизонту леса.

Территория шлюза благоустроена. На откосах видны зеленые квадраты одерновки, вдоль бетонных парапетов — молодые березки, декоративные кусты, газоны и клумбы. Ночью над проемом камеры, разрезая тьму, ярко горят прожекторы.

Покинув шлюз, теплоход выходит на просторы водохранилища. Через несколько минут — пристань Вытегра.

Над экваторией порта стелются спокойные дымки пароходов. Как и в Беломорске, у причалов много судов. При первом же знакомстве с городом чувствуется, что он стоит на бойком водном пути и является крупным водотранспортным узлом. Да, это действительно так. Через Вытегорию проходит сквозная дорога от Балтики к бассейну Волги.

История Вытегры издавна связана с судоходством. Первое упоминание о Вытегорском погосте, именовавшемся Гостиным двором, относится к 1496 году. В то время здесь, у Вянгручья, останавливались заезжие «гости». Осваивая проторенный еще новгородцами водный путь, они пробирались на утлых суденышках из Ладоги на Волгу. В Гостином дворе производилась перевалка грузов с судов на колеса и обратно. В начале XVIII века по приказанию Петра I здесь строились деревянные речные суда для войны со шведами.

В 1711 году в Прионежье побывал Петр I. Обследовав Волжско-Балтийский водораздел, он выдвинул мысль о соединении рек Вытегры и Ковжи. В памяти народной до сих пор сохранились предания о том, как царь-плотник валил медноствольные сосны и пробирался к водоразделу.

В середине XVIII века через Гостиный двор или, как его еще стали называть, Вянгри проходил бойкий тракт из Архангельска в Петербург. В молодую столицу России по санному пути тянулись обозы с беломорской треской и сельдью.

В 1773 году по указу Екатерины II деревня Вянгри была возведена в «чин» города. Ему дали название по имени реки — Вытегра. В то время этот город, до которого, как говорили, хоть три года скачи — не доскачешь, был одним из самых захолустных во всей Оло-

нецкой губернии. Дикость, темнота, невежество... На жизнь городка проливает свет один из любопытных документов. На правительственный запрос из Петербурга какой-то вытегорский чиновник настрочил: «Школу (в Вытегре — В. М.) открыть невозможно. Пристойного для того дому отыскать нельзя, понеже еще и самого нужного здесь нет строения, как-то: церквей и питейных домов...».

Заметим, что церкви и питейные дома в Вытегре все-таки вскоре появились, а вот строительство школы откладывалось несколько десятилетий. Даже через сто лет после основания города в Вытегорской церковно-приходской школе обучалось только 165 человек. Других учебных заведений здесь не было.

В 1799 году на берега Вытегры пришли строители. Осуществляя петровский замысел, они проложили через водораздел судоходный канал. Открытие Мариинской системы не могло не сказаться на развитии города. Превратившись в важный транзитный пункт с Волги в Петербург, он стал оживать. Именитые купцы строили на главных улицах каменные особняки, трактиры, гостиный двор. На высоком берегу реки возвели Сретенский собор, который выделялся своей отделкой во всей округе.

Однако расцвет Вытегры продолжался недолго. В конце прошлого столетия, в связи с открытием железных дорог и сокращением грузоперевозок по Мариинке, город застыл в своем развитии. Перед революцией в нем проживало не многим более четырех тысяч человек.

В годы царизма глухой район Вытегории был местом политической ссылки. В разное время здесь побывали многие видные революционеры. В июле 1903 года «высочайшим повелением» в Вытегру направили одного из ближайших соратников В. И. Ленина — А. Д. Цюрупу. Узнав о его аресте, Владимир Ильич в письме к

агенту «Искры» И. И. Радченко спрашивал: «Нам сообщили, между прочим, об аресте Цюрупы. Не знаете ли подробности?»

В Вытегре Цюрупа создал из политических ссыльных марксистский кружок, в котором деятельное участие принимали революционеры Я. А. Берзин, Д. П. Кремлев, А. Т. Абкин и другие. Работая на лесозаготовках и на Мариинской системе, они занимались революционной пропагандой среди народа.

Ныне город Вытегра — административный центр Вытегорского района Вологодской области. Расположенный вдали от железной дороги, он связан с Вологодой воздушным сообщением (из Вытегры до Вологды 1 час 30 минут, до Москвы через Вологду — 4 часа). В период навигации от пристани Вытегра ежедневно отходят теплоходы по направлению к Череповцу, Петрозаводску и Ленинграду. С Ленинградом имеется также наземное сообщение — автобусом до Лодейного Поля, а оттуда — по железной дороге. Население города составляет 12 тысяч человек.

При Советской власти в Вытегре произошли большие перемены. Город, в котором до революции насчитывалось около трех десятков кустарей, обзавелся промышленными предприятиями. На его окраинах и в окрестностях появились ремонтно-механический завод (ремонтируют тракторы для лесозаготовителей), промкомбинат, судоремонтные мастерские, ремонтно-механический завод Волгобалтстроя, комбинат бытового обслуживания, два кирпичных завода.

В послевоенное время Вытегра становится штабом строительства Волго-Балтийского канала. Отсюда уходили на трассу партии геодезистов-изыскателей. А потом здесь разместились дирекция и управление Волгобалтстроя.

Большая стройка вдохнула жизнь в районный городок. На его улицах выросли десятки каменных зданий.

Только в заречной стороне, в поселке водников, построено более двухсот домов. Через реку Вытегру воздвигнут железобетонный мост. От Свири пролегла линия высоковольтных передач. Центральные улицы оделись в асфальт. Город обогатился новыми школами, детскими садами, магазинами и другими культурно-бытовыми заведениями. Недавно распахнулись двери широкоэкранный кинотеатра «Волго-Балт».

В период Великой Отечественной войны недалеко от Вытегры проходила линия фронта. В районе Ошты советские воины преградили путь врагу. В память о тех грозных событиях в Кировском саду установлен обелиск-памятник павшим героям.

В центре города, на гранитном постаменте, стоит бюст В. И. Ленину. Характерно, что этот скромный памятник работы архитектора Шадра открыт в 1924 году на средства народа.

Теперь, когда Волго-Балт вступил в строй, Вытегра стала городом речников. Здесь расположены пристань, речной вокзал, причалы, Вытегорский технический участок. Круглые сутки диспетчеры следят за тем, как бьется пульс голубой магистрали. Вытегоры осваивают новый глубоководный путь, водят большегрузные суда, управляют шлюзами, командуют сложной автоматикой.

У МУЗЕЙНЫХ ЭКСПОНАТОВ

НАД ВЫТЕГРОЙ, на Красной горке, возвышается Средненский собор, заложенный в 1873 году, в ознаменование 100-летия города. Это памятник архитектуры. В первые годы Советской власти здесь открыт краеведческий музей, который привлекает многочисленных посетителей. Особый интерес вызывает историко-революционный отдел, в котором представлены материалы по истории Прионежского края и Мариинской водной

системы. Со снимков, картин и документов на вас смотрит далекое прошлое. Вот макет копра — нехитрого приспособления для забивки свай. Около тридцати рабочих, взявшись за канаты, поднимают тяжелую чугунную «бабу». Потом эта «баба» с грохотом падает и силой своей тяжести вгоняет толстые бревна в землю. Другой механизации тогда не было. На пожелтевших фотографиях — шлюзы-коробочки старой Мариинки, деревянные вóроты, при помощи которых открывались подъемные мосты, парходики с высоко поднятыми, как скворечник, трубами. Как не похожи они на современные суда! А вот макет «Бурлаки на бечевинке». Посетители музея, особенно школьники, с любопытством рассматривают, как десятки людей, впрягшись в лямки, тащат за собой неподатливые баржи.

Старой Мариинке в музее отведено всего лишь несколько квадратных метров, но и этого достаточно, чтобы представить, с каким трудом русские люди прокладывали водный путь от Волги к Балтике. А рядом, на другой экспозиции, рассказывается о сооружении главного канала семилетки. На видном месте — карта Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина, портреты строителей, фотографии гидросооружений. А вот модель нового шлюза. Но посетители подолгу не задерживаются у этого экспоната. Стоит только выйти из музея, как шлюз можно увидеть своими глазами, в натуре.

В историческом отделе представлены также материалы об установлении Советской власти в Вытегре, о создании в апреле 1918 года Вытегорской партийной организации, об участии жителей города в гражданской войне.

Проходя по залам музея, мы слышим не только поступь истории, но и чувствуем бурное дыхание нашего времени. В отделе советского строительства можно проследить развитие края после Великого Октября,

Красочно оформлены стенды о лесной промышленности, сельском хозяйстве и культуре Вытегорского района.

С любовью и выдумкой оборудован отдел природы. Попадая в царство зверей и птиц, мы словно забываем, что находимся в музее. Из чащи мелколиственного леса выходит северный великан — лось. Присмотревшись внимательнее, видим, как по веткам деревьев к нему крадется россомаха. А вон, на открытой полянке, токуют тетерева...

С чувством удовлетворения мы покидаем тихие залы музея и, спустившись с Красной горки, направляемся к центру города. Слева от дороги внимание привлекает овраг, по дну которого разгуливают коровы и козы.

Экскурсовод, невысокого роста, с серыми задумчивыми глазами девушка, поясняет, что вот здесь проходил канал старой Мариинской системы. Но где же он? Из земли торчат лишь полусгнившие, трухлявые сваи, да огромные камни.

Оказывается, когда реку Вытегру перекрыли, вода из канала ушла. В обнажившейся котловине, на богатой илистой почве, буйно разрослись травы. Вот почему, вернувшись с пастбища, сюда поспешили буренушки.

— А вот и первый шлюз Мариинки, — показывая по направлению старой пристани, добавляет экскурсовод. — С открытием Волго-Балта он перешел в число музейных экспонатов.

— Как же это так?

— Очень просто. Строители оставили шлюз в неприкосновенности как памятник. Конечно, в музей его не потащат. Но пусть это древнее сооружение будет зримым напоминанием людям о веке минувшем...

По бечевнику, заросшему травой, направимся к шлюзу. Перед нами — небольшой деревянный сруб. Вода приспущена. Бревенчатые стены обсохли. Трудно даже

представить, как в эту коробочку входили суда. Недаром местные острословы дали обветшалому шлюзу насмешливое прозвище — «корыто». Слишком уж мало и мелко было головное сооружение старой водной системы!

После осмотра Вытегорского гидроузла первый шлюз Мариинки показался нам каким-то наивно сказочным сооружением отдаленной эпохи. В самом деле, по сравнению с первым шлюзом Волго-Балта он выглядел чуть ли не игрушечным. Но будем справедливы. Время теперь не то. Уровень техники на строительстве гидротехнических сооружений в век минувший и в век нынешний — вещи несопоставимые. Простая лопата и шагающий экскаватор, тачка и многотонный автосамосвал... Да разве можно тут проводить сравнения!

— Первый шлюз, который вы видите, — поясняет экскурсовод, — по праву можно назвать колыбелью отечественного каналостроения. Но это была колыбель великана. Напомню, что Мариинская система на целый век старше Панамского канала. Русские люди, соединив реки и озера каналами, совершили поистине чудо.

Экскурсовод ведет по залитому солнцем городу, показывает, где проходило русло канала, называет имена, даты, события. Останавливаемся у ветхого мостика, перекинутого через полуобвалившийся ров с бревенчатыми стенами. Когда-то здесь, в стороне от реки, был водосброс первой в этом краю крохотной гидроэлектростанции. У мостика стоит, тоже как памятник прошлого, деревянный ворот. Подводя к нему, экскурсовод как бы вскользь роняет:

— Вот при помощи этого колеса поднимался и опускался щит-затвор водосброса. Не электричеством, а мускульной силой. В свое время такими же орудиями пользовались наши далекие предки...

Рассевшись на зеленой лужайке, мы слушаем рассказ о том, как строилась Мариинская система, какие по ней ходили суда, как открывались тяжелые ворота на шлюзах. Постепенно встает история русского гидростроительства — от первых рвов через древние волоки до современных шлюзов-гигантов. Очевидно, небыл интересно об этом знать и нашим читателям. Поэтому, прервав путешествие, вспомним давно минувшие времена и расскажем об основных этапах сооружения главного канала семилетки.

ДВИГАТЕЛЬ БОГАТСТВ РОССИИ

РУССКИЕ люди с древних пор задумывались над тем, как проложить водный путь с юга на север. Особенно остро встал этот вопрос в начале XVIII века в связи с основанием Петербурга и оживлением торговли с границей. Петр I задумал соединить верховья Волги с Балтикой. Да это и понятно. Молодой России, воздвигнувшей на берегах Невы новую столицу, требовался выход из центральных районов к морю. Внимание Петра I вначале привлек древний водный путь из глубины России к Ладожскому озеру, которым пользовались еще торговые люди Великого Новгорода. Но на этом пути встречался труднопреодолимый водораздел. Чтобы попасть из реки Мсты в Тверцу, приходилось суда перетаскивать по суше.

Петр I решил покончить с изнурительными «переволоками землею». По его повелению в районе Вышнего Волочка строится Вышневолоцкая водная система. Но ее пропускная способность оказалась весьма незначительной. Многие суда гибли в бурном Ладожском озере и разбивались о камни в Боровицких порогах.

Бедственное положение в судоходстве побудило Петра I искать более надежный и короткий путь между

Волгой и Петербургом. В 1710 году он поручил инженеру шотландцу Перри произвести разведку в Прионежье. О целях своей поездки этот «водяных дел мастер» писал: «Возложенное на меня поручение состояло в том, чтобы произведено могло быть в действие великое и полезное намерение царя, который имел в виду перенести всю торговлю как из Архангельска, так ровно и из других пределов царства своего, в новый город Петербург, построенный им на устье Невы».

Побывав в Прионежье, Перри обследовал рельеф местности, заставлял мужиков рубить просеки и ставить вехи на трассе будущего канала. В следующем 1711 году Петр I сам пожаловал в Вытегру и проехал дальше, к древнему волоку. Император всея Руси предвидел, что соединение Каспийского и Балтийского морей будет иметь громадное военно-экономическое значение. Ради осуществления своей мечты он десять дней ходил по лесам и топям, беседовал с мужиками, присматривался к течению рек. Убедившись в правильности представленных расчетов, Петр затем побывал на Матко-озере и повелел рубить лес для строительства нового водного пути. Однако начало работ затянулось. В связи с усложнившейся международной обстановкой Петр I вынужден был отвлечься на другие дела и выступить в Прутский поход.

Царской России потребовалось около ста лет для того, чтобы осуществить смелый петровский замысел. Преемники Петра I быстро забыли о его проекте. Строительные работы начались только в 1799 году. Часть денег на сооружение канала выделила императрица Мария из средств на благотворительные дела и сиротские дома, над которыми она шефствовала. Такая «щедрость» русской царицы послужила для правящих кругов самодержавной России поводом назвать систему «Мариинской».

Строительство тянулось одиннадцать лет. За это время были возведены сложные гидротехнические сооружения для питания водой мелководных участков, создана густая сеть шлюзов на реках Вытегре и Ковже. 21 июля 1810 года по Мариинке открылось сквозное движение судов.

Первые годы эксплуатации водного пути показали многие его неудобства. От Рыбинска до посада Крохино товары отправлялись на обыкновенных баржах, а затем для прохода по бурному Белому озеру перегружались в палубные суда — «белозерки». На перегрузку тратилось много времени и средств. При первом попутном ветре «белозерки» отправлялись в плавание, но в дороге их нередко настигали внезапно поднимавшиеся штормы. Далеко не каждому судну удавалось дойти до устья Ковжи или возвратиться назад. Только в один день, 27 августа 1832 года, на Белом озере во время бури погибли или были сильно повреждены 62 баржи. Все это замедляло и удорожало доставку грузов. Так, рейс от Рыбинска до Петербурга длился 100—110 суток. Стоимость перевозки товара часто равнялась его собственной стоимости. Не случайно в то время сложилась поговорка: «За морем телушка — полушка, да рубль перевоз».

Для обеспечения безопасности движения встал вопрос о строительстве каналов в обход Белого и Онежского озер. В 1843—1846 годы был прорыт Белозерский канал и в 1845—1852 годах — Онежский канал. Теперь судам уже не страшны были бури и штормы.

Однако одно это не могло существенно улучшить Мариинскую систему. На Шексне и Свири имелось много порогов. Стремительное течение этих рек создавало большие трудности для судоходства.

В 1858—1870 годах проводились работы по переустройству Мариинки. Руслу мелководных рек были расчищены и углублены, а многие двухкамерные шлюзы

переделаны на однокамерные. Все это позволило значительно увеличить пропускную способность системы. Путь от Рыбинска до Петербурга сократился до 35—65 дней. Естественно, сильно упала и стоимость грузо-перевозок.

Впоследствии Мариинская система еще несколько раз переделывалась и совершенствовалась. В середине 80-х годов произведено переустройство водораздельного канала. Из верховьев Вытегры в верховья Ковжи был прорыт Ново-Мариинский канал, ибо старый из-за большого количества шлюзов имел слишком малую пропускную способность. Вслед затем строители расчистили фарватер на реках Ковже, Вытегре и др. К тому времени на Мариинской водной системе находилось 24 однокамерных и 7 двухкамерных шлюзов. Через двухкамерные шлюзы за сутки могло пройти только 33 судна, а за всю навигацию — около 5000 судов. В связи с возрастающим грузооборотом этого было явно недостаточно. Только к Петербургу в иной год проходило 3500 судов да 500 гонок с плотами. Следовательно, для караванов, шедших в обратном направлении на Рыбинск, оставалось только 1000 пропусков. Вот почему около половины судов в течение навигации не могло вернуться назад и застревало где-то в пути. Судовладельцы все чаще стали роптать и жаловаться на плохое состояние Мариинки.

«В настоящем своем виде система все-таки недостаточно удовлетворяет быстро возрастающему наплыву грузов, — писал К. Случевский в книге «По Северу России». — Грузовая способность ее не превышает 50 миллионов пудов, тогда как грузовая способность судов, плавающих по Волге и Каспию, достигает 150 миллионов. Из 900 верст протяжения всей системы удовлетворительными можно считать только 200 верст».

Под воздействием промышленников, купечества и судовладельцев Министерство путей сообщения образо-

вало особую комиссию для изучения создавшегося в судоходстве положения. Члены комиссии и «водяных дел» мастера в течение многих лет рядили-гадали, что делать с Мариинкой. Было составлено несколько проектов. В конце-концов Министерство признало целесообразным перестроить шлюзы так, чтобы через них проходили суда в 40 саженой. В результате пропускная способность водного пути могла увеличиться вдвое. Но из-за отсутствия у казначейства средств дело откладывалось. Наконец, в 1890 году деньги были отпущены.

Переустройство системы проводилось в течение шести лет. По масштабам того времени выполнен значительный объем работ. У наиболее опасных порогов на Шексне — Топорнинских, Ниловецких и Коленораменских — были воздвигнуты три каменных плотины со шлюзами. В верховьях Шексны спрямлены крутые изгибы, а у истока — сделана регулирующая плотина. Мели и перекаты оказались глубоко под водой. Белозерский канал был углублен и расширен.

Наиболее узким и небезопасным для движения судов по-прежнему оставался участок на реке Вытегре. Поэтому все шлюзы здесь были перестроены в однокамерные. В районе села Девятины появилась знаменитая Девятинская лестница. В крутых отвесных берегах, сложенных из задернованного песчаника и достигавших высоты 30—40 метров, на протяжении полутора километров было воздвигнуто шесть шлюзов. Они круто опускались один за другим и представляли собой гигантскую «лестницу». Сток воды был зарегулирован плотинами.

В середине 90-х годов реконструкции подверглись также Онежский и Ново-Ладожский каналы. На всем протяжении они были расчищены, расширены и углублены. Всего в тот период было построено 38 новых шлюзов и восемь плотин, расширены фарватеры рек,

расчищены гряды мелких порогов и т. д. Общая стоимость всех работ по переустройству Мариинской системы составила более 11 млн. рублей.

Следует, однако, сказать, что и после капитального «ремонта» Мариинской системы камеры почти всех шлюзов оставались деревянными. Из дерева были сделаны и двухстворчатые ворота. Наполнение и опорожнение камер шлюзов проходило через небольшие отверстия в воротах, перекрываемых клинкетными затворами.

На шлюзование затрачивалось слишком много времени и изнурительного труда. Ведь все работы на гидроузлах выполнялись вручную. Но все же после реконструкции Мариинки условия для судоходства значительно улучшились. По ней стали проходить суда длиной до 35 саж., шириной 4,5 саж., грузоподъемностью до 40 тысяч пудов. Время следования от Рыбинска до Петербурга сократилось до 30 дней. Современники отмечали как большое достижение то, что суда в течение навигации могли возвратиться обратно.

Пропускная способность перестроенного водного пути увеличилась вдвое. С Волги к Петербургу нескончаемым потоком пошли баржи с хлебом. Вот почему в то время Мариинская система считалась главным «хлебным путем» в столицу. Как отмечалось в одном справочнике, выпущенном в Петербурге в 1910 году, «за последние 14 лет через Онежский канал доставлено в столицу 513 миллионов пудов хлеба». Причем перевозки обходились очень дешево. Так, за доставку одного пуда из Рыбинска в Петербург платили от 7 до 10 коп.

Помимо хлеба, по воде перевозилось большое количество леса, пиломатериалов, нефти, соли и других грузов. Недаром на протяжении многих десятилетий Мариинку называли «двигателем богатств России». Она

не только давала работу речникам, плотогонам, лесозаготовителям, но и кормила множество людей. В том же справочнике по этому поводу сообщалось: «Дешевле, чем по Мариинской системе, нельзя провезти груз с Волги в Петербург и северные губернии России, а потому она приносит большую пользу русскому народу. Если бы Мариинской системы не существовало, то хлеб в северных губерниях был бы гораздо дороже...».

Однако в первые годы XX столетия грузооборот стал постепенно снижаться. Дело в том, что водный путь от Волги к Балтике не мог конкурировать с быстро растущей сетью железных дорог, которые перехватывали грузы, предназначенные для перевозки по воде. Если в 1897 году по Мариинской системе было пропущено 4565 судов, то в 1900 году — 2451, в 1901 — 2274, а в 1902 году — лишь 1255 судов.

Мариинская система хотя и была далеко не совершенна, но по тому времени она считалась первоклассным гидротехническим сооружением. Не случайно на Всемирной выставке в Париже в 1913 году она была удостоена Большой золотой медали как выдающееся достижение русской инженерной мысли. Право же, стоит гордиться таким прошлым!

НОВАЯ ИСТОРИЯ СТАРОЙ МАРИИНКИ

НОВАЯ история Мариинки началась после Великого Октября. В годы гражданской войны она приняла на свои плечи львиную долю грузоперевозок. Из Рыбинска на северо-запад тянулись караваны барж, в трюмах которых находилось зерно для рабочих Красного Питера.

Шли по Мариинке и военные корабли. В августе 1918 года, когда враг рвался к Царицыну, В. И. Ленин послал телеграмму в Кронштадт с требованием срочно

направить на Волгу подкрепление. В тот же день в дальний путь отправились четыре миноносца: «Прыткий», «Прочный», «Ретивый» и «Поражающий». Было известно, что шлюзы-коробочки по своим габаритам не годятся для проводки таких кораблей. Но военная обстановка требовала пойти на риск. Советские моряки успешно выполнили задание Ильича.

В условиях гражданской войны не было возможности приступить к капитальному переустройству Мариинской системы. Но и в этот трудный для страны период Советское правительство изыскало средства для реконструкции отдельных ее участков. В 1919 году в нижнем течении Шексны, в сорока километрах от Череповца, заканчивается строительство Черепановского шлюза. Одновременно проводятся дноуглубительные работы на реках Ковже и Вытегре.

В годы первой пятилетки сооружается Беломорско-Балтийский канал, а на трассе Волго-Балта вступает в строй Нижне-Свирский гидроузел. Крупные суда получили возможность беспрепятственно проходить от Ленинграда до Вытегры. Но дальше к Волге путь им был закрыт.

Развитие грузоперевозок сдерживалось недостаточной пропускной способностью Мариинки. Реконструировать старую систему оказалось экономически нецелесообразным. Вот почему проектным организациям было дано задание приступить к составлению проекта нового глубоководного пути.

Весной 1934 года в верховья Волги, на водораздел рек Вытегры и Ковжи, в Прионежье прибыли партии изыскателей. Вновь были изучены три старых направления волго-балтийских соединений—Мариинское, Тихвинское и Вышневолоцкое. Правительственная комиссия, рассмотрев представленные материалы, признала наиболее выгодным Мариинский вариант. Было принято постановление вначале приступить к реконструкции

Верхней Волги, а затем развернуть работы на других участках. Осенью 1935 года вблизи города Рыбинска, у крохотной деревушки Переборы, там, где Шексна впадала в Волгу, началось строительство Рыбинского гидроузла.

Осенью 1940 года, когда основные сооружения были построены, русло Волги перекрыли. А весной следующего года, незадолго до Великой Отечественной войны, началось наполнение чаши будущего водохранилища. Вешние воды, перехваченные плотиной, стали растекаться по Молого-Шекснинской низменности.

18 мая 1941 года на созданном по воле советских людей Рыбинском водохранилище был поднят флаг навигации.

Там, где раньше были непроходимые топи и болота, пролегли глубоководные трассы. Водный путь от Москвы до Рыбинска сократился на 1100 километров, от Углича до Череповца на 142 и от Череповца до Рыбинска — на 77 километров.

Благодаря подъему уровня воды в Рыбинском море сделались судоходными прежние мелководные участки Мологи, Суды, Согожи и других рек. Впервые в истории волжского судоходства по новым трассам могли плыть большегрузные суда. В стране прибавилось около четырехсот километров освоенных голубых дорог.

Однако по-прежнему узким местом на пути к Неве оставался участок от Череповца до Вытегры. Представьте себе широкое асфальтированное шоссе. Днем и ночью мчатся по нему машины. Скорость — 80—100 километров в час. Ехать по такой трассе — одно удовольствие. Но вот шоссе обрывается и дальше идет размытая дождями проселочная дорога. Шоферы переключают «газ». Машины уже не мчатся, а надсадно урча, еле-еле ползут. Потом — снова шоссе. Вырвавшись на просторную магистраль, шоферы с облегчением вытирают пот с лица и нажимают на рычаги.



На Волго-Балте ночью.



**Белозерск.
Успенский
собор.**

**На Череповецком
море.**





Общий вид Кирилло-Белозерского монастыря.



**Кириллов,
Успенский собор
и
крепостные стены
древнего монастыря**



Вот так до недавнего времени было и на водном пути от Рыбинска до Ленинграда. Вначале крупные суда плыли по Рыбинскому водохранилищу до Череповца, но дальше водная дорога как бы обрывалась. Грузы приходилось переваливать в мелкие суденышки. Карабкаясь через шлюзы старой Мариинки, они с трудом вползали на водораздел. На этом участке скорость обычно не превышала двадцати километров в сутки. В Вытегре, перед входом в Онежское озеро, снова перевалка грузов, но уже на более крупные озерные суда.

Вспоминая о судоходстве по старой Мариинской системе, капитан теплохода «Шкипер Попов» В. Шаряев, проработавший на водном транспорте ни один десяток лет, рассказывает:

— Хотя Мариинку и называли «чудом гидротехники», но не по росту она была нам. Что это за работа? Все равно, что в наше время при тракторе землю сохой ковырять. В самом деле, пароходы и теплоходы плыли по шлюзованным лестницам как улитки. Не успеешь пройти один шлюз — впереди другой. Бывало, от Вытегры до Череповца по пятнадцать суток добирались...

Действительно, обветшала и устарела Мариинка. Жизнь настоятельно требовала ускорить создание единой глубоководной системы, соединяющей внутренние водные пути Европейской части Советского Союза. Впервые вопрос об этом был поставлен в 1939 году на XVIII съезде партии. Советское правительство утвердило проект переустройства Мариинской водной системы.

В 1940 году на берега Шексны и Вытегры прибыли строители. Началось сооружение Череповецкого и Вытегорского гидроузлов, но, в связи с вероломным нападением немецко-фашистских захватчиков на нашу страну, работы пришлось приостановить.

РЕКИ ПОКОРЯЮТСЯ ЛЮДЯМ

ОТГРЕМЕЛИ бои. Не успела страна залечить раны, нанесенные врагом, как на повестку дня вновь встал вопрос о Волго-Балте. В 1947 году Совет Министров СССР принимает постановление о возобновлении строительства на Волго-Балтийском водном пути.

Следует сказать, что у Волго-Балта трудная биография. Работы на трассе не раз приостанавливались. Строители вынуждены были брать путевки на другие стройки, а потом снова возвращались на берега Вытегры и Шексны.

В первые десять послевоенных лет строительство мало продвинулось вперед. Из-за организационных неувязок темпы работ в тот период были крайне низкими.

Коренные изменения в судьбу Волго-Балта внес XXI съезд партии. По семилетнему плану развития народного хозяйства СССР строительство его было отнесено к числу первоочередных. Правительство выделило на сооружение канала необходимые материально-технические ресурсы.

Вскоре на Волго-Балте наступили большие перемены. Темпы работ нарастали с каждым днем. Пуск канала намечался на конец семилетки.

— А нельзя ли завершить строительство раньше установленного срока, — задумались специалисты. — Как обогнать время?

Начались творческие поиски. По первоначальному проекту предусматривалось построить на трассе девять шлюзов с насосной станцией для подкачки воды в канал. Инженеры-гидростроители М. А. Горин, В. И. Королев, Н. П. Иванов и А. Ф. Дорофеев пришли к выводу, что можно упростить схему Волго-Балта. Они предложили не возводить двух гидроузлов, а пройти водораздельный участок глубокой выемкой и создать

единый бьеф между шестым шлюзом у села Девятины и девятым шлюзом на Шексне *).

Какие же были преимущества нового проекта? Углубление водораздельного канала увеличивало объем земляных работ, но зато уменьшало количество трудоемких и гидротехнических сооружений. Улучшались условия для судоходства. Раз на трассе будет меньше шлюзов, значит возрастет пропускная способность водной системы.

Предложение новаторов было принято. Видоизмененный проект вступил в силу. Началась упорная борьба за то, чтобы быстрее претворить его в жизнь.

Осенью 1960 года волгобалтовцы одержали первую победу. В канун 43-й годовщины Октября в двух местах была перекрыта река Вытегра. В эти осенние дни в зоне Вытегорского гидроузла никогда еще не бывало такого скопления техники. Днем и ночью к шлюзу шли самосвалы. Сбросив балласт, они отправлялись снова в рейс, а бульдозеры подавали груды песка к будущей перемычке.

Подготовка к перекрытию Вытегры началась еще в мае. Создав запас инертных материалов, строители соорудили оградительные дамбы. Потом от обоих берегов начали отсыпать грунт в тело плотины. Для реки оставался лишь узкий проход. Теперь же предстояло окончательно преградить ей путь.

Строители и жители города Вытегры давно ждали этого дня. Наконец, он настал. Вечером 16 октября началась выемка грунта с перемычки. Энергичные взлеты ковша экскаватора. Перемычка становится все тоньше, и вдруг струйки воды устремились в подводный канал.

На другой день предстояло преградить путь реке. В ожидании команды выстроились бульдозеры. Взмах

*) Впоследствии проектировавшийся девятый шлюз стал седьмым.

руки, и вот они ринулись вперед. В воду обрушиваются десятки тонн балласта. Река бурлит и клокочет. По всему видно, ей не хочется покоряться. А бульдозеры продолжают сбрасывать груды песка.

С каждой минутой перемычка нарастает, а русло реки становится уже. Остается 10... 5... 3 метра. Но вот края плотины смыкаются. Люди, стоявшие на берегах, бросаются навстречу друг другу. Тут же, на месте укрощенной реки, состоялся митинг. С чувством гордости волгобалтовцы говорили о первой победе. А 20 октября им пришлось брать новый рубеж. Он был совсем рядом, в десяти километрах, в створе Белоусовского гидроузла. Точно так же, как и несколько дней назад, в этом месте строители перегородили Вытегру. Отныне она потекла по новому руслу.

Большой участок старой Мариинки с десятью шлюзами перестал существовать. Вместо них были воздвигнуты два железобетонных гиганта. А весной 1961 года у стен города Вытегры заплескались волны нового водохранилища. 17 мая через Вытегорский гидроузел был пропущен первый караван судов.

Строительство Волго-Балта вступало в решающий период. Передним краем ударной стройки становился Череповецкий гидроузел. 19 ноября 1962 года началось перекрытие Шексны. К банкету нескончаемым потоком шли самосвалы. В клокочущий водоворот сбрасывались камни и бетонные кубы. Над Шексной опускалась ночь, но наступление на реку продолжалось.

На следующий день проран сузился до нескольких метров. В воду сбрасывались специально подготовленные тяжелые монолиты. В тесном проходе река все еще продолжала бурлить, но уже как-то обессиленно. Вот, наконец, каменный пояс сомкнулся. Шексна пошла по новому руслу.

В конце мая 1963 года основные работы на Череповецком гидроузле были завершены. Строители с не-

терпением ожидали самого волнующего момента — спуска донных затворов на гидроэлектростанции и рождения нового моря.

Рано утром 28 мая водолазы, в последний раз спустившись на дно реки, доложили о готовности сооружений к перекрытию Шексны. На вахту заступили монтажники.

Вечером 30 мая, когда на место встал последний щит донных затворов. Шексна остановилась. Началось наполнение чаши водохранилища.

15 июня 1963 года состоялось открытие Череповецкого гидроузла. Собравшись на митинг, строители с радостью говорили:

— Принимай, Родина, наш трудовой подарок — новый гидроузел с самым молодым на земле морем.

А в это время на щитах перед входом в шлюз вспыхнули зеленые огни светофоров. Теплоход «Менделеев», расцвеченный флагами, медленно поплыл навстречу исполнским башням. Под ликующие возгласы «Ура» строители разрезали традиционную ленточку. Путь открыт!

Так в летопись Волго-Балта была вписана еще одна трудовая победа.

ДНИ ВЫСОКОГО НАПРЯЖЕНИЯ

СПУСКОМ Череповецкого гидроузла основные работы на южном склоне заканчивались. Но строителей ждали новые большие дела. Все внимание требовалось перенести на северный склон. Здесь предстояло возвести еще четыре шлюза, две плотины, водосброс, подходные каналы, дамбы. Колоссальный объем работ!

Выступая на собрании партийного актива 30 июля 1963 года, начальник «Волгобалтстроя» А. С. Хмельницкий говорил:

— На строительстве Волго-Балта наступил решающий период. От того, насколько мы справимся с поставленными задачами, зависит пропуск судов по всему каналу. Объемы работ велики, но отступить нельзя. У нас сейчас нет второстепенных объектов. Все нужно, все важно, все срочно!

Страна вооружила строителей мощной техникой. Работы развертывались по всей трассе от Шумкина до Новинок. Многокилометровая строительная площадка в то время напоминала место большого боя. Кругом развороченная бульдозерами и экскаваторами земля. Возводились дамбы, перемычки, плотины. А где-то внизу, на дне котлованов, арматурщики и бетонщики готовили под бетонирование блоки. Мощные краны подавали тяжелые металлоконструкции, доски для опалубки, бады с бетоном. Над всем этим стоял неумолчный гул моторов.

2 ноября 1963 года волгобалтовцы перекрыли Вытегру в створе Новинкинского гидроузла. Плотина навсегда перегородила русло реки. Добрая старушка Мариинка прекратила свое существование.

Когда строители собрались на митинг, по радио было передано сообщение о запуске в космическое пространство автоматической станции «Полет-1». И не случайно кто-то сказал:

— Мы работаем в одном графике с космонавтами. Действительно, где-то там, в космосе, плыл воздушный корабль, а здесь, на земле, люди покоряли свою нравную реку. В этих событиях было, конечно, совпадение, но волгобалтовцы испытывали особую радость. Дела у них шли хорошо. К тому времени годовой план строительного-монтажных работ был уже перевыполнен.

Поздравляя коллектив с трудовыми успехами, начальник «Волгобалтстроя» А. С. Хмельницкий как бы в шутку, но в то же время и всерьез сказал:

— Вспомните, товарищи! Когда мы открывали путь через Череповецкий шлюз, в космос взлетели Валерий Быковский и Валентина Терешкова. Сегодня в космосе «Полет-1», а мы на Волго-Балте перекрываем Вытегру. Как видите, мы идем в ногу с космонавтами.

Гидростроители брали новые рубежи. 21 ноября 1963 года государственная комиссия приняла в постоянную эксплуатацию сооружения Вытегорского и Белоусовского гидроузлов. А по соседству с ними, на северном склоне, словно сказочные замки, выросли еще шестнадцать башен шлюзов-великанов.

Зимой 1964 года важнейшим объектом стройки становится Пахомовский гидроузел. Сооружение его по ряду причин началось позднее других. Между тем этот гидроузел самый большой и самый сложный на Волго-Балте. Только одного бетона здесь нужно было уложить свыше ста тысяч кубометров.

Вначале не все шло гладко. Строителей неотступно преследовали грунтовые воды. Подземные фонтанчики прорывались то в одном, то в другом месте. Основания блоков превращались в вязкую трясину. Мощные насосы круглые сутки откачивали воду. Но и это не помогало. Тогда люди спешно сооружали водоотводные лотки, а когда требовалось, брали в руки ведра. Однажды оползнем завалило только что сданный блок. Пришлось крепить откосы и начинать все сначала.

Серьезным экзаменом для волгобалтовцев явилась весна 1964 года. Другим важным объектом тогда стал водораздельный канал. До начала навигации оставалось совсем мало времени, а нужно было вынуть еще тысячи кубометров грунта, разобрать перемычки, довести до требуемых габаритов судовую ход. Впервые в зимних условиях через покрытые льдом шлюзы и каналы Мариинской системы к месту работы были проведены землечерпательные суда. Не успел сойти снег,

а на трассу вышли земснаряды, землесосы, шаланды, размывочные станции. Вся эта армада диковинных кораблей двинулась в новое наступление.

Весна усложнила условия работы. Полые воды, затопив поймы рек, размывали свежие откосы и дамбы. Берега канала то и дело оплывали. Но это еще пустяки по сравнению с тем, какие «фокусы» стала выделять природа. На некоторых участках происходили громадные оползни. Тяжелые грунты, покоившиеся на толстых слоях торфа, пошли на канал. Увлекая за собой лесные массивы, они загромождали судовой ход. С подобными явлениями никогда еще не приходилось встречаться. Много потребовалось усилий, чтобы расчистить прорезь канала. Гидромеханизаторы сутками не уходили на отдых. Земснаряды часто наталкивались на огромные валуны, затонувшие бревна, скальные участки. Багермейстеры то и дело застопоривали машины. Впрочем, на трассе доставалось всем. Работая нередко по пояс в воде, под проливным дождем, люди не знали отдыха.

Вместе с приближением пуска канала росло и напряжение в труде. На помощь строителям Волго-Балта прибыли метростроевцы Москвы, Ленинграда, Киева. Пожалуй, нигде еще не было на таком сравнительно небольшом участке столько машин и механизмов. В этот период на трассе работало 1500 автомашин, 130 бульдозеров, 70 экскаваторов, 42 тракторных крана, 50 земснарядов и землечерпалок. Подчиняясь воле людей, они вгрызались в скалы, перемещали с места на место горы песка, доставляли на объекты материалы. Сколько бы для выполнения всех этих работ потребовалось рабочих рук и конной тяги! Пожалуй, получились бы астрономические цифры.

На память невольно приходила старая Мариинка. В одном из дореволюционных справочников указывалось, что на ее строительстве было занято 15 тысяч

рабочих и 8 тысяч лошадей. Когда журналисты напомнили об этом А. С. Хмельницкому, он, рассмеявшись, сказал:

— Ну, по лошадям мы отстали. Как видите, на стройке ни одной. Да и людей у нас поменьше. А вот объемы работ? Впрочем, невозможно сравнивать несравнимое...

Трасса жила напряженной жизнью. Работы велись круглые сутки, без выходных дней, по скользящему графику. На Новинкинском и Пахомовском гидроузлах пошел «большой бетон». На предельной скорости вели свои зилы и мазы шоферы. Пока дорога не пала, надо спешить... По ночам подъездные пути к карьерам и дамбам были расцвечены светом автомобильных фар. Огни, огни, огни!

Такого размаха и такого высокого накала не бывало за весь период сооружения канала. Да это и понятно. Большая армия, завершая успешно развивающееся наступление, штурмом брала последние рубежи. В штаб строительства один за другим поступали рапорты трудовых побед. О том, как напряженно бился пульс стройки в последние предпусковые дни, говорят скупые строки из летописи Волго-Балта:

7 мая. Опущены затворы на 33-м водосбросе. Началось наполнение Новинкинского водохранилища.

11 мая. Под напор поставлен третий шлюз. В камеру хлынула вода со стороны Белоусовского водохранилища.

17 мая. Вечером началось затопление четвертого шлюза.

25 мая. Рабочая комиссия подписала акт готовности к принятию проектного напора сооружений Пахомовского гидроузла.

26 мая. В 12 часов дня отдана команда приступить к съему перемычки на 66 канале. Вода пошла к шестому шлюзу. Почти одновременно началось последнее

перекрытие реки Вытегры в створе Пахомовского гидроузла.

28 мая. Рано утром приступили к съему перемычки, отделяющей северный склон от южного. В 11 часов 30 минут воды Череповецкого водохранилища, повернув вспять реку Ковжу, подошли к шестому шлюзу.

29 мая. Открыты клинкеты на верхних воротах шестого шлюза. Начался сброс воды в Новинкинское водохранилище...

В начале июня по шлюзованной лестнице впервые прошли «свои» суда — землесосы, земснаряды и землечерпалки, участвовавшие в прокладке канала. А в это время из Ленинграда и Череповца к Вытегре направлялись теплоходы, танкеры, самоходные баржи.

Хозяева голубой магистрали готовились к встрече посланцев пяти морей. На серых плитах подходного канала у входа в шестой шлюз кто-то начертал слова: «Волго-Балт построен! Добро пожаловать!»

СПАСИБО ВАМ, СТРОИТЕЛИ!

РАНИМ утром 6 июня 1964 года на Пахомовский гидроузел, к подножию бетонного гиганта, отовсюду стекались люди — строители, речники, местные жители. Пока гости знакомились с комплексом различных сооружений, на вахту встали эксплуатационники. В последний раз они проверяли оборудование. Понятно волнение строителей. Ведь они держат экзамен. А экзаменатор самый строгий — вода. Она не простит ни малейшей оплошности!

У причалов в ожидании стоят суда. Они пришли сюда с Волги, Москвы-реки, Волго-Дона. Ждут и люди, собравшиеся на берегу,

В восемь часов утра главный инженер управления Волгобалтстроя П. Д. Батунер отдает команду:

— Опустить эксплуатационные ворота!

Вокруг стало тихо-тихо. Смолк гул моторов. Вытянув длинные стрелы, неподвижно стоят подъемные краны. На откосах застыли бульдозеры, экскаваторы, самосвалы. Стройка замерла.

Впереди послышался приглушенный гул воды. В толпе — оживление. Люди с любопытством всматривались в глубокий проем камеры. В это время издали донесся гудок:

— Плыву-у-у-у...

В шлюз входит первый танкер, а вслед за ним — три рыболовецких сейнера. В огромном водном бассейне они чувствуют себя довольно свободно. Проходит несколько минут, и суда начинают погружаться вниз. Но вот шлюзование закончилось. Медленно раскрываются многотонные ворота. Вахтенный начальник повелительно командует:

— Судам разрешается выход из шлюза.

Воздух огласился пронзительными гудками. Корабли, покинув шестой шлюз, выходят в канал и направляются к пятому шлюзу.

Спустя несколько часов после пропуска судов через Пахомовский гидроузел приветливо распахнулись входные ворота на третьем шлюзе. По зову светофоров к ним направился теплоход «Терек», пришедший уже со стороны Онежского озера. Снова раздались знакомые команды.

Между пятым и шестым шлюзами караваны судов встретились. Это была волнующая и символическая встреча. Свершилось! Отныне Волга и Нева навсегда породнились между собой. Над новым рукотворным морем торжественно загудели сирены. Это капитаны салютовали строителям. В воздух взлетели кепки и девичьи косынки. Кто-то с чувством произнес с детства знакомые слова:

— Все флаги в гости будут к нам!

Да, теперь это уже не мечта досужего фантазера. С пуском Волго-Балта замкнулось голубое кольцо вокруг европейского материка. Кто знает, может быть недалек тот день, когда жители Вытегории или Череповца будут встречать у себя корабли, расцвеченные иностранными флагами.

Итак, первое пробное шлюзование судов прошло успешно. Волго-Балт принял на свою грудь первые караваны судов. Хорошо сказал об этом поэт:

Молодая дорога
Волго-Балт голубой,
Ты встаешь на подмогу
Делу нашему в строй!
Там, где баржи кружили,
Днищем землю скребя,
Мы тебя углубили,
Мы спрямили тебя.
Для могучего флота
Мы по мерке своей
Прорубили ворота
В лето белых ночей...

Главный канал семилетки начал свою трудовую жизнь. Правда, на гидроузлах не все еще работы были закончены, не каждый механизм действовал исправно, не везде судовой ход отвечал установленным глубинам. Но главное сделано — по новому пути пошли большегрузные суда, те, которых не принимала старая Мариинка.

В начале июля 1964 года по Волго-Балту открылось регулярное пассажирское движение. На трассу прибыла государственная комиссия. Специалисты придирчиво осматривали каждое сооружение, проверяли наладку оборудования, давали указания об устранении тех или иных недоделок.

На гидроузлах по-прежнему было оживленно. Объемы работ оставались сравнительно невелики, но трудоемкие. Бульдозеры «утюжили» откосы, штукатуры заделывали швы и сглаживали шероховатости на башнях шлюзов, девушки укладывали дерн по берегам канала, земснаряды продолжали углублять судовой ход. Одним словом, строители наводили на свое детище «косметику».

В конце октября 1964 года, когда все гидротехнические сооружения прошли испытания под нагрузкой, хозяева голубой магистрали рапортовали Родине:

— Задание партии выполнено! Главный канал семилетки построен досрочно!

27 октября 1964 года правительственная комиссия подписала акт о приеме Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина в постоянную эксплуатацию. Успешно выдержав трудный экзамен, гидростроители вручили речникам и эксплуатационникам ключ к пяти морям.

Строительство Волго-Балта было поистине всенародным делом. Его возводили не только те, что трудились на трассе. Новый канал рождался в раскаленных мартеновских печах, в цехах заводов и фабрик, в тиши конструкторских бюро и в лабораториях научно-исследовательских институтов. Ни одна область, ни одна республика не стояли в стороне.

«Вытегра, Волго-Балт» — по такому адресу непрерывным потоком шли самые разнообразные грузы. Оборудование и материалы для Волгобалтстроя составляли более 300 предприятий страны. В распоряжение строителей была дана мощная техника — экскаваторы, бульдозеры, башенные краны, тракторы, большегрузные самосвалы, насосы, компрессоры.

К стройке в Прионежье было приковано внимание многих коллективов рабочих, инженерно-технических работников и конструкторов. Далек от Вытегры Ере-

ван, но братская дружба не знает расстояний. Рабочие Ереванского электрозавода поставляли на Волго-Балт трансформаторы и электродвигатели. В Тбилиси изготовлялись станки по металлу, Вильнюсе — сварочные аппараты, Саранске — автоцистерны, Львове — автопогрузчики, Одессе — электроды и т. д.

Большой вклад в сооружение Волго-Балта вложили коллективы прославленных в стране предприятий — Ленинградского электромашиностроительного завода «Электросила» им. С. М. Кирова, Московского завода электрооборудования «Динамо», Ленинградского металлического завода им. XII съезда КПСС, ордена Трудового Красного Знамени завода «Уралэлектроаппарат». В содружестве с сотрудниками научно-исследовательских институтов они разработали и построили сложное энергетическое оборудование.

Благодаря помощи всех отраслей промышленности и транспорта строители Волго-Балта были обеспечены всем необходимым. В этом еще раз сказалось преимущество нашей социалистической экономики.

Большая работа была проведена по подготовке междуречья Шексны и Вытегры к затоплению. В зоне Волго-Балта переселено на новые места 218 населенных пунктов. Обновленные и помолодевшие, стоят они теперь на берегах рукотворных морей. Проезжая по трассе канала, нетрудно заметить блестящие новизной бревенчатые дома с антеннами на крутых крышах. На дне будущих водохранилищ вырублены леса на площади 9000 гектаров.

Волго-Балт нередко называют дорогой юности, а комсомольцев, участников великой стройки, — хозяевами голубой магистрали. Действительно, новый канал сооружен в основном силами молодежи. Только за последние три года по комсомольским путевкам из разных областей и республик страны на стройку прибыло 3408 девушек и юношей. Но больше всех среди вол-

гобалтовцев было, конечно, вологжан. Ведь трасса водного пути пролегает по территории Вологодской области. Вологодский обком ВЛКСМ направил на строительство Волго-Балта по комсомольским путевкам 735 девушек и юношей.

По инициативе комсомола Волго-Балт был объявлен ударной комсомольской стройкой. Благодаря трудовому энтузиазму молодежи самый большой в мире шлюз, над которым шефствовал комсомол, возведен в рекордно короткие сроки — за 18 месяцев.

Став участниками великой стройки, сотни рабочих показывали образцы трудового героизма. Возьмем, например, бригаду Александра Русанова. Двадцать шоферов этой бригады перевезли на самосвалах для строительства шестого шлюза весь бетон — свыше ста тысяч кубометров. Широко были известны на Волго-Балте имена украинцев Федора Скэробреха, Юрия Накула, Василия Маренко, посланцев солнечной Грузии Ивана Лопатури и Майора Балхамиошвилли, белорусских девушек Нины Волович, Зои Бык, Марии Буюк, латышей Ивана Кендысь и Карла Юршейс... Впрочем, перечислить всех невозможно. Ведь на трассе канала трудились тысячи строителей. Ни суровые морозы, ни проливные дожди, ни тучи надоедливой мошкары не испугали энтузиастов с горячими сердцами. Работая коммунистически, это они возвели Великий Голубой Путь.

Волго-Балт становится величайшим транспортным конвейером. Только за четыре месяца первой навигации по нему прошло 3600 судов. В трюмах этих судов перевезено свыше трех с половиной миллионов тонн грузов — на полтора миллиона тонн больше, чем в последнем году эксплуатации Мариинской системы. Но в тот период канал еще достраивался, и новый глубоководный путь использовался далеко не на полную мощность.

В навигацию 1965 года, которая продолжалась 196 дней, по Волго-Балту проследовало 11 тысяч судов. Перевезено 5 миллионов 200 тысяч тонн грузов — почти на миллион тонн больше запланированного.

Впервые в истории судоходства породнились между собой Балтийское, Белое, Каспийское, Черное и Азовское моря. Причем путь кораблей от советских субтропиков к невским берегам стал значительно короче. Чтобы попасть из Белого или Балтийского моря в Черное, раньше суда вынуждены были плыть окольными дорогами вокруг всей Европы. Теперь надобность в этом отпала.

Сбылись вековые мечты мореплавателей. Разве не удивительно, что русский лес из Медвежьегорска, с берегов Онежского и Ладожского озер, ни разу не перегрузившись с речных судов на морские, доплывет до Греции, Ирана и многих других стран? Нефть для Финляндии раньше перебрасывали по железной дороге из Ярославля до Одессы, а оттуда она совершала кругосветное путешествие на морских судах через Атлантику. Сейчас путь в 10 тысяч километров стал на 8840 километров короче. Недаром речники шутят, что советские люди «вторично прорубили окно в Европу».

С пуском Волго-Балта замечательные перспективы открываются для развития грузоперевозок между важнейшими экономическими районами страны. Блестящее свидетельство тому — открытие регулярных рейсов из Мурманска в Баку, из Ленинграда в Одессу, из Таллина в Ростов-на-Дону и т. д.

Другими стали скорости судов. Грузовые теплоходы ныне отмеривают по 20—25 километров в час. А давно ли, кажется, по Вытегре, Ковже и Шексне плыли буксиры со скоростью 5—7 километров в час.

Открытие Волго-Балта очень ощутилось в Ленинградском речном порту. Отправка и прием грузов здесь

увеличились более чем вдвое. Десятки речных судов стали подходить прямо к морским кораблям и принимать от них тюки с товарами, машины, пиломатериалы и т. д.

На линии Кандалакша—Череповец введены регулярные рейсы крупных теплоходов-рудовозов типа «Волго-Балт» и «Балтийский». Такие суда, специально построенные для Волго-Балта астраханскими судостроителями, перевозят по 2000—2700 тонн железорудного концентрата.

На отдельных участках новой водной магистрали пошли крылатые теплоходы типа «Ракета» и «Метеор». Развивая скорость 60—80 километров в час, они успешно конкурируют с автобусным, железнодорожным и даже воздушным транспортом как по стоимости проезда, так и по удобствам для пассажиров.

Грузооборот на Волго-Балте будет возрастать. К 1970 году он достигнет 20 миллионов тонн. По новой голубой дороге пойдут теплоходы водоизмещением в 5000 тонн.

Какие же грузы будут перевозиться? С Белого моря, из Карелии, Вологодской области широким потоком пойдет лес в центральные и южные районы страны, из Ленинграда — промышленное оборудование, с Кольского полуострова — апатиты, нефелины и бумага. Навстречу, с Волги, суда повезут донецкий уголь, металл, нефтепродукты, соль, пшеницу и т. д.

Волго-Балт станет главной хлебной дорогой из южных районов страны в районы северо-запада. По сравнению с прошлыми годами перевозка зерна по новому водному пути возрастает более чем в десять раз.

Значительный удельный вес в грузоперевозках займут товары на экспорт. По Волго-Балту пойдут суда в порты Финляндии, Польши, Швеции, Норвегии, Ирана и многие другие страны.

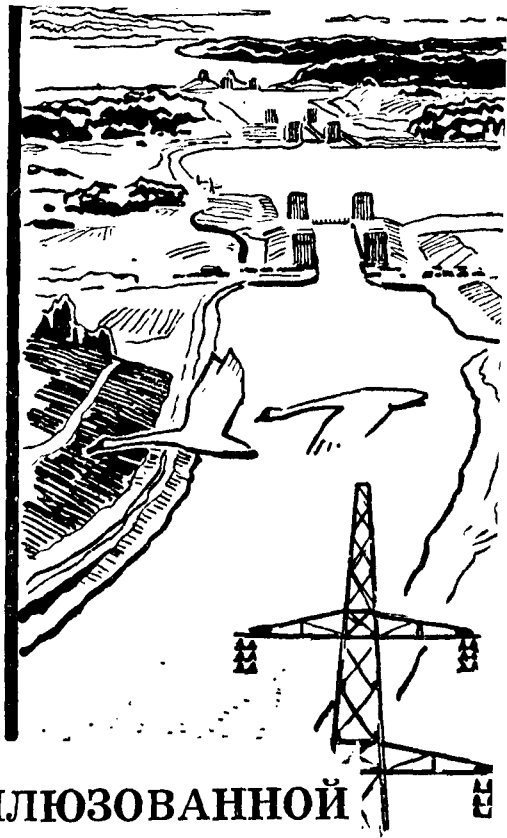
Стоимость перевозок грузов по новому водному пути втрое дешевле, чем по железной дороге. Это является важным стимулом увеличения грузооборота на водном транспорте. По предварительным подсчетам, после освоения прямых водных перевозок железной руды, химических грузов, угля, хлеба, нефти, соли, минерально-строительных и других грузов по Волго-Балту ежегодная экономия от транспортных расходов возрастет до 40 миллионов рублей.

Высокая экономическая эффективность нового водного пути позволит полностью окупить средства, вложенные в его строительство, в течение 14—15 лет.

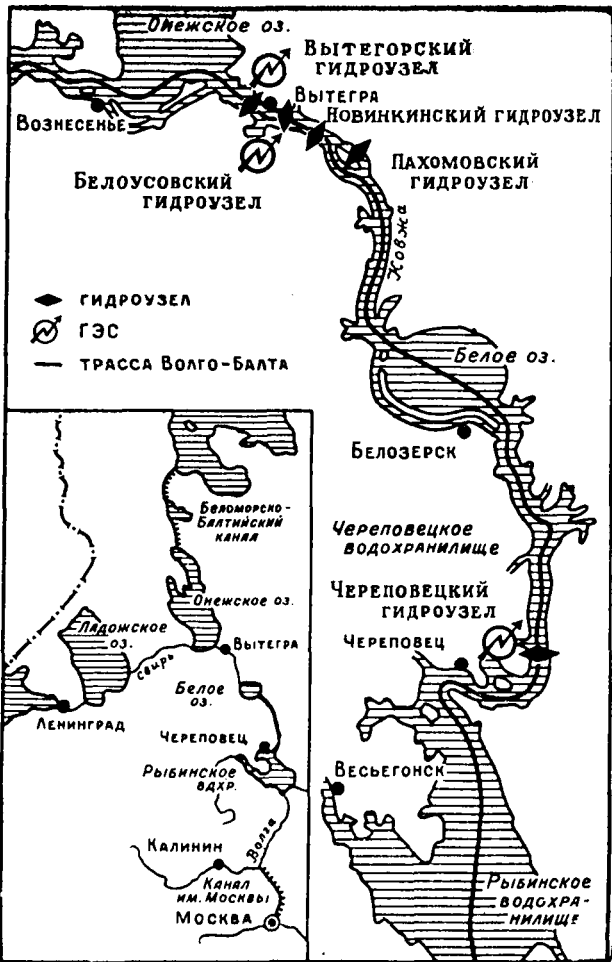
Благодаря Волго-Балту сильнее станет биться пульс Беломорско-Балтийского канала и канала имени Москвы. На первом из них перевозки грузов возрастут на 3—4 миллиона тонн, а на втором — на 1 миллион тонн.

Для транспортировки грузов прокладываются новые судоходные линии от Мурманска, Кандалакши, портовых пунктов на Онежском озере в районы Поволжья, Урала, в Одессу, Баку, Таллин, Ригу. Впервые по этим трассам пойдут комбинированные суда смешанного плавания — «нефтерудовозы».

Берега новой водной магистрали благоустраиваются. Вдоль канала ведутся посадки фруктовых и декоративных деревьев. Для проведения работ по озеленению в Вытегре создан специальный леспромхоз. На берегах Онежского озера и Новинкинского водохранилища оборудованы пляжи.



**ПО ШЛЮЗОВАННОЙ
ЛЕСТНИЦЕ**





КОРАБЛЬ ПОДНИМАЕТСЯ В ГОРУ

ОТ ГОРОДА Вытегры начинается шлюзованная лестница Волго-Балта. Прорезая склоны речной террасы, канал поднимается в гору. А на нем нанизаны, как жемчужное ожерелье, шлюзы и водохранилища. Когда плывешь по этим местам, невольно вспоминаешь строки из стихотворения В. В. Маяковского:

Где раньше
река
водицу гоняла,
лила наводнения,
буйна,
гола, —
теперь геометрия строгих каналов
мрамору в русла спокойно легла.

Поэт как будто имел в виду эти места. Именно здесь, в Прионежье, «геометрия строгих каналов» спокойно легла в русло реки Вытегры.

В наше время, когда люди покоряют природу и переделывают лицо земли, быстро стареют справочники.

В одном из них мы читаем: «Река Вытегра вытекает из болот близ Ковжского озера, впадает в Онежское озеро, имеет длину около 65 километров, ширину в устье 50—55 метров. В верховьях река по скорости своего течения носит горный характер. Может быть, поэтому, и называют ее Вытегрой-рекой, то есть вытекающей из горы...»

— Пойдите, пойдите, — прерывает паренек в спецовке, может быть один из тех, кто строил Волго-Балт. — Устарел ваш путеводитель. Вытегра не впадает теперь в Онежское озеро.

— Как так не впадает?

— Очень просто. Строители перекрыли всю географию...

Действительно, Вытегра впадала в Онежское озеро. Спускаясь по крутому склону, она стремительно неслась вдоль сжатых холмами отвесных берегов, крутила водовороты, размывала каменистое дно. Так было. Но три года назад началась новая история Вытегры. Построив плотины, гидростроители остановили реку. С пуском Вытегорского гидроузла устье ее можно назвать и верховьем. От Онежского озера до первого шлюза русло реки спрямлено. Там, где она делала крутые излучины, через перешейки прорыт канал. Судам ныне не приходится, как раньше, петлять по извилистому фарватеру. Все вокруг изменилось. Даже старожилы не могут определить, где проходил судовой ход старой Мариинки.

Теплоход плывет по водохранилищу. Слева по берегу тянется асфальтированное шоссе, по которому бегут машины. На отлогих холмах видны небольшие старинные села. Когда-то мимо них проходил бойкий торговый тракт от Архангельска на Петербург. По этому тракту якобы не раз проезжал Петр I. С его именем в Прионежье связано немало легенд и преданий.

Вон на пригорке, к которому вплотную подступает вода, одиноко стоят две сосны. Около них, по преданию, и останавливался, направляясь к водоразделу, великий реформатор России. Угощая мужиков заморским вином, он спрашивал их, можно ли «отсель проехать на Ковжу».

Место, где царь беседовал с крестьянами, назвали Беседной горой. Позднее в память о пребывании Петра здесь соорудили деревянную часовенку, напоминающую шапку Мономаха. Из поколения в поколение передавались рассказы о том, как царь-плотник путешествовал по «мхам зыбучим и лесам дремучим».

«Двугожды Петр Первый имел проезд при деревне Шестовой, через Вянгичей, — говорится в одной из легенд, записанных фольклористом Е. Барсовым почти сто лет назад. — Крестьяне из околных мест собрались во множестве, видимо-невидимо, на горе. День был гулярный. Наместный староста с выборными навстречу с хлебом-солью, как водится по русскому обычаю. Выступил Петр из коляски. Росту он высокого, ученья великого. Хлеб-соль принял и с крестьянами разговор держит:

— Какво да вы крестьяне поживаете и да какой у вас промысел есть?

Тут крестьяне пословечно стали ему высказывать:

— Близ четырех верст ниже сего места есть, надежа-государь, пристань Вянгинская. С Бадог гужом хлеб сюда возим, что идет Волгою, Шексною, Белым озером и Ковжою. С Бадог до Вянгичей на судах ехать невозможно, вода не сошла верст на пять, а далее на Вянгичей быстрина, пороги да пристани. Да строим еще, государь, корабли мореходные и водовяки...

Призадумался Петр, головой потряхивает и видит, что живут тут люди не слепцы, не по канату ходят. Народ сметливый, роботной. С тех пор это место и зовется Беседной горой...»

Сейчас Беседной горы нет. При строительстве канала она погрузилась на дно водохранилища, а часовенку перенесли на новое место. Стоит теперь она на солнечной поляночке как памятник деревянного зодчества. А сосны остались в окружении воды.

Впереди — Белоусовский гидроузел. Он вступил в эксплуатацию в 1961 году и заменил собой пять шлюзов Мариинской системы. В состав гидроузла входят шлюз № 2, оборудованный поворотным мостом на верхней голове, подходные каналы и причалы, земляная плотина, дамбы и водосброс. Водосброс, как и на Вытегорском гидроузле, совмещен с гидроэлектростанцией. Подпорными сооружениями образовано Белоусовское водохранилище.

Вот уже в течение четырех навигаций гидроузел действует бесперебойно. Вахтенные начальники, круглые сутки находящиеся на трудовом посту, «впускают» и «выпускают» караваны судов.

Покинув шлюз № 2, теплоход идет по Белоусовскому водохранилищу. Из воды кое-где проглядывают песчаные косы и заросшие кустарником островки. Судовой ход огражден бакенами. По берегам тянется цепь зеленых холмов. Совсем недавно эти каменистые гряды отстояли далеко от русла Вытегры, а теперь вода вплотную подступила к ним.

Белоусовское водохранилище хотя и невелико, но как только подует ветерок, на поверхности его поднимаются беспокойные волны. Они подмывают песчаные берега, и сосны, стоящие на откосах, с грохотом падают в воду.

Как обычно в пути, пассажиры ведут неторопливый разговор, сравнивают то, что было на трассе канала до затопления и какие перемены произошли.

— Речка-то Нагажма как раздалась! — слышится изумленный возглас. — А мост какой построили. Весь из железобетона!

Тот, кто по Волго-Балту едет впервые, не может знать, что до строительства канала Нагажма была совсем маленьким ручейком, а теперь, в связи с образованием водохранилища, разлилась на 100—150 метров. Вот почему потребовалось построить через нее большой железобетонный мост, соединивший приканальное шоссе.

— А вот с этих камней мы окуней ловили, — показывая на заросшую бурьяном котловину, поясняет наш собеседник. — Хорошо клевало...

Пассажиры опять с недоумением посматривают на рассказчика.

— Да как же вы ловили? Тут и воды-то нет...

Путешественникам невдомек, что, когда прорыли новый канал, русло реки, оставшись в стороне, совсем обсохло. В обнажившейся котловине лежат огромные валуны.

Вот и Новинкинский гидроузел. Впереди три гигантских ступеньки кряду — третий, четвертый и пятый шлюзы. Они отделены друг от друга водными площадками по 900—1100 метров.

Следует сказать, что в отличие от других гидроузлов в районе поселка Новинки своеобразные гидрологические условия. Река Вытегра имела здесь наибольшее падение — до 4 метров на 1 километр. Вот почему на этом небольшом участке потребовалось возвести целую шлюзованную лестницу.

Новинкинский гидроузел сдан в эксплуатацию в середине мая 1964 года. В его состав входят три шлюза (№ 3, 4, 5), подводящие каналы, межканальные, бьефы, земляные плотины, дамбы, водосброс и водоспуски. По своему устройству — это сложное гидротехническое сооружение. Заметим, что у верхней головы шлюза № 4 находится самое большое на Волго-Балте напорное сооружение — дамба, высота которой равна 25 метрам.

Трасса нового водного пути через гидроузел проходит по правому склону речной долины в 400—500 метрах от русла реки Вытегры. Когда вступил в строй Волго-Балт, восемь шлюзов Мариинской системы остались в стороне и обсохли.

Подпором плотины и дамбы у шлюза № 5 образовалось Новинкинское водохранилище. Под водой этого искусственного водоема скрылись Кандусский лесозавод, Севастьяновская гравийно-сортировочная фабрика и Девятинская база флота. На дне водохранилища оказались также три старых шлюза.

Теплоход взбирается по крутым «ступенькам» Новинкинской лестницы. Шлюзование проходит точно так же, как и на других гидроузлах. Мы уже привыкли к тому, как вспыхивают зеленые огни светофоров, как открываются ворота в шлюзы, как по бетонным стенам ползут поплавки-рамы... Но все же здесь — потрясающее зрелище. Впереди, поднимаясь по речной террасе, вырастают, как сказочные замки, двенадцать величественных башен. Над ними кружат вездесущие чайки. Как-то трудно представить, что совсем недавно вот здесь стоял лес, паслись стада скота, над дорогой клубилась пыль.

Волгобалтовцы отдавали своему детищу все силы, всю энергию, весь жар души. Без этого невозможно было бы, несмотря на мощь техники, переместить 63 миллиона кубометров земли, уложить свыше 750 тысяч тонн железобетона, смонтировать 14 тысяч тонн металлоконструкций и гидротехнического оборудования, покорить Шексну и Вытегру.

В пути мы встречаемся не только с чудесной новью, но и совершаем своеобразный экскурс в историю. В некотором отдалении от трассы нового канала проходило русло Мариинской водной системы. С борта теплохода хорошо видны обсохшие и полуразрушенные деревянные гидросооружения. Перед нами — снова век

минувший. А вот, пожалуй, самый уникальный экспонат с довольно необычной судьбой. Речь идет об одном из шлюзов Мариинки, расположенном у поселка Марково. Он был построен еще в 40-х годах прошлого столетия. Потом при реконструкции водной системы отслужившее свой срок сооружение затопили. Никто не подозревал, что суда плыли над скрывшимся под водой шлюзом. Но вот, когда при строительстве нового гидроузла Вытегру перекрыли, старый канал обмелел. Древний шлюз, находившийся семьдесят лет под водой, оказался на земной поверхности.

Из пятого шлюза теплоход выходит в Новинкинское водохранилище. По своим размерам оно невелико, но его воды вполне достаточно для питания канала. По берегам — обычный речной пейзаж. Холмы, перелески, желтеющие квадраты полей.

Вдали показались сооружения Пахомовского гидроузла. Около него, в селе Девятины, на взгорье стоит редкий памятник русского зодчества — Успенская церковь. С палубы хорошо виден этот деревянный храм, возведенный в 1770 году. Несмотря на скромные размеры, он поражает простотой архитектурных форм и поэтичностью своего облика. В основу постройки принят четверик, на котором покоится пять глав. Четыре из них расположены по кругу, а пятая, возвышаясь над остальными, стоит посредине. Успенская церковь, как и дивные храмы в Кижях, свидетельствует о высоком мастерстве северных умельцев.

Вблизи Девятин тоже видны остатки сооружений бывшей Мариинки. Из бурой слежавшейся глины торчат сваи, ручные приводы, при помощи которых пропущались суда, венцы срубов. До образования водохранилища здесь находилась знаменитая Девятинская лестница, построенная в конце прошлого столетия. В крутых отвесных берегах реки, сложенных из задернованного песчаника, на протяжении полутора километров

было воздвигнуто шесть шлюзов. В то время это сооружение считалось чуть ли не венцом русской гидротехники. Перед пассажирами, которым предстояло плыть по Вытегре, к Онежскому озеру, открывалось захватывающее зрелище.

«Великолепен вид на чудо гидротехники прошлого столетия! — писали авторы одного из путеводителей «По водным путям северо-запада». — Стоя на носу парохода, мы видим перед собой убегающую вниз, в глубокое ущелье, темную, напоминающую черное полированное стекло, ленту воды, которую пересекают плотины. Один за другим тянутся шлюзы. Спускаясь по крутому склону, они образуют каскадную лестницу. Суда, поднимающиеся по этой лестнице, издали кажутся сказочными корабликами...»

Да, вид, конечно, живописный. Но речникам тут было не до любования природой. Подъем и спуск судов по «лестнице» сопровождался большими трудностями. Только на участке от Подпородья до Белого ручья буксировщику требовалось заводить баржу в камеру шлюза и выводить ее оттуда 52 раза. На это уходило сутки, а иногда и больше.

На теплоходе снова заходит разговор о былом и пережитом.

— Кто-кто, а я-то знаю, что такое Мариинка, — говорит пожилой пассажир в темно-синем кителе с золотыми нашивками на рукавах. — Бывало, здорово доставалось при проводке судов. Но все же я добрым словом вспоминаю Мариинку. Ведь она поила и кормила тысячи людей. Право, было бы несправедливо забывать об этом...

В беседу вступает уже немолодых лет женщина. В свое время она работала на старых шлюзах, а теперь пропускает суда по Волго-Балту.

— Вот и не стало больше Мариинской системы. Срыли все...

Вихрастый паренек, обращаясь к женщине, спрашивает:

— А вам не жаль Мариинку-то?

— Жаль? Да что ты, — оживилась женщина. — Я только и думала о том, чтобы быстрее Волго-Балт открыли. Хватит, поворочали рычагами...

— Да, что жалеть, — вмешивается в разговор новый пассажир. — Нынче-то вон какая жизнь на наших берегах засветилась... Да то ли еще будет!

Видимо, этот путешественник по Волго-Балту немножко лирик и мечтатель. Он начинает рассказывать о том, как в недалеком будущем изменится не только экономика, но и природа Прионежья. Пополнится новыми обитателями растительный и животный мир. Берега канала украсят редкие в здешнем краю деревья — лиственницы, голубые ели, вязы и клены. Водохранилища будут заселены ценными видами рыб.

— Так, вы говорите, Радищев назвал каналы реками рукодельными? — вступая в разговор, спрашивает совсем юная девушка, с обветренным загорелым лицом. — Красивое название... Но оно, как и Мариинка, тоже устарело. Слов нет, наши предки строили надежно, прочно. А вот посмотрите на наше рукоделье!.. — Девушка взмахом руки показывает на башни шестого шлюза и с чувством добавляет: — Вот это красавец!

Действительно, шестой шлюз самый крупный и самый величественный на Волго-Балте. Да не только на Волго-Балте! Ему нет равного в мире.

Шестой шлюз Волго-Балта в полтора раза больше остальных и, пожалуй, занял бы целый городской квартал.

Гидростроители выполнили огромный объем работ. Только одного грунта было вынута из котлована 600 тысяч кубометров, уложено железобетона 100 тысяч тонн, смонтировано металлоконструкций, армоферм, арматуры и механизмов 7000 тонн.

В отличие от других шлюзов Волго-Балта шестой шлюз способен выдержать мощный напор воды. Наполнение его производится через верхнюю голову изпод щита. Чтобы обеспечить спокойный и безопасный отстой судов во время шлюзования, гидростроители осуществили ряд новых технических решений. Днище, имеющее разрезную по оси конструкцию, делится на секции. Шлюз оборудован верхними и нижними ремонтными двустворчатыми воротами. Камера гашения сделана в виде монолитных бычков с решеткой из сборных железобетонных балок.

Входим в шлюз. К нашему теплоходу пришвартовывается волжский грузотеплоход «Козьмодемьянск». Сзади занимают свои места два танкера и какой-то катерок. Указывая на «Козьмодемьянск», кто-то из туристов говорит:

— Да ведь это же чудо, что вот такие белуги в Вытегру пожаловали....

Действительно, «Козьмодемьянск» выглядел внушительно. Грузоподъемность — две тысячи тонн, длина — более ста метров, мощность — тысяча лошадиных сил.

Но для волгобалтовцев такие суда уже не чудо. По трассе нового канала проходили пятитысячники: «Волго-Дон-7» и «Балтийский-18». Это уже суда морского класса. Если наш спутник назвал «Козьмодемьянск» белугой, то их, пожалуй, можно было бы сравнить с китом. Причем, пришли они сюда с морских просторов. Так, «Балтийский-18» прошел путь от Баку до Мурманска. Во время этого рейса он бороздил воды Баренцева, Белого и Каспийского морей. Расстояние почти в шесть тысяч километров покрыто за 15 суток. Ничего подобного в истории речного судоходства еще не бывало!

Недалеко от Девятин находится село Петровское. С этим селом связано рождение Мариинской системы. Более двух с половиной столетий назад здесь прово-

дил изыскательские работы инженер Перри, а вслед за ним к Маткоозеру, на водораздел, пожаловал Петр I. Осматривая местность, по которой должен был пройти канал, он прошел десятки верст по дремучим лесам и болотам.

Спустя сто лет в память о пребывании Петра I и в ознаменование открытия Мариинской системы там, где по преданию, стоял царский шалаш, был воздвигнут каменный обелиск. Еще не так давно на нем можно было прочесть такую надпись:

«Зиждитель пользы и славы народа своего Великий Петр здесь помышлял о судоходстве, отдыхал в сем месте в 1711 году. Благоговейте, сыны России! Петрову мысль Мария совершила...»

Какова «заслуга» русской императрицы в сооружении водной системы, мы уже рассказывали. Не Мария, а трудолюбивый русский народ соединил верховья Вытегры и Ковжи.

Вблизи обелиска сохранился ров, на дне которого видны остатки одного из самых первых шлюзов Мариинки.

Вначале суда по системе плавали через Маткоозеро. Но слишком длинен и неудобен был этот путь. В 1882—1886 годах взамен старого канала в обход Маткоозера прорыли другой — Новомариинский. На протяжении десяти километров он проходил в сплошных скалах. Выемки в отдельных местах доходили до 40—45 метров.

Сразу же за селом Девятины находился знаменитый «Девятинский перекоп», который являлся важным звеном Мариинки. Сейчас он, отслужив свой срок, остался в стороне и обсох.

Интересна история строительства перекопа. После открытия Мариинской системы на протяжении многих десятков километров оставались неудобные и опасные для судоходства места. Одним из самых трудных был

участок вблизи Девятин. Пробив себе путь в скалистом грунте, река делала крутые извилины. В этих местах баржи и плоты нередко разбивались о каменные берега.

В конце прошлого столетия встал вопрос о спрямлении русла Вытегры. Но как это осуществить? В излучине реки стояла скала. Лопатами да тачками много не сделаешь. Был разработан довольно смелый и оригинальный способ. В скале, где должен был проходить будущий канал, пробили длинный тоннель. По дну тоннеля уложили рельсы узкоколейки, по которой могли двигаться вагонетки. Сверху горы до соединения тоннелем пробили глубокие вертикальные колодцы. Потом на поверхности производили взрывы. Динамит делал свое дело. Глыбы и камни, сталкиваемые в колодцы, попадали прямо на вагонетки.

Такой способ разработки скалы облегчил труд людей. Но все-таки работы продвигались слишком медленно. На устройство перекопа потребовалось пять с половиной лет. А ведь длина его была всего лишь полтора километра.

НА ВОДОРАЗДЕЛЕ

ПАХОМОВСКИЙ гидроузел расположен на самой высокой точке водораздела и замыкает северный склон Волго-Балта. Отсюда начинается водораздельный канал. Он тянется почти на сорок километров по пересеченной местности. Гидромеханизаторы, проложив через скалы, болота и топи новый глубоководный путь, совершили поистине трудовой подвиг. На трассе работало 50—60 земснарядов, гидромониторных установок и землечерпалок. Только на водораздельном участке способом гидромеханизации вынута свыше 30 миллионов кубометров грунта. Трудно представить, как это много!



Кириллов. Бородавская церковь.

Алтарные апсиды
Рождественского собора
и
«святые ворота»
Фералонтовского
монастыря





Космонавты А. А. Леонов и П. И. Беллев на водной трассе.



Сокольский бумажный комбинат.

Остров Каменный на Кубенском озере.



Теплоход входит в канал, который, прорезая холмистые возвышенности, тянется на юго-восток. От Пахомовского до Череповецкого гидроузла, расположенных друг от друга почти за триста километров, перед судами открыта прямая дорога. Никаких мелей и перекатов! Теперь на этом участке не встретится ни одного шлюза.

Вскоре за Пахомовским гидроузлом проплываем мимо поселка Белый Ручей. Это — центр одного из крупных в Вологодской области Белоручейского леспромпхоза. Через поселок проходит узкоколейная железная дорога, которая связывает Волго-Балт с лесными массивами.

Лесозаготовителям созданы хорошие условия для жизни, работы и отдыха. В поселке имеется все, что есть в любом советском городе, — Дом культуры, школа и детские ясли, радиоузел, магазины и столовые, библиотека. Построены железнодорожное депо, механические мастерские, гаражи и другие производственные помещения.

Волго-Балт открыл перед белоручейцами хорошие перспективы. По пятилетнему плану здесь намечено построить крупный лесопильный завод и фабрику по добыче известняка. Следовательно, поселку предстоит расти. Несомненно, в недалеком будущем его назовут: «Город Белоручейск».

Вблизи Белого Ручья возвышалась Медвежья гора. Теперь этой горы нет. Клыкастые ковши экскаваторов переместили ее в кузова самосвалов. Таким образом Медвежка, как ее называли местные жители, превратилась в дамбы, плотины, легла гравийной массой под асфальт шоссе и на отлогие берега канала.

Теплоход идет по прямой, как стрела, водной улице. На отвесных берегах канала, не успевших одеться в зелень, видны слои пестроцветных известняков. Вода взбалмученная, напоминающая цвет кофе. Над водной

гладью низко проносятся стрижи. Они уже успели обжить новые берега. Обратите внимание, сколько темных точек на крутых обрывах. Это — гнезда стрижей.

Ландшафт Вытегорского района неповторим и своеобразен. По его территории проходят отроги Андомской и Мегорской возвышенностей. Местные жители называют эти отроги горами. Но, пожалуй, правильнее их именовать холмами. Высота отрогов не превышает 70—80 метров. Происхождение их связано с деятельностью ледников. Это они оставили по полям множество камней, перепахали землю и вырыли огромные котлованы, впоследствии превратившиеся в озера. Таких озер, по данным Вытегорского краеведческого музея, здесь насчитывается более двухсот пятидесяти. А мелких речек, ручьев, болот и стариц так много, что они пока полностью не учтены и не нанесены на географическую карту.

С некоторыми реками и озерами связаны интересные явления. Наиболее примечательно Куштозеро. После засушливого лета воды этого озера начинают убывать и к осени исчезают. Обнажившаяся котловина продолжительное время остается пустой, но весной при обильном таянии снега вновь заполняется.

Куда же исчезает вода? Оказывается, на дне Куштозера, сложенном из известняков, образовалась глубокая конусообразная яма диаметром до двухсот метров. При недостаточном выпадении осадков в нее-то и уходит вода.

Вдали по склонам холмов раскинулись деревни и села. А вокруг них — зеленое море леса. Сосны и ели, березы и осины...

Да, богат Вытегорский район лесом. Более половины его территории покрыто древесной растительностью. Разветвленная речная сеть позволяет вести заготовки древесины в самых отдаленных местах и сплавливать ее по воде. В бассейне Онежского озера имеется не-

сколько крупных запаней — Оштинская, Тагажменская и другие. Древесина, собираемая в этих запанях, отправляется в Ленинград.

На территории района расположены Вытегорский, Белоручейский, Андомский и Ковжинский леспромхозы, которые дают стране тысячи кубометров древесины. В связи с открытием Волго-Балта и улучшением транспортировки леса объем лесозаготовок значительно возрастет. Древесина будет доставляться потребителям не в плотках, а главным образом, в лихтерах. Для погрузки леса на суда в леспромхозах переустраиваются нижние склады и рейды.

Большие перемены произошли на лесозаготовках. Раньше говорили, что лес рубят — щепки летят. А теперь на лесосеках и щепок нет. Вальщик валит деревья не топором, а бензомоторной пилой. Все остальные процессы заготовки и вывозки древесины также механизированы.

Где лесные чащи — там и охота. В прионежских лесах водятся лисицы, барсуки, куницы, белки, зайцы, россомахи, а также много пернатых.

Вытегорский район богат нерудными ископаемыми. Особое место среди них принадлежит известнякам, пригодным для металлургического, стекольного и других производств. Только в Белоручейском месторождении запасов известняка при добыче в год трех миллионов тонн хватит на 50 лет. Это — настоящий клад для череповецких металлургов.

Плывя по каналу, вы можете увидеть земснаряды, которые продолжают расширять и углублять судовой ход. Нос у этих диковинных кораблей не острый, а тупой. Капитанский мостик точно такой же, как и на любом судне. Над рубкой — прожекторы. А от кормы тянется длинный хвост из стальных труб. Поддерживаемые поплавками, они лежат прямо на воде и, извиваясь, словно змеи, уползают куда-то на берег.

Землесосные снаряды специальными фрезами и мощными струями воды сокрушают берега, размывают торф, взрыхляют песок. Образующаяся жижа—пульпа—всасывается насосами в огромную трубу, поднимается по трубопроводам вверх и совершает путешествие за несколько сот метров. От центрального пульповода отходят несколько труб меньшего диаметра. Из отверстий, пробуровленных в этих трубах, с силой хлещут потоки жидкой взбалмученной коричневой массы. Торф и песок оседают на «площадке намыва», а вода растекается по болоту. Так со дна канала достают тысячи кубометров грунта. Вся эта трудоемкая работа выполняется при помощи воды и механизмов. Раньше вода считалась врагом строителей — разрушала фундаменты, затопляла шлюзы и т. д. Но люди заставили ее работать на себя. Вот таким же образом — способом гидромеханизации — прокладывалось глубокое ложе канала. Там, где земснарядам путь преграждали скалы, на помощь приходили «взрывники». На трассе канала, особенно на водораздельном участке, совсем недавно то и дело раздавались мощные взрывы. Но это были взрывы не войны, не разрушения, а созидания.

Вблизи земснарядов стоят, покачиваясь на волнах, брандвахты. В этих плавучих домах, где живут гидромеханизаторы, есть комнатки-каюты, красные уголки, кухни, магазин и даже баня. Все, как на земле... Только пешком здесь почти не ходят. Все по воде, как в Венеции. На работу и с работы — на лодках. Если нужно побывать в гостях у соседей, садись за весла и плыви... Такая уж жизнь у гидромеханизаторов. Все время в пути.

Обратите внимание на поселок, что стоит на взгорье. Это — Волоков Мост. 31 мая 1964 года здесь произошло знаменательное событие в истории Волго-Балта — начался съем перемычки на канале, разделявшей бас-

сейны Волги и Балтики. Земснаряд «Волжский-642» и землечерпалка «Северодвинская-25», продвигаясь навстречу друг другу, брали последние рубежи. Вот, наконец, вода хлынула через проран и устремилась к шестому шлюзу. Свершилось! Путь судам был открыт!

Проплываем мимо поселка Верхний Рубеж. На высоком берегу виднеется березовая роща, а сквозь зеленую листву проглядывают дома. Среди них выделяется большое красное здание. Это — школа-интернат.

В стороне, слева по курсу, остается Ново-Мариинский канал. Судовой ход сейчас проходит по новому руслу — прямому, широкому и глубоководному. Отслужив свой срок, Ново-Мариинский канал, точно так же, как и Девятинский перекоп, прекратил свое существование. Вода из него ушла. В освободившейся выемке созданы карьеры по добыче известняка.

С борта теплохода хорошо видно село Александровское. За селом, на мыске, там, где был шлюз № 30 старой системы, открывается устье Ново-Мариинского канала. До сих пор здесь стоит каменный обелиск, на котором начертаны слова: «Новый соединительный канал между реками Вытегрою и Ковжею...». Ныне корабли проходят вдали от этого памятника русским гидростроителям.

К БЕЛОЗЕРСКУ

ВОДОРАЗДЕЛ остается позади. Из канала теплоход незаметно входит в такую же, как и река Вытегра, изрытую земснарядами реку Ковжу, которая является важной составной частью Волго-Балтийского водного пути. Раньше на реке имелось три шлюза. Теперь же, когда уровень воды поднят плотиной Череповецкого гидроузла, надобность в них отпала. Русло реки во многих местах спрямлено, и путь судам стал значительно короче.

Река Ковжа вытекает из Ковжского озера, расположенного в пяти-шести километрах от трассы канала и впадает в Белое озеро. Длина ее около 85 километров, ширина 50—100 метров. Основные притоки — Тумба, Шола, Тистола. Протекая по песистой местности, они широко используются для сплава.

Подходим к пристани Анненский мост. Это — старинное село. Когда-то здесь проходил бойкий тракт из Архангельска к Петербургу. Позднее, в 1810 году, в связи с устройством Мариинского канала, в этом месте через Ковжу построили подъемный мост и соорудили шлюз св. Анны, давший название населенному пункту. Ныне Анненский мост — большой рабочий поселок, в котором живут лесозаготовители и речники.

Приняв на борт пассажиров, теплоход продолжает свой путь вдоль низменных берегов Ковжи. Места здесь глухие и пустынные. Кругом — леса. Населенные пункты встречаются редко.

Очередная остановка — у пристани Ново-Кемский. Это большой рабочий поселок. Необычная у него судьба. Еще несколько лет назад на берегах Ковжи одиноко стояли крохотные деревни и села, каких немало у нас на севере. Но в связи со строительством Волго-Балта они оказались в зоне затопления. Государство выделило средства на перемещение этих населенных пунктов. Обновленные и помолодевшие, стоят они теперь на взгорье, там, куда по расчетам проектировщиков не может подступить вода. В поселке появились улицы: Центральная, Лесная, Кемская, Гагарина, Спутников... Целый городок!

Недолго задерживается теплоход на небольшой пристани. Если бы вам удалось пройти по поселку, то вы увидели бы, как и в бывших «медвежьих» углах новое властно вторгается в жизнь. Приезжие будут немало удивлены, что в Ново-Кемском есть почти все, чем гордятся жители городов: электричество, водо-

провод, радио, магазины, столовая, детские ясли, баня, пекарня... Недавно прозвучал первый звонок в просторном двухэтажном здании восьмилетней школы. В канун 47-й годовщины Октября электрические огни вспыхнули в новом клубе. А раз появился клуб — нашлись и свои артисты.

Ново-Кемск строится! Кто знает, может быть, он разрастется в город. Об этом уже мечтают жители поселка. Даже имя будущему городу придумано: «Пятиморск»! Ведь поселок возник на трассе пяти морей.

От пристани Ново-Кемский теплоход идет по раздавленной вширь реке Ковже. В связи с повышением уровня в Белом озере значительные площади здесь оказались затопленными. Особенно большой подъем воды бывает весной.

В зеленой горловине Ковжи еще невидимое, но предчувствуемое по свежему дуновению ветерка наплывает Белое озеро. Берега реки медленно, словно театральный занавес, раздвигаются, и мы изумленно оглядываемся. Какой простор! Из далекого залива показалась лодка, доверху набитая сеном. Кажется, по воде плывет сам стог. А вон еще катер — побольше, со стационарным мотором. Он везет колхозников на дальние покосы. Для горожан моторная лодка существует для увеселительных прогулок. Здесь же, в Белозерье, где много озер и рек, она — первый помощник в перевозке грузов.

Вправо от Ковжи отходит Белозерский канал. Сама же река вскоре после этой развилки водных путей впадает в Белое озеро.

Белозерский канал, построенный в 1843—1846 годах, тянется почти на семьдесят километров вдоль южного берега Белого озера и питается водами нескольких рек. От озера он отделен узкой земляной дамбой, защищающей суда от волн.

С пуском Волго-Балта теплоходы направляются прямо по Белому озеру, а обводный канал остался как вспомогательная водная дорога. По нему идут только небольшие деревянные суда да плоты древесины. Судьба канала предрешена. Доработав срок, он прекратит свое существование.

Выходим на просторы Белого озера. Будто вобрав в себя синь небес и тепло солнечных лучей, оно все искрится, сияет, блестит серебром. Эту картину погожего дня дополняет какая-то особая тишина. По водной глади лишь иногда прокатывается игривый ветерок, который гонит за кормой вспененные бурунчики.

Белое озеро, входящее в бассейн Верхней Волги, имеет овальную, почти круглую форму, несколько удлиненную с северо-запада на юго-восток. В старину оно носило название Весь (по имени обитавшего на его берегах племени, потомками которого являются современные вепсы). Площадь озера 1125 квадратных километров. Однако в связи с колебаниями уровня она может возрасти до 1370 квадратных километров. Ширина водоема 32 километра, длина 44 километра. Берега открытые, песчаные, кое-где заболоченные. Во многих местах имеются каменистые гряды, заливы и бухты, удобные для нереста рыб.

После образования Череповецкого водохранилища уровень в озере поднялся более чем на метр. Озерная нижняя терраса, покрытая лугами, оказалась затопленной. В зоне мелководий появились заросли тростника, камыша, канареечника, прибрежно-зонтичные и другие растения.

С палубы Белое озеро кажется выпуклым, как море. Но глубина его небольшая — даже вдали от берегов едва достигает шести-восьми метров. Вот почему здесь часто внезапно возникают сильные штормы, которые небезопасны для больших судов. Стоит подуть «сиверку», как по водной глади начинают гулять бело-

гривые гребешки. Проходит немного времени, и они вырастают в могучие валы. Озеро превращается в бурлящий котел. Штормы поднимаются обычно весной и осенью. А летом, в июне-августе, озеро бывает спокойным и приветливым.

Белое озеро богато рыбой. «Золотое дно», — так стари называли его рыбаки. Только по одному Белозерскому рыбозаводу вылавливается около ста тысяч пудов рыбы в год. Основной промысловой рыбой является судак. Отдельные рыбы достигают в длину 80—85 сантиметров и весят до 8—9 килограммов. Рыбоводы относят Белое озеро к типичным судачьим водоемам. Водятся здесь также щука, лещ, ряпушка, язь, чехонь и знаменитый белозерский снеток.

Небезынтересно отметить, что в водах Белого озера стали попадаться каспийский сазан и другая волжская рыба. Поднимаясь из Каспия в верховья Волги для нереста, она заходит в Рыбинское водохранилище, а из него — в Череповецкое. Рыбоводы заботятся о том, чтобы дальним путешественникам создать необходимые условия для размножения. Но и Белое озеро не остается в долгу. Оно служит как бы рыбопитомником для Рыбинского водохранилища. Снеток, ряпушка и другие мелкие рыбы, несмотря на преграждающую им путь плотину, давно проникли туда.

На берегах Белого озера находится несколько рыболовческих колхозов, рыбозавод, моторно-рыболовная станция. По-иному живут и трудятся теперь рыбаки. Траление улова с помощью моторной тяги, промысловая разведка рыбных богатств, быстрая буксировка судов в разведанные секторы массового скопления рыбы, — все это в корне преобразило методы лова. На озере сейчас нигде не увидишь выдолбленных из осины «дупленок», на которых раньше в штормовую погоду гибли десятки ловцов. Рыбаки выезжают на промысел на моторных катерах, оснащенных современными

ми орудиями лова. Рыба в свежемороженом виде отправляется на специальных катерах в Череповец и Вологду. Для доставки «живого серебра» применяются и «воздушные рыбозовы».

Пересекая озеро, теплоход держит курс на юго-восток, к истоку Шексны. Вокруг — бескрайний простор. Берегов почти не видно. Они лишь угадываются по синей вдали кромке леса, сливающейся с горизонтом. С трудом можно отличить едва заметную линию смыкания двух стихий — водной и воздушной. Но вот справа по курсу показываются колокольни древних храмов.

Пассажиры с интересом наблюдают, как, словно в сказке о царе Салтане, вырастает Белозерск. Трасса Волго-Балта проходит пока в стороне, и туристам не представляется возможности сойти здесь на берег.

РОВЕСНИК ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА

АВТОР широко известной повести о путешествии по Африке «Истина стоит жизни» А. Б. Стражевский несколько лет назад проехал на автомобиле уже не по дальним странам, а по просторам родной земли. В своей новой книге «От Белого моря до Черного» он рассказывает о богатстве, многообразии и красоте Севера. Пораженный всем виденным, писатель с удивлением пишет, как он мог, живя в России, до сих пор не повидать Белозерска. Чем же врежется в память этот город, обозначенный на географической карте совсем маленькой точкой?

Белозерск — ровесник Великого Новгорода. Когда вы заглядываете в его летописи, перед вами оживает старинная торговая площадь, слышится многоязыкий говор заморских гостей, встают образы исторических и былинных героев.

Впервые Белоозеро упоминается в Начальной летописи в середине IX века, но возникло оно значительно раньше. Огромное озеро, в водах которого «кишела» рыба, манило к себе и торговых людей, и бояр, и беглых холопов, укрывавшихся от феодального гнета. По дошедшим до нас сведениям известно, что купцы-арабы, поднимаясь по Волге и Шексне, торговали с белозерцами еще в VIII веке.

Через Белое озеро пролегали старинные торговые пути по Шексне в верховьях Волги, а по Словенскому волоку — в бассейн Сухоны и дальше на восток. По мере заселения Белоозеро превращалось в крупный торгово-промышленный центр на Севере. Вот почему за этот богатый город в свое время велась острая борьба между удельными княжествами.

Новгородские дружины, проходившие через Белоозеро в Заволочье за данью и добычей, все чаще наталкивались на засады ростово-суздальских ратников. В 1149 году князь Юрий Долгорукий послал навстречу своим противникам большой отряд, но новгородцы отбились и ушли.

Во второй половине XII века Белоозеро окончательно вошло в состав Ростово-Суздальской земли. Новгородцы не хотели, конечно, примириться с утратой своего важного ремесленно-торгового центра, но вновь овладеть им не смогли.

В 1238 году Белоозеро выделилось в самостоятельное княжество. Первый белозерский князь Глеб Василькович, очень энергичный и воинственный, предпринимал походы в богатое Заволочье, овладевал даже Ростовом, захватывал чужие земли и наделял ими своих приближенных. Многие волости таким образом попали под власть феодалов.

В условиях объединения русских земель Белоозеро не могло долго сохранять свою самостоятельность и в 1338 году стало вассалом Московского княжества. По

некоторым сведениям, Иван Калита держал здесь своих наместников.

Подчинившись Москве и помогая ей вызволить родимую Русь из-под ненавистного ига золотоордынцев, белозерские воины смертным боем бились на Куликовом поле. О их славных подвигах подробно сообщалось в «Сказании о Мамаевом побоище».

Летом 1380 года, когда пришла грозная весть о нашествии на Русь полчищ Мамаю, великий князь московский Дмитрий Иванович обратился к своему войску и русским людям с призывом выступить на защиту родной земли. Первым явился на этот призыв белозерский князь Федор Романович со своею дружиною.

«В то же время, — говорится в «Сказании», — приехали князи белозерские подобны суть воинам крепким, вельми доспешни и кони воински нарядены под ними...».

8 сентября 1380 года русские воины, переправившись за Дон и заняв выгодные позиции, пошли в атаку. В середине боевой линии, принимавшей главный удар противника, находились белозерцы. Битва была жестокой.

«Копья ломались, как солома, — рассказывается в летописи. — Пыль закрывала солнце, дождем падали стрелы».

Русские одержали блестящую победу на Куликовом поле. Пораженные монголо-татары во главе с ханом Мамаем, бросая оружие и снаряжение, обратились в бегство. Как сообщается в «Сказании», белозерская дружина, защищая правое дело, «костьми полегла». Князь Федор Романович и его сын Иван были убиты. Обозревая поле сражения, раненый Дмитрий «наехал на место, идеже лежат князи белозерские, вси вкупе посечени». Князь московский, встав над трупами павших и воздав должное их героической смерти, горько заплакал.

В 1398 году Белозерск снова подвергся нападению. Как сообщается в летописи, он был взят на «щит и выжжен новгородцами». Вскоре после Куликовской битвы Белозерское княжество окончательно отошло к Москве.

Белозерцы выдержали немало тяжелых испытаний. Знали они эпидемии чумы и холеры, феодальный гнет и кабалу. В период феодальной раздробленности древний город не раз переходил из рук в руки удельных князей и подвергался грабительским набегам. Все это привело его к запустению. В XIV веке после страшной моровой язвы, черным смерчом пронесшейся над Русью, Белоозеро почти совсем исчезло с лица земли. Оставшиеся в живых жители переселились на новое место, туда, где находится современный город.

Обосновавшись в 17 километрах от старого городища, на южном берегу Белого озера, Белозерск заново отстраивался, богател. Сюда приезжали, как сообщается в Таможенной грамоте за 1497 год, торговые люди «изо всея Московские земли, и из Тферьские земли, и из Новгородские земли». О величине Белозерска в XVI веке говорит тот факт, что в нем было 19 церквей.

Страшное бедствие перенесли жители Белозерского края в 1612 году во время польско-литовского нашествия. После изгнания интервентов из Москвы один крупный отряд поляков и казаков прорвался к Белозерску, захватил и разграбил его. Разбойники саранчой облепили прекрасный Успенский собор, разыскивая будто бы спрятанную в нем царскую казну, но, ничего не найдя, набросились на Гостиный двор и жилые дома. Много людей было убито.

Белозерцы долго не могли оправиться от опустошительного разорения. Из дошедшей до нас писцовой книги известно, что даже через шестьдесят лет после нашествия интервентов многие дома в городе оставались пустыми.

Выдающийся советский писатель Алексей Толстой в романе «Петр I» посвятил Белозерску несколько страниц. Воссоздав картину жизни города в то время, он писал:

«Все здесь было угрюмое: снежная от волн, мутная пелена озера, тучи, ползущие грядами с севера, за прибрежным валом — плоская равнина и на ней почти накрытый тучами ветхий деревянный город... На небольшой площади, заваленной буграми навоза, гостиные ряды были заколочены, столбики покосились, крыши провисли. Торговали две-три лавки кренделями, рукавицами. Без ограды стоял древний собор с треснувшими стенами. У низеньких крытых сеней его на травке спали обмотанные тряпьем нищенки... Здесь, видимо, жили не бойко».

1719 году Белозерск вошел в состав Санкт-Петербургской губернии, а в 1777 году стал уездным городом Новгородской губернии. Однако каких-либо существенных перемен в его жизни не последовало. Городское хозяйство продолжало приходить в упадок. Недаром новгородский губернатор Сиверс, объехав в 80-х годах XVIII века всю губернию, докладывал в сенат о том, что «хуже всех городов Белозерск».

Белозерцы издавна занимались рыбным промыслом. Недаром в старинном гербе города были изображены две стерляди, положенные крест на крест.

Знаменитый белозерский снеток в большом количестве доставлялся в Москву, к государеву столу. Уловы бывали большими, но слишком бедно жили рыбаки. Еще в XVII веке все рыбные угодья прибрала к своим рукам царская казна. Алчные предприниматели Рыбного двора жестоко эксплуатировали «ловцов». Вот как описывает безымянный автор рыбные промыслы в Белозерье в начале XVIII века:

«Зимние ловли начинались в эти годы на Белом озере около 6 декабря. Вся выловленная рыба непременно

но представлялась на досмотр, и ранее досмотра никто не имел права ее распродавать на сторону. Нарушители строго наказывались крупным штрафом или нещадно бились батогами. Оброк брался с невода. В начале XVII столетия за каждый невод брали по полтине, да по 17 штук крупных судаков и щук. Кроме того, на ловецком населении лежало еще вознаграждение низших агентов Рыбного двора и выборных целовальников, отправляющих товар для продажи в Москву и Дмитров...».

Исключение из правил составляли лишь монастыри, которым предоставлялось право безоборочно ловить рыбу, чтобы было чем «братье и трудникам кормиться». «Святые» отцы, пользуясь жалованными митрополичьими грамотами, обирали рыбаков, а тех, кто не хотел покориться, уводили на подворье, сажали на цепь и истязали.

Рыбаки страдали не только от поборов и побоев батогами, но и от притеснений торговых людей. Добытую рыбу некуда было сбывать. Поневоле приходилось отдавать ее перекупщикам за бесценок. Купцы богатели, наживали капиталы, а ловцы, попав в беспросветную кабалу, вынуждены были тянуть постылую лямку, в дождь и осеннюю непогоду выезжать на утлых лодчонках в открытое озеро. А там, посреди водного раздолья, мог внезапно налететь шторм и безжалостно погасить в своих седых волнах рыбацкие жизни...

Некоторое оживление в жизни Белозерска и Белозерского края произошло в связи со строительством Мариинской системы и прорытием канала вокруг Белого озера. Открытие этой водной магистрали имело большое значение. Мариинская система не только втягивала Белозерье в торговлю, но и давала его жителям заработка. Тысячи людей были заняты вначале на строительных работах, а потом — на обслуживании водного транспорта.

Когда в России развернулось строительство железных дорог, грузооборот по Мариинской системе сократился. Это не могло не отразиться и на Белозерске. В прошлом процветавший город постепенно превращался в выморочный. Рыбный промысел не оказывал сколько-нибудь заметного влияния на укрепление его экономики, а привести в действие другие источники развития экономики края царские управители были не в состоянии.

Советской власти в наследство от Белозерска досталось лишь несколько церквей, земляной вал да обветшалые деревянные дома.

Ныне Белозерск — центр Белозерского района Вологодской области. За годы Советской власти в городе построены ремонтно-эксплуатационная база Северо-Западного пароходства, механизированный маслозавод, мастерские «Сельхозтехники», комбинат бытового обслуживания и другие предприятия.

Вологжанам хорошо известен Белозерский рыбозавод. К его причалам ежедневно приходят с богатым уловом катеры, сейнеры и моторные тральщики. Добытая рыба отправляется потребителям в свежем виде или на месте подвергается копчению и консервированию. На полках магазинов Москвы, Ленинграда, Вологды и других городов можно купить рыбные консервы с маркой Белозерского рыбозавода.

На берегу озера строятся новое здание речного вокзала, пассажирский и грузовой причалы. В прошлом экономически отсталый городок становится важным транспортным пунктом.

От Череповца к Белозерску по высоковольтной линии пришел промышленный ток от единой энергетической сети. Это послужит мощным толчком к развитию экономики всего Белозерского края. Дешевую электроэнергию получили не только предприятия города, но и села. Лампочки Ильича зажглись в колхозах

«Авангард», «Советский рыбак», «Россия» и многих других. Белозерский район в недалеком будущем станет районом сплошной электрификации.

Белозерцы заботятся о благоустройстве города. За последние годы заметно похорошели его улицы. На пустырях строятся дома, создаются сады и бульвары. Аллеи деревьев украшают центральную улицу — Советский проспект. Булыжные мостовые одеваются в асфальт. На бывшей базарной площади разросся сквер.

Широкий размах приобрело культурное строительство. В городе открыты Дом культуры, несколько средних школ, училище механизации сельского хозяйства, клуб речников, Дом пионеров, районная и свыше десяти ведомственных библиотек, три больницы, два парка культуры и отдыха. Но все-таки Белозерск не этим знаменит. На Руси сотни таких районных центров. А вот что действительно может поразить туристов, так это памятники архитектуры.

СВИДАНИЕ С ДРЕВНИМ ГОРОДОМ

БЕЛОЗЕРСК издавна известен как музей древностей. Повсюду вас поджидает здесь седая старина. Хорошо сказал о своем родном городе поэт известный советский Сергей Орлов:

В незапамятном детстве раннем
Я увидел свой первый город —
Сказкою о царе Салтане
Он открылся мне с косогора.
Вал зеленый у вод блескучих.
Стены сахарные над валом,
Золотые луковки в тучах
Лента радуги обвивала...

Действительно, Белозерск напоминает какой-то сказочный городок. В центре его можно увидеть земляной вал, воздвигнутый в 1488 году при великом князе Иване III. Пожалуй, нигде в мире не встретишь такого оборонного сооружения.

До нас дошло описание «рубленной» осыпи, которая опоясывала «старый» город. В ее состав входили деревянные стены, глубокий ров, наполненный водой, и земляной вал. Высота стен достигала тридцати метров, а длина их по окружности — около полутора километров. Через ров был сделан подъемный мост, который поднимался на ночь и в период опасности. На валу стояло шесть деревянных башен и две воротные. В центре крепости находились дом воеводы, приказная изба, лобное место, погреба с оружием, боеприпасами и продовольствием, пруд. Вокруг вала размещались посады, на которых жили ремесленники, торговые и служилые люди. Во время появления неприятеля они могли укрыться внутри крепости.

«Рубленный город» просуществовал около трехсот лет. Стены его постепенно пришли в ветхость и в 1758 году были снесены. А земляной вал, простояв около пяти веков и сплуснувшись под своей тяжестью, сохранился до наших дней. В настоящее время высота его достигает 16—20 метров. Площадь Кремля в пределах вала составляет 19 гектаров. Белозерцы любят это место. Отсюда открывается прекрасный вид на город.

От земляного вала веером расходятся улицы. На фоне голубого неба сквозь зеленую листву деревьев видны купола древних храмов. Любителей русского зодчества особенно привлекает Успенский собор. Построенный в 1553 году по повелению Ивана Грозного ростовским мастером Горяином Царевым со товарищами, он поражает своей простотой и монументальностью. Собор представляет своеобразную цер-

ковь-крепость. В одной из крепостных стен были сделаны бойницы и узкий вход. Благодаря этому исключалось массовое вторжение врага во внутрь церкви. У паперти стоит большой колокол, отлитый, согласно надписи, в 1544 году во Пскове и привезенный оттуда, видимо, после похода Ивана Грозного на Новгород и Псков.

За зеленым валом стоит другой древний памятник народного зодчества — Спасо-Преображенский собор, построенный в 1667 году. Запрокидывая головы, туристы подолгу любуются ажурными крестами, резными башенками и куполами. А за массивными стенами храма можно увидеть произведения искусных резчиков по дереву. По определению специалистов, это настоящие жемчужины древнерусского искусства. Когдаходишь в собор, на многометровой высоте открывается фигура с распростертыми руками. Но присмотритесь внимательно. Перед вами не абстрактный всемогущий бог, а обыкновенный земной человек. Чем-то неуловимо он похож на крестьянина, которого несколько десятилетий назад можно было встретить в Белозерье. Фигурки ангелов и хирувимов — тоже земные люди. Вот в образе «святого» вы видите... хлебопашца. Сгорбленного, измученного тяжелым трудом, страдающего и человеческого... Никаких признаков «святости»!

Осматривая творения безвестного скульптора в Спасо-Преображенском соборе, невольно вспоминаешь «изящного и хитрого» иконописца древней Руси Дионисия Ферапонтовского. Что-то общее есть в их творчестве. Не ощущая за спиной настороженных взглядов монахов, они творили в образе богов простых людей. В этом особая ценность неумирающего искусства.

Большой интерес представляет Ильинская церковь — ярусный храм, срубленный в 1690 году из круглого леса без единого гвоздя. По своей архитектуре это сооружение является одним из древних образцов север-

ного деревянного зодчества. С огорчением приходится отметить, что оно пришло в ветхость и требует реставрации.

Любителям старины рекомендуется осмотреть трехпролетный арочный мост через ров у Кремля, который построен в XVIII веке. Длина его — 47 метров, ширина — 6 метров.

О многом может рассказать старинный Гостиный двор, выходящий ныне на центральную площадь. Здесь устраивались большие торги и ярмарки.

Из других памятников архитектуры заслуживает внимания церковь Спаса Всемилостивого (1728 г.), расположенная близ набережной канала, дворянский особняк (XIX в.) на Советском проспекте, в котором ныне помещается школа.

Но самым привлекательным местом в Белозерске является набережная. У самого берега Белого озера узкой лентой тянется обводный канал, отделенный от него дамбой. Откосы дамбы обложены валунами, о которые, набегая одна на другую, плещутся сизые, словно припорошенные снежком, крутые волны. На земляном валу в окружении деревьев стоит обелиск, воздвигнутый в 1846 году в ознаменование открытия канала.

Красив и обаятелен Белозерск в летний солнечный день. На улицах шумят листвою тополя и липы, в садах и скверах радуют глаз пестроцветные клумбы, по обводному каналу вереницей плывут суда, в небо врезаются строгие силуэты старинных храмов.

После того, как в прибрежной мелководной части Белого озера закончатся работы по углублению судового хода и строительству оградительных сооружений, к пристани будут подходить большие грузо-пассажирские суда. Подобно другим русским городам — Угличу, Суздалью, Кириллову, Ростову Великому, — древний Белозерск станет местом паломничества туристов.

ПУТЕШЕСТВИЕ В ГЛУБЬ ВЕКОВ

БЫСТРО скрылся из виду Белозерск. Вот уже расстаяли в туманной дымке купола старинных храмов. Круто повернув вправо, теплоход входит в залив, откуда начиналась Шексна. Впереди — цепь островков. Слева, в окружении воды, одиноко стоит церквушка, а по соседству с ней торчат остатки печных труб. Из древних летописей известно, что здесь, на южном берегу Белого озера, располагалось древнее Белоозеро. Но где стояло городище — точно никто не знал. Отдельные энтузиасты-археологи наведывались к истоку Шексны еще до революции, но, не получая помощи от царского правительства, не смогли проникнуть в тайны отдаленных веков.

В 1929 году в Белозерье побывал археолог В. И. Равдоникас. Ему удалось обнаружить остатки городища. Но раскопки не были завершены. Когда стало известно о том, что в связи со строительством Волго-Балтийского водного пути «Старый город» попадает в зону затопления, ученые забеспокоились. Ведь вода могла навсегда скрыть памятники древней эпохи. В 1949 году в Белозерский район направляется археологическая экспедиция Государственного Исторического музея под руководством Л. А. Голубевой. Участники экспедиции в течение нескольких лет производили раскопки недалеко от деревень Каргулино и Крохино.

Твердая, слежавшаяся земля, похоронившая древние постройки, неохотно раскрывала свои тайны. Многие успело истлеть, разрушиться, погибнуть. Однако ученым все же удалось обнаружить очень важные находки и сделать крупные научные открытия.

— Сейчас можно считать доказанным, что Белоозеро нами найдено, — сообщает Л. Голубева. — Территория города разведана на полтора километра вдоль реки Шексны. Следы городских построек сохранились в

виде холмиков, расположенных в определенном порядке вдоль реки на обширной луговине. Под холмиками оказались бревенчатые срубы — нижние венцы жилищ XI—XII веков. В более глубоких слоях обнаружены остатки домов IX—X веков.

Находки характеризуют Белоозеро, как ремесленно-торговый центр обширной области. По развалинам кузницы и найденным тиглям и льячкам (маленьким ковшикам из глины) можно судить о металлургическом производстве и меднолитейном деле, а по резным ложкам и гребням из рога оленя — об искусных резчиках по кости. Развиты были здесь прядение и ткачество.

Белозерцы поддерживали торговые связи не только с Новгородом, но и с Ростово-Суздальской землей, Средней Азией и Киевской Русью. Область Белоозера была известна там, как страна Вису, откуда привозили соболей и черных лисиц. На месте поселений близ села Крохино так же, как и в Новгороде, обнаружена скорлупа привозных грецких орехов. Эти находки относятся еще к IX—X векам. Найденные шиферные пряслицы и крестики с эмалью — бесспорно киевского происхождения.

При раскопках в слоях XI—XII веков обнаружены остатки деревянных мостовых. Такие мостовые в то время были только в Великом Новгороде, а в городах Западной Европы они появились на двести-триста лет позднее.

Какие выводы можно сделать из работ экспедиции?

Во-первых, Белоозеро с самого начала своего существования было славянским поселением. Никаких следов пресловутого скандинавского влияния здесь не обнаружено.

Во-вторых, возникновение города в IX веке и его расцвет в XI—XIII веках в значительной мере связаны

с его местоположением у истоков Шексны, являвшейся важной речной магистралью, соединившей этот район с Поволжьем, с новгородской и двинской землями.

В-третьих, можно считать доказанным, что высокая культура отличала древних славян не только на юге, но и на далеком северо-западе. Об этом свидетельствуют распространение грамотности, ремесла, передовое по тем временам плужное земледелие (найден плужный нож XI века) и т. д.

Так, благодаря работе археологической экспедиции Государственного Исторического музея, перед нами раскрылись жизнь и быт наших далеких предков.

Место, где проходили раскопки, сейчас скрыто под водой Череповецкого водохранилища. Но свидание с прошлым можно продолжить в залах Кирилловского, Череповецкого и Вологодского краеведческих музеев. Там представлены уникальные экспонаты из древнего городища.

ШЕКСНА СТАНОВИТСЯ МОРЕМ

ОТ ПРИСТАНИ Крохино теплоход, ориентируясь на створные знаки, круто поворачивает на юг и выплывает на просторы Череповецкого водохранилища. Несколько лет назад здесь, в верхнем течении Шексны, находилась регулирующая плотина. Сейчас плотины не видно. Шексна вышла из берегов и затопила приречную террасу. Впрочем, об этой реке, младшей сестре Волги, следует рассказать более подробно.

Много столетий пронеслось над Шексной. Исстари плыли по ней люди вверх и вниз, вечно повторяли ее изгибы и повороты, вечно трудились.

В бассейне Шексны лежали необжитые земли. В IX—XI веках сюда устремились колонизаторы из Владимирского, Ростово-Суздальского, Новгородского и Мо-

сковского княжеств. Не случайно Шексна упоминается еще в Первоначальной летописи древней Руси за 1071 год. Летописец сообщает, что в «Белозерье приплыл по Шексне боярин Ян», посланный великим князем Святославом Ярославовичем для сбора налогов.

При новгородцах, в XI—XIII веках, а позднее при москвичах Шексна служила главным торговым путем в древнее Заволочье, к Белому морю. Такие ее притоки, как Славянка, Сизьма и другие, приводили через волоки к Кубенскому озеру, а из него по Сухоне — в Северную Двину и Вычегду. С гордостью думаешь о тех безымянных русских храбрецах, которые на легких суденышках пробирались до Соловецких островов.

Одновременно через Шексну шли дороги на Волгу. Еще новгородцы установили торговые связи с Персией и Византией. Заморские купцы, в свою очередь, плыли в Белоозеро за мягкой «рухлядью» (мехами) и сбывали здесь свои товары. Об этом напоминают обнаруженные на месте бывшего городища древние находки, бесспорно завезенные с юга.

В начале XIX столетия Шексна стала составной частью Мариинской системы, а с прорытием Северо-Двинского канала получила выход к Кубенскому озеру и ко всему северо-двинскому бассейну.

До сооружения Рыбинского гидроузла Шексна впадала в Волгу почти напротив города Рыбинска. Длина ее равнялась 445 километрам при площади водосборного бассейна 47 000 квадратных километров. В верхнем течении, особенно от Иванова бора до деревни Бурково, на протяжении более ста километров она была сильно порожистой. Во время весеннего паводка глубины на порогах достигали 1,5—3,6 метра, но летом снижались до 1—0,6 метра. Все это сильно мешало судоходству.

В конце прошлого столетия на отдельных участках Шексны можно было наблюдать такую картину. Сто-

ит на носу баржи судовой матрос. Орудя шестонаметкой, он выкрикивал: «шесть», «шесть с половиной», «семь». Значит, глубина здесь не превышала шести-семи вершков.

Как ни старались корабельные «лоцманы», суда то и дело садились на мель. Вот почему встал вопрос о шлюзовании реки. В 1890—1896 годах были сооружены шлюзы в Черной Гряде, Ниловцах и Деревеньке. Подпор плотин при этих шлюзах оказался на 4 метра меньше общего падения реки. Для обеспечения необходимых глубин на незашлюзованных участках пришлось соорудить у истока Шёксны подпорную плотину. Такая плотина, построенная в 1896 году у деревни Крохино, подняла уровень в Белом озере до 1,5 метра. В результате озеро превращалось в своеобразное водохранилище. Весной вода в нем задерживалась, а летом использовалась для питания реки. Такой режим озера-водохранилища давал возможность поддерживать постоянный уровень в межшлюзовых бьефах.

По Шёксне, как в свое время и по Волге, баржи тянули бурлаки. Только этих обездоленных людей именовали здесь «путинными». Судовладельцы втягивали бурлаков в беспросветную кабалу. В кабальных договорах черным по белому записывались такие пункты: «На работу — чуть свет. Табак на судне не курить. С ворами не знаться. От разбойников, буде такие нападут, отбиваться, не щадя живота...».

Со временем судоходство совершенствовалось. Постепенно «путинных» стали заменять конной тягой. По бечевнику, протоптанному вдоль реки, тянулись веревницы тощих изнуренных лошадей.

В 70-х годах прошлого столетия вводится туэрная тяга. По дну реки были проложены металлические цепи и поставлены туэры. Туэр представлял собой паровое бесколесное судно с металлическим корпусом. На палубе устанавливались лебедки,

которые приводились в движение паром. Для удобства передвижения в противоположные стороны кормовая и носовая части по конфигурации были одинаковыми и управлялись рулевыми колесами. Наматывая на барабан лебедки цепь, туэр двигался вперед и тащил за собой против течения 6—7 барж с грузом до 140—160 тонн в каждой со скоростью 2—3 километра в час. Но туэрная тяга себя не оправдала. Из-за извилистости реки суда-бурлаки не могли конкурировать с более дешевой конной тягой. Впоследствии цепи были вынуты из воды, а туэры переделаны в буксирные пароходы.

Одновременно развивалось пароходное движение. Первый пароход под названием «Смелый» прошел по Шексне в 1860 году. Это было небольшое однопалубное колесное судно, построенное в Череповце, на судовой верфи Милютина. Предприимчивый коммерсант Милютин добился разрешения на право открыть судоходную линию между Череповцем и Рыбинском. Через несколько лет пароходное движение открылось и в верховьях реки. Пароходы курсировали от Череповца до пристани Чайка. Здесь же, у входа в Белозерский канал, пассажиры пересаживались на другие суда.

В годы Советской власти на отдельных участках реки проводились дноуглубительные работы. Но одно это не могло обеспечить нормального судоходства. Воды, размывая почву, разрушали берега. Как и прежде, пароходы и баржи часто садились на мель.

Новая жизнь Шексны началась четверть века назад. В 1941—1945 годах, когда сформировалось Рыбинское водохранилище, долина ее от устья на протяжении более трехсот километров была затоплена. Подпор нового моря достиг устья реки Ковжи (в 90 километрах от истока), а во время зимней межени спускался до Череповца. Благодаря подъему уровня, прежние мелководные участки сделались судоходными.

Вторым этапом в реконструкции Шексны явилось сооружение Череповецкого гидроузла. Мощная плотина, перегородившая реку, обеспечила подъем уровня в верхнем бьефе более чем на одиннадцать метров. Вот почему она вышла из берегов и затопила пойму.

Теперь Шексну не назовешь уже рекой. Вдоль ее извилистого русла разлилось водохранилище, и люди нарекли его морем. Да оно и в самом деле напоминает море. Бурное, своенравное, с крутыми волнами и взмывающими над ними чайками.

По данным Гидропроекта, площадь Череповецкого водохранилища при полном наполнении составит более 53 тысяч гектаров. Длина его, включая Белое озеро и нижний участок реки Ковжи, на который распространился подпор Череповецкого гидроузла, равна 265 километрам. Что касается ширины, то ее пока трудно определить. Ведь берега нового моря пока еще не оформились. Общий объем воды в его чаше достигнет шести с половиной миллиардов кубометров.

ПО ЧЕРЕПОВЕЦКОМУ ВОДОХРАНИЛИЩУ

ИТАК, мы продолжаем свой путь по Череповецкому водохранилищу. Поверхность, на которой разлилось оно, имеет сложное геологическое строение. На участке Крохино — Попково (от Крохинской плотины на 3 км вниз по течению) тянутся низкие моренные гряды и песчаные береговые валы Белого озера, которые ограничивают его чашу с юго-востока. Долина Шексны, имевшая в поперечном разрезе ширококорытообразный профиль, оказалась под водой. Все здесь стало непривычным. Коренные берега, покрытые сосняком, ивняком и камышом, расступились. Речки и ру-

чьи превратились в спокойные заливы, холмы — в острова, гривы — в полуострова. Вблизи истоков новое море достигает ширины 8—12 километров. Вот где водное раздолье! То тут, то там на поверхности торчат табунки сосенок или березок.

Обогнув островок, теплоход проходит мимо пристани Чайка. Совсем недавно здесь производилась перевалка грузов с речных пароходов на «канавные». От Чайки начинался Белозерский обводный канал. Перед входом в него скапливалось большое количество судов. Не смея показаться в открытое озеро, они подолгу ожидали пропуска через шлюз.

Берега Шексны в районе пристани раздвинулись на несколько километров. Поселок, стоявший на холме перед входом в канал, оказался на полуострове. Между домами настланы на козлы тесовые мостки, по которым люди ходят друг к другу по своим делам. А если потребуется выбраться на сушу, то нужно садиться в лодку.

В окружении воды оказался и четырехгранный обелиск, установленный в честь открытия Белозерского канала. Теперь он одиноко стоит на высоком кургане. А ворота в шлюз, который находился вблизи обелиска, распахнуты. Надобность в шлюзовании ныне отпала. Но канал продолжает свою жизнь. Вот и сейчас мы видим вдали разнокалиберные мачты, трубы и рубки буксировщиков. Вытянувшись в цепочку, они медленно плывут по окольной дороге.

Близ деревни Вогнема Шексна делала большую дугу. Чтобы выпрямить фарватер, пришлось прорыть канал протяженностью более километра. Путь судам на этом участке стал короче на четыре километра.

За Вогнемой долина реки сужается. На протяжении двух-трех километров берега проходят совсем близко. Шексна здесь хотя и раздалась, но сохранила свой вид спокойной равнинной реки.

Но вот снова широкий разлив. Вблизи деревни Ивачево к водохранилищу подходит мощная моренная гряда. В 1896 году для спрямления крутых излучин на этом участке были сделаны Копанский и Крестовый перекопы.

С палубы видно, как на пригорке резвятся дети. Занятые своими ребячьими играми, они не обращают внимания на проходящие караваны судов. Очевидно, движение теплоходов им уже примелькалось. А ведь совсем, казалось бы, недавно, 60—70 лет назад, на берега Шексны приходили толпы крестьян, чтобы посмотреть на первые неуклюжие колесные пароходы. Удивлению не было границ. А ныне плывут по водохранилищу большегрузные гиганты «Волго-Балт» и «Балтийск», трехпалубные пассажирские лайнеры «Багратион» и «Шевченко», крупнотоннажные танкеры «Олень» и «Байкал», стремительные «Ракеты» и «Метеоры». Мощью и красотой веет от них.

Куда же спешат и что везут в трюмах корабли? Спросите капитанов, и вам ответят:

- Череповецкую сталь — в Ленинград.
- Бакинскую нефть — рыбакам Мурмана.
- Машины — в Карелию.
- Пшеницу — на Север.

В обратном направлении, на юг, тоже идут вереницы судов, трюмы которых переполнены грузами. На наши вопросы посыплются ответы:

- Кольскую руду — в Череповец.
- Вологодский лес — на новостройки Волгограда.
- Хибинские апатиты — ярославским химикам.
- Карельский мрамор — в Москву.

Немало продукции предназначено на экспорт. Приглядитесь к аккуратно упакованным ящикам, и вы увидите надписи на иностранных языках. «Сделано в СССР». Совершив путь по Волго-Балту, суда пойдут по морям и океанам.

От Алексеевского переката начинается третье озеровидное расширение. Оно тянется на 12 километров до деревни Звоз. Берега водохранилища приподнимаются и предстают в своем чарующем разнообразии. На фоне голубого неба вырисовывается гора Маура. На склонах ее разбит фруктовый сад, а ниже у самой воды зеленеют луга. На взгорье стоит птицеферма. От нее, с высокой кручи, как будто сбегает говорливый ручеек, который незаметно вливается в прибрежные заросли осоки и растекается белыми хлопьями. Всматриваемся внимательно. Да это же утки! Расправив крылья, они важно выплывают в залив. Вот где утиное царство. С образованием на водохранилище многочисленных заливов перед совхозами и колхозами открылись широкие возможности для разведения водоплавающей птицы.

На крутых песчаных откосах берега проступают обнаженные пески. Теплоход проходит между двух холмов—слева Анисьин Городок, справа гора Никицкая. Высота этих возвышенностей сравнительно невелика (25—30 метров), но расположенные симметрично, одна против другой, они придают рельефу неповторимый вид.

Ниже Никицкой горы и Анисьина Городка тянутся песчаные гривы, приподнятые над уровнем водохранилища на 4—8 метров. Создается впечатление, что как будто они специально насыпаны на днище, чтобы преградить разлив воды по древнеозерной котловине.

Подходим к пристани Горицы. Издали видны купола церквей, окруженные белыми стенами, а за ними — темно-синий лес.

Село Горицы получило свое красивое имя от слов: гора как девица. В 1544 году здесь был основан монастырь, который, как и его ближние соседи — Кирилло-Белозерский и Ферапонтов монастыри, выступал распространителем церковной власти и являлся местом ссылки врагов государевых. В 1608 году сюда была

заточена Ксения Годунова и другие опальные особы из царских фамилий. В монастыре «замаливали» свои грехи 400—500 монахинь.

На пристани Горицы туристские теплоходы делают длительную остановку, чтобы дать возможность туристам побывать в Кирилловском историко-художественном музее. Расстояние до него семь километров. К приходу туристских судов подаются автобусы.

Кириллов стоит на Северо-Двинской водной системе, и мы вскоре встретимся с этим широко известным старинным городом. А пока продолжим наше путешествие по Волго-Балту.

За Горицами водохранилище снова обретает морской вид. Местность становится более открытой. На этом участке в зону подтопления попали довольно большое Ивецкое озеро и все староречье, прорезанное Пробудовским перекопом («Царство»). На протяжении 10—12 километров теплоход плывет по широкой водной улице. Но вот берега начинают приподниматься и сходиться. До реконструкции Волго-Балта у деревень Звон и Горка падение реки составляло более двух метров — почти в семь раз больше, чем в верхнем течении. Глубоко врезаясь в моренные толщи, Шексна образовала целый каскад порогов, перекопов и гряд. Наиболее значительными из них были Петровские и Поповские гряды на 48 километре, пороги Кузнец и Иванова Голова — на 49, Шипица — на 51, Куприян — на 59 километре от истока. В этих местах суда проходили с большим трудом. Бывало, вверх по течению две-три баржи тянуло несколько пароходов. Теперь же, когда плотина Череповецкого гидроузла подняла уровень, каменные гряды скрылись под водой.

Слева по курсу, там, где над берегом возвышаются песчаные холмы, видна деревня Коврижново. В ее окрестностях строится крупная обогатительная фабрика нерудных ископаемых. По геологическим данным, за-

пасы камня, гравия и песка здесь составляют 18 миллионов кубометров. Строительные материалы в большом количестве будут поступать в Череповец, Сокол и Вологду. Отсортированная смесь может быть использована для приготовления бетона. Фабрика будет представлять высокомеханизированное предприятие с автоматическим управлением. Для погрузки стройматериалов смонтированы специальные погрузочные машины, производительность которых составит 9—10 тысяч тонн в сутки.

Вблизи фабрики растет рабочий поселок. Дома здесь, как и в городах, возводятся многоквартирные, с удобствами.

Еще один изгиб реки, и вдали открывается село Берег. Около него расположена пристань Иванов Бор. Когда-то здесь один за другим тянулись Ивановские пороги.

Следующая остановка — у пристани Топорни, расположенной на перекрестке Волго-Балтийского и Северо-Двинского водных путей. Отсюда берет начало Северо-Двинская шлюзованная система. Прервав на время плавание по Волго-Балту, отправимся в путешествие по этой бойкой в свое время водной дороге. При желании из Топорни туристы могут совершить поездку в один из древних городов страны — Вологду. Протяженность маршрута — 257 километров.



Вологодский кремль.



**Памятник
800-летия Вологды.**

**В половодье
на реке Вологде**



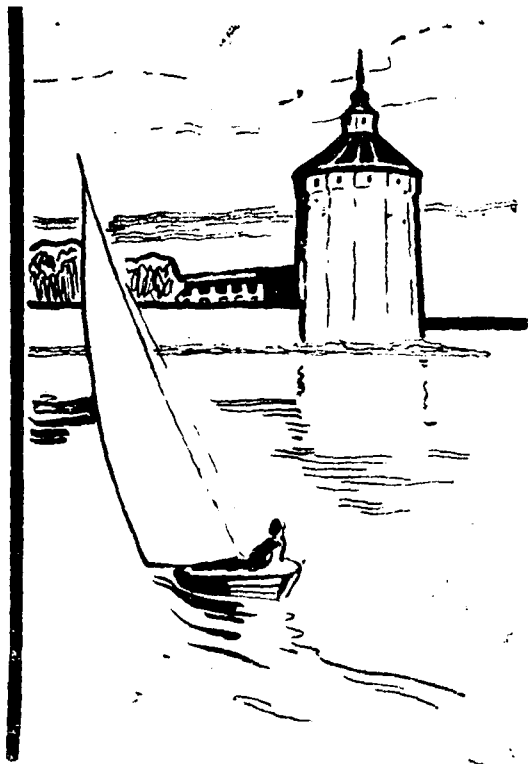


Вологда. Привокзальная площадь.

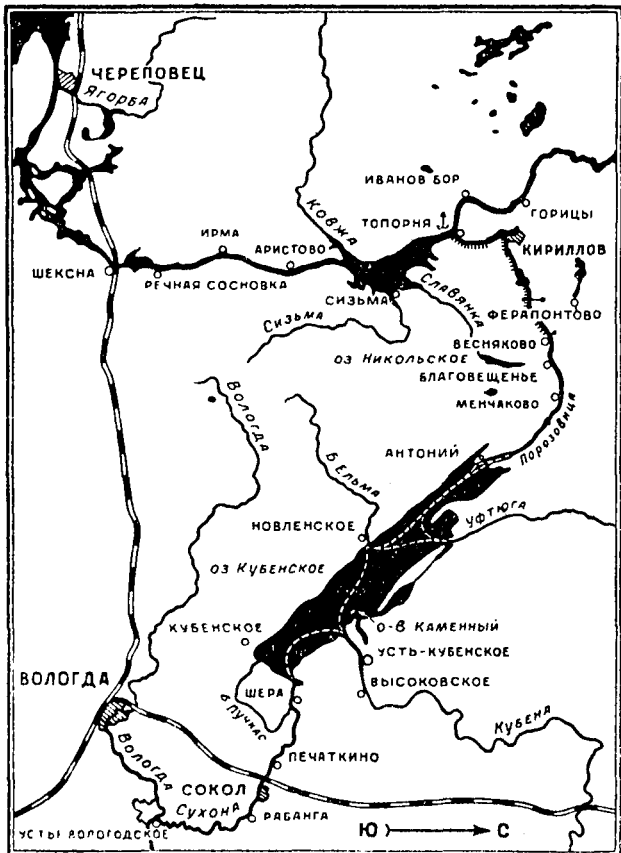


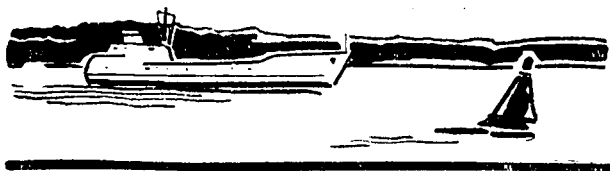
**Мельничная башня
и
покрытия
Спасского собора
Прилуцкого монастыря.**





СЕВЕРО-ДВИНСКАЯ ВОДНАЯ СИСТЕМА





ПОДЪЕЗДНАЯ ДОРОГА К ВОЛГО-БАЛТУ

НЕБОЛЬШОЙ пароход, какие обычно плавают по местным пассажирским линиям, от Топорни повертывает налево и входит в горловину обширного залива. Вода из этого залива поступает в Топорнинский канал. Перед входом в канал совсем недавно стоял деревянный шлюз, но теперь, после образования Череповецкого водохранилища, он погрузился на дно. Не все, очевидно, знают, когда и как создавалась Северо-Двинская система. Поэтому приоткроем занавес истории...

Пробираясь из Шексны по волокам в Сухону, русские люди давно мечтали о соединении Волжского бассейна с Северо-Двинским. Потребность в этом особенно назрела в связи с необходимостью доставки дубового леса с Волги в Архангельск для строительства судов.

В 1823 году в районе Кириллова, на плоском заболоченном водоразделе между Шексной и Порозовицей, были произведены изыскательские работы. По топям и болотам здесь проходил волок в древнее Заволочье.

Устройство системы началось в 1825 году. Строители выполнили громадный по тому времени объем работ. Из Шексны в Сиверское озеро был прорыт Топорнинский канал длиной почти 7 км, расширен ряд небольших речек, соединивших водораздельные озера, углублен фарватер, сооружен канал в реку Итклу. На Волжском склоне было воздвигнуто пять шлюзов, поднимавших суда более чем на 10 м над уровнем Шексны, и на Двинском склоне 8 шлюзов, опускавших их на такую же высоту. В истоке Сухоны построили шлюз и плотину «Знаменитые». В результате значительно поднялся уровень в Кубенском озере. При помощи плотины стали регулировать сток воды в мелевшей Сухоне. Общая длина Северо-Двинского соединения составляла 133 километра.

Первоначально шлюзы имели такие же габариты, как и на Мариинской системе. Через них могли проходить суда грузоподъемностью до 10 тысяч пудов.

Движение по новому водному пути началось в 1828 году. В Архангельск пошли караваны судов с дубовым лесом, промышленными товарами, а в обратном направлении на Волгу и к Петербургу — с рыбой, пушной, пиломатериалами.

Впоследствии Северо-Двинская система неоднократно переделывалась и совершенствовалась. В 60—70-х годах прошлого столетия были углублены водораздельные каналы, сделаны расширения для расхождения встречающихся судов, ликвидированы некоторые шлюзы. Условия судоходства улучшились. В 1888 году по системе прошло свыше тысячи судов.

С проведением железной дороги к Архангельску Северо-Двинский водный путь потерял свое значение. Не совершенная водная система не могла конкурировать с железнодорожным транспортом и постепенно приходила в упадок. Не спасла положение и реконструкция в 1916—1917 годах. В условиях военного времени

работы проводились в большой спешке и не были доведены до конца.

В годы Советской власти на Северо-Двинской системе неоднократно расчищали фарватер, углубляли каналы и т. д. Однако значение ее, особенно после постройки Беломорско-Балтийского водного соединения, уменьшалось. Путь из Белого моря через Онежское озеро к Волго-Балту оказался несравненно совершеннее. Старая система между Волгой и Северной Двиной, все больше дряхлея, постепенно затихла. В настоящее время она обслуживает главным образом местную линию Вологда — Кириллов.

Северо-Двинский путь можно назвать подъездной дорогой к Волго-Балту. Транзитные грузо-пассажирские перевозки с Череповецкого водохранилища на Сухону и обратно очень незначительны. Однако в недалеком будущем на Северо-Двинской системе вновь вернуться строительные работы. Вместо шести малогабаритных шлюзов будут сооружены два больших шлюза и прорыты соединительные каналы.

После того, как вступит в эксплуатацию Верхне-Сухонский гидроузел, начнется переброска стока Верхней Сухоны и Кубенского озера в Череповецкое водохранилище. Следовательно, Северо-Двинский водный путь придет на помощь Волго-Балту. По заключению специалистов, это будет иметь важное значение для верхневолжских гидроэлектростанций. Они получают возможность дополнительно выработать более 700 миллионов киловатт-часов электроэнергии в год.

На повестку дня встают также проблемы нижней Сухоны и Северной Двины. В районе Великого Устюга намечается построить Велико-Устюгский гидроузел. Благодаря подъему воды значительно улучшатся условия судоходства на Сухоне. Северный лес гигантским потоком хлынет к Волго-Балту, а по нему — в Поволжье, в Донбасс и другие районы страны.

ИЗ ИСТОРИИ ДРЕВНЕГО МОНАСТЫРЯ

ПОКА мы знакомимся с историей Северо-Двинской системы, пароход миновал Топорнинский канал, протяженность которого семь километров, и вышел в Сиверское озеро. Впереди — Кириллов. Кто побывал в этом живописном задумчивом краю хоть раз, никогда его не забудет. Стоит подняться на гору Мауру, как перед вами открывается изумительная панорама окружающего ландшафта. Вдали, словно кусочки неба, голубеют озера и старицы. Соединенные протоками, реками и ручейками, они напоминают причудливое вологодское кружево... В это кружево вплетаются квадраты полей, березовые рощи и темно-хвойные леса. А над ними плывут легкие, озаренные скупыми лучами солнца облака. Такие милые и близкие сердцу картины! Плененный красотой здешних мест, поэт писал:

Поверишь ли, здесь не природа — чудо!
Иди любой дорогой и тропой —
Березняки и ельники повсюду
Шумят гостеприимно над тобой...

Среди этой неброской северной природы много столетий назад руками народа-зодчего воздвигнут Кирилло-Белозерский монастырь — редчайший в мире архитектурный ансамбль. Вот перед вами, словно из воды, вырастают белые каменные стены и грозные башни. Прищурившись, смотрят из них узкие бойницы. Былой мощью и седой стариной веет от крепостных сооружений, отражающихся в зеркальной глади озера. Будто вы перенеслись на пять веков назад и, кажется, от берега вот-вот отплывет ладья с монахами, отправляющимися куда-нибудь на дальние монастырские заимки.

Богатая история у Кирилло-Белозерского монастыря. Основанный в 1397 году, он быстро богател, отстраивался и превратился в сильную крепость на северо-западных рубежах Русского государства.

При поддержке московских князей и бояр «святые» отцы прибрали к своим рукам не только богатства Белозерского края, но и многих других уездов. В 1582 году за монастырем числилось пашни, не считая лугов и лесов, 20 000 десятин. С ростом монастырского землевладения и усилением религиозного влияния, в «святую» обитель потекли обильные вклады от именитых особ и зажиточной верхушки. Обычно такой вкладчик ставил неперемное условие «принять его в монахи, когда он пожелает», а по пострижении — «поить его и две кельи дать». Но как бы ни велики были вклады, основные монастырские богатства создавали крестьяне. В 1744 году монастырю принадлежало 21 590 крепостных. Они не только платили оброк, но и обрабатывали монастырскую землю. Многие крепостные были заняты на обслуживании различных промышленно-ремесленных монастырских заведений. В вотчинах монастыря, разбросанных по деревням и селам, для наблюдения за «худлыми людьми» содержался специальный штат (до четырехсот человек) монастырских слуг.

Расширяя свои владения, «святые» отцы скупили по берегам Белого моря много солеварен. Добываемая соль беспошлинно продавалась по всей Руси — «на Двине и во Твери, и в Торжке и на Угличе, и на Кимре, и Дмитреве, и в Ростове, и на Кинешме, и на Вологде, и на Белоозере с пригороды и по многим иным местам». Были у монастыря и другие промыслы, которые приносили большие доходы. Среди них видное место занимали рыболовство и бортничество.

В XVI—XVII веках хозяйство монастыря разрослось до невероятных размеров. В 1601 году ему принадлежало 11 сел, 5 селец, 607 деревень и 320 пустошей.

На складах и подворьях скапливалось большое количество хлеба, соли, рыбы и других продуктов, предназначенных для продажи. По своим богатствам Кириллов монастырь в то время уступал только лишь знаменитой Троице-Сергиевской лавре.

ЧУДО НАРОДА-ЗОДЧЕГО

КРУПНЫЕ источники дохода и наличие дешевой рабочей силы позволили «святым» отцам вести огромное каменное строительство. На берегу Сиверского озера постепенно возникали богатые храмы, трапезная, монастырские кельи, водяная мельница и другие хозяйственные постройки. Все эти сооружения, входившие в так называемый Старый город, в конце XVI века были обнесены каменными стенами, в которые было вделано восемь башен с бойницами. Таким образом монастырь превратился в своеобразную крепость. Впоследствии под стенами крепости, являвшейся важным военным оплотом самодержавия, развернулась жестокая борьба с польско-литовскими интервентами.

Отряды поляков впервые появились в Кириллове летом 1612 года и пытались овладеть монастырем. Но прорваться внутрь крепости им не удалось. Организовав круговую оборону, стрельцы и служилые крестьяне бились «накрепко». «Воровские людишки» вынуждены были отступить.

Слухи о сказочных богатствах, укрытых за крепостными стенами, разжигали страсти интервентов. В декабре 1612 года они вновь появились в окрестностях монастыря. По подсчетам дозорных, в стане врага находилось около 1200 человек. В ночь на 11 декабря повстанцы, скрытно подобравшись к каменной твердыне, пошли на приступ. Защитники крепости открыли пушечно-ружейный огонь и отбили натиск врага.

У крепостных стен на снегу осталось лежать около ста убитых. Одни из них пали от пушечных выстрелов, другие сварились в «осадных» котлах, третьи — утонули во рвах. Погиб и предводитель отряда — полковник Песоцкий.

Так закончился тревожный 1612-й год. Позже отряды интервентов неоднократно появлялись вблизи монастыря, но активных действий не предпринимали. Грозные башни наводили на них страх и ужас.

В народе стали забывать о Смутном времени. Но неспокойно чувствовали себя царь и бояре. По стране прокатилась волна восстаний и волнений народных масс. В этой обстановке царское правительство решило создать на случай угрозы революции надежное убежище далеко от Москвы. Но где быть военному оплоту самодержавия? Выбор пал на Кирилло-Белозерский монастырь, который твердо стоял на защите трона. В 1653 году царь Алексей Михайлович отдал указ соорудить здесь новую крепость, да такую, каких еще не бывало на Руси.

Постепенно на берегу Сиверского озера развертывалось грандиозное строительство. По всей округе в то время был неурожай. На клич монахов в Кириллов потянулись вереницы крестьян. Чтобы не умереть с голоду, они согласны были работать на монастырском хлебе даже безденежно.

Территория, на которой возводился новый город, напоминала растревоженный муравейник. Работные люди, одетые в лапти, рваные порты и рубахи, продуваемые злым «сиверком», рыли глубокие канавы под фундаменты, таскали камни, забивали сваи, выкладывали стены и башни. А в это время плотники-рубленники готовили стропила для шатров.

Строительство продвигалось медленно. Слишком уж велик был объем работ. А тут еще разразилась эпидемия чумы. Сотни людей гибли от «горячки». На мо-

настырский погост каждый день вывозили десятки покойников.

Обеспокоенный медленным ходом работ, царь Алексей Михайлович в 1661 году отпустил монастырю на строительство из казны небывалую по тому времени сумму в 45 000 рублей. Что же заставило его пойти на такие колоссальные затраты? Конечно, не забота о «молитвенниках» и тем более — о нуждах народа. О себе и своих ближних беспокоился государь. Очень уж тревожно становилось на Руси. В Москве один за другим вспыхнули «Соляной» и «Медный бунты». Сюда нарастала волна восстания под руководством Степана Разина. Кто знает: не придется ли царю и боярам убраться из Москвы. Но куда? Самым подходящим местом являлся Север. Вот потому-то «тишайший» Алексей Михайлович, опустив деньги, послал в Кириллов специальную грамоту, в которой повелевал поторопиться с постройкой крепости.

Над озером все выше поднимались стены и башни. Территория крепости увеличилась с шести до двенадцати гектаров. Общая длина стен (новых и старых) составила 1956 метров.

Строительство продолжалось почти тридцать лет. Русские люди, преодолевая невероятные трудности, воздвигли грандиозные сооружения. Простояв почти триста лет, они и сейчас поражают своим величием, красотой и мощью.

Новая крепость, построенная по последнему слову военно-фортификационной науки, считалась неприступной. Не случайно патриарх Никон относил ее к числу трех «великих царских крепостей». Все здесь подчинялось одной цели — оградить монастырь от захвата неприятелем. В стенах и башнях было сделано около тысячи бойниц. Расположенные в три яруса, они обеспечивали фронтальный и фланговый обстрел врага как на дальних, так и на ближних подступах. Проезды в мо-

настырь, проходившие через воротные башни, прикрывались, помимо крепких ворот, особыми подъемными решетками весом до 700 пудов. На вооружении крепости находилось 80 пушек и свыше 8000 видов другого оружия (мушкеты, пищали, карабины и т. д.). В кладовых в большом количестве хранился порох, ядра, дробь.

По соседству с крепостью-монастырем постепенно разрасталась слобода, которую в 1775 году преобразовали в город Кириллов. До революции это был тихий захолустный городок. На несколько тысяч населения в нем имелась всего лишь одна церковно-приходская школа.

В годы Советской власти Кириллов стал административным и культурным центром Кирилловского района Вологодской области. В городе построено несколько промышленных предприятий, открыты Дом культуры, кинотеатр, школы, культпросветучилище, больницы, библиотеки. Но самое достопримечательное здесь — историко-художественный музей. Открытый в 1924 году, он превратился в заповедник памятников архитектуры и давно стал местом паломничества туристов.

МУЗЕЙ ПОД ОТКРЫТЫМ НЕБОМ

ОТ ПРИСТАНИ Кириллов по плотно укатанному шоссе направимся к расположенной в центре северо-восточной стены бывшего Кирилло-Белозерского монастыря Казанской башне — главному входу в музей. Отсюда березовая аллея приводит к «Святым воротам», за которыми открывается один из интереснейших архитектурных ансамблей. Это — Старый город.

Из века XX мы попадем в век XVI. Перед нами — полные особой художественной прелести памятники

древней Руси. Да это же целый музей под открытым небом! Ведь здесь, на территории бывшего Успенского монастыря, расположено восемь древних церквей. Каждая из них — музейная редкость.

В центре ансамбля находится массивное здание, выделяющееся среди других храмов алыми стенами. Это Успенский собор. Он построен в 1497 году ростовским зодчим Прохором с двадцатью каменщиками за шесть месяцев. При примитивном уровне тогдашней техники такой срок строительства можно назвать рекордным.

Время многое изменило во внешности собора. в XVIII—XIX веках вместо покрытия по закомарам была сделана четырехскатная крыша, растесаны окна, сооружена новая глава вычурной формы, наружные стены покрашены в красный цвет. Но несмотря на переделки и подновления, старинный храм не утратил первоначального облика. Весь он проникнут характерным для архитектуры древней Руси эпическим спокойствием, строгостью и монументальностью. Обратите внимание на широкий пояс узорчатой кирпичной кладки по верху барабана. Это «узорочье» — наглядное свидетельство высокого мастерства русских зодчих.

Большой интерес представляет внутреннее убранство собора. В 1641 году стены его были расписаны фресками известным изографом Любимом Агеевым со товарищами. В 1838 году эти фрески по приказанию невежественных монахов покрыты грубой масляной живописью. Казалось, «стенное письмо» навсегда исчезло. Но вот реставраторы расчистили отдельные фрагменты фресок. Освобожденные от «подновлений», они предстали перед зрителями во всем своем великолепии.

При осмотре украшений собора не пройдите мимо царских врат. Как свидетельствует гравированная вязью надпись, они сделаны в 1642 году по повелению государя всея Руси Михаила Федоровича и пожа-

лованы им монастырю. Перед вами — редкий образец тончайшей чеканной работы по серебру.

Большую художественную ценность представляет иконостас, созданный первоклассными мастерами XV века. В Успенском соборе находилось несколько произведений школы Андрея Рублева (иконы «Смоленской божьей матери», «Успения» и другие). Ныне эти бесценные сокровища хранятся в Третьяковской галерее и в Русском государственном музее.

В 1554 году к Успенскому собору с северной стороны примкнул придел Владимира — миниатюрный бесстолпный храм над могилой видного участника казанского похода Владимира Воротынского. Иван Грозный, узнав о сооружении этого храма, вскипел от гнева и обратился к монахам с желчным посланием: «А вы се — над Вортынским церковь есть поставили! Ино над Воротынским церковь, а над чудотворцем нет. Воротынский в церкви, а чудотворец за церковью...».

Монахи, трепетавшие перед грозным царем, воздвигли к югу от собора над гробницей основателя монастыря Кирилла придел, который во второй половине XVIII века «за ветхостью» разобран. На его месте мы видим уже новую церковь, построенную в 1780 году.

Продолжая расширять монастырское хозяйство, «святые отцы» возвели в непосредственной близости к Успенскому собору другие монументальные здания. В 1519 году на склоне холма, спускающемся к Сиверскому озеру, была построена трапезная палата. В этом сооружении сочетаются элементы как гражданского, так и церковного зодчества. К трапезной с востока примыкает церковь Введения, а с запада — келарская. Ныне здесь размещен музей.

Соборная и трапезная группы зданий образовали центральное ядро ансамбля. В 1528 году в кольце крепостных стен строятся «святые» ворота и казенная палата.

В 1572 году над «святыми» воротами сооружена церковь Иоанна Лествичника. Несмотря на поздние переделки, она покоряет характерной для XVI столетия суровой простотой.

Рядом с храмом Кирилла стоит церковь Гавриила, построенная в 1534 году на средства великого князя Василия Ивановича III. По заключению специалистов, это один из лучших памятников монастыря. Во всех его деталях особенно чувствуется прелестный ростовский стиль.

К церкви Гавриила примыкает колокольня, воздвигнутая в 1757—1761 годах на месте существовавшей в XVI веке каменной колокольницы «о трех верхех». Выходящая над другими сооружениями, она как бы собирает вокруг себя расположенные по соседству церкви и удачно вписывается в общий ансамбль. На пятом этаже колокольни висело 17 колоколов. Самый крупный из них с оригинальным названием «Мотора» весил около 1200 пудов. Бас тона «до» был слышен за двадцать верст.

Через сводчатый проход колокольни можно увидеть часть крепостной стены Старого города, выходящей к Сиверскому озеру. В этой стене, воздвигнутой в конце XVI века, сделаны двухпролетные ворота, а над ними — надвратная церковь Преображения. Композиция церкви была очень своеобразной. Верх ее, как и храма Иоанна Лествичника, завершался тремя ярусами кокошников. Но свод опирался не на четыре столба, как обычно, а на два. Ввиду этого большой барабан оказался сильно сдвинутым к востоку. В XVII столетии церковь подверглась значительным переделкам. В связи с надстройкой крепостной стены были заложены арочные проемы паперти, уничтожен южный портал, сломаны все три каменных барабана. Вместо них появилась бутафорская деревянная глава, которая сгорела от удара молнии.

В южной части монастыря, вблизи больших больничных палат, можно увидеть еще одно характерное для древней Руси сооружение — небольшой храм с высоким остроконечным шатром на низеньком восьмерике с собственной звонницей. Это больничная церковь Евфимия, построенная в 1653 году. По архитектурным формам она относится к псковской школе зодчества. Подобные храмы сохранились в древнем Пскове и Новгороде.

На территории Старого города расположены многочисленные жилые и хозяйственные постройки. Большой интерес представляют поварня (XVI в.), большие больничные палаты (XVII в.), архимандричьи кельи (XVII в.), монашеские кельи (XVII в.), кельи XVII века (так называемый «монастырский архив»), келарский домик (XVII в.), поваренные кельи (XVII в.).

Как культовые, так и оборонно-хозяйственные постройки монастыря свидетельствуют о высоком мастерстве русских зодчих. Каждое сооружение имеет свойственный для архитектуры того времени облик и свою историю.

Побываем на территории бывшего Ивановского монастыря. Путь туда лежит между зданием, в котором раньше помещались священнические кельи и духовное училище, и плодовым садом. Проходим через ворота в стене Старого города. Перед нами — живописный холм, над которым поднялись огромные, в несколько обхватов дерева. Сквозь зеленую листву проглядывают старинные церкви Иоанна Предтечи и Сергия Родонежского. Особую прелесть придают им монументальные стены и простые лаконичные формы. Тут же, на вершине холма, рядом с церковью Иоанна Предтечи, находятся два деревянных сооружения, которые легенды связывают с именем основателя монастыря Кирилла. Одно из них — срубленная из бревен часовня. По преданию, ее поставил Кирилл. Но, как

утверждают специалисты, в XVII или XVIII веках сруб часовни был обновлен. По соседству с часовней вы увидите деревянный крест, установленный в XVII веке якобы на месте вырытой Кириллом землянки. Обратите внимание, как он изгрызен. Но кем? Оказывается, богомольцами. Грызая крест, местные жители, одурманенные монахами, надеялись таким способом «вылечить» зубы.

ВСТРЕЧА С «ДИВНЫМ ДИВОМ»

СПУСТИВШИСЬ с холма, пройдем в заповедник деревянного зодчества. В этом сказочном городке внимание посетителей привлекает, прежде всего, церковь Ризположения. Она была срублена в 1485 году в селе Бородава (в 22 километрах от Кириллова) и в 1958 году перевезена на новое место. По своим размерам и пропорциям Бородавская церковь столь совершенна, что от нее трудно отвести взгляд. Кажется, это «дивное диво» создано самой природой — так гармоничны и естественны переходы от рубленой «клетки» к крутой двускатной крышей, с полицей, увенчанной «бочкой» над алтарем.

По соседству с Бородавской церковью стоит, тоже перебравшись на новое место, деревянная мельница. Время постройки ее — XIX век. Но по своему типу это чисто северорусское хозяйственное сооружение относится к более древним образцам. Основание мельницы сделано из толстых сосновых бревен, сложенных крест накрест. Подвесная лестница ведет в верхнюю клеть. Внутри клетки установлены жернова и лотки для засыпки зерна.

При довольно скромных размерах, простоте конструкций и формы, мельница кажется монументальным и фантастичным сооружением. Издали она напоминает избушку на курьих ножках.

Рекомендуем туристам совершить прогулку вдоль крепостных стен, а затем побывать в музее. Рассказы экскурсоводов помогут воссоздать, как строились и что собой представляют башни Старого и Нового городов, какую роль они играли в истории Руси, какой отпечаток наложило время на древние крепостные сооружения.

В музее сосредоточены уникальные произведения русского прикладного искусства, оружие, редчайшие рукописные книги, экспонаты, характеризующие экономику, культуру и быт местного края. Любителей археологии и истории несомненно привлекут материалы археологических раскопок ранних поселений вокруг озер Воже и Белого.

Большой интерес вызывает колокол, доставленный в Кириллов из древнего Новгорода. На колоколе можно прочесть надпись: «По милости божией и пречистой его матери лета 7060 (1552 г.) месяца мая 24 день и всех святых молитвами си колокол слит бысть в Великом Новгороде... при великом царе Иване Васильевиче...» Стоит слегка ударить по колоколу, как по музейным залам поплывет редкий по тону «малиновый звон».

Огромную ценность представляет монастырская библиотека, в которой сохранилось около двенадцати тысяч томов. Среди них редчайшие рукописи — зерцалы, стоглавы, гусли, судебники, апокилиписисы.

Стоит заглянуть в монастырскую тюрьму, которая помещалась в стене между Белозерской и Караульной башнями. Под низкими каменными сводами были сделаны камеры для заключенных. В этих каменных мешках томились, нередко «до скончания века», «еретики» и «крамольники», занимавшиеся «волшебством», инако мыслящие или в вере сомневающиеся, бунтовщики и смутьяны. «Святые» отцы не только держали свои жертвы в заточении, но и истязали их. В монастыре

применялись инквизиторские орудия пыток. Об этом напоминают следы железных колец в стенах. В XVIII столетии среди узников встречались солдаты, крестьяне и мастера, осужденные «за слова и дела против царя». Последним ссыльным был привезенный в 1867 году из Шлиссельбургской крепости чиновник Ромашев. В течение четырех лет он содержался под строжайшим надзором как «секретный арестант», а потом отправлен «в неизвестном направлении».

Кириллов влечет к себе сотни художников, писателей, зодчих, ученых. В связи с открытием Волго-Балта наплыв туристов сюда, к истокам древней красоты, будет возрастать. По соседству с древним монастырем на полуострове Сиверского озера создается туристская база. В недалеком будущем здесь откроется гостиница.

В окрестностях Кириллова, к северу по дороге к Чарозеру, на мысу Бородавского озера расположен один из уникальных памятников русского зодчества XV—XVII веков — Ферапонтов монастырь. Особенно он известен своими фресками работы знаменитого живописца древней Руси Дионисия. Написанные почти пятьсот лет назад, фрески прекрасно сохранились до наших дней, не поблекли и не утратили своей первоначальной свежести.

При Советской власти Ферапонтов монастырь, имеющий большую историческую и художественную ценность, превращен в филиал Кирилловского историко-художественного музея. Тем, кому не удастся побывать в Ферапонтове, мы настоятельно советуем посмотреть широкоэкранный цветной фильм «Краски Дионисия», снятый творческой группой студии «Моснаучфильм». В этом превосходно сделанном фильме во всей первозданной красоте запечатлены древние фрески — неумирающее творение прославленного живописца.

ПО ШЛЮЗАМ И КАНАЛАМ СТАРОЙ СИСТЕМЫ

ОТОЙДЯ от пристани Кириллов, пароход из Сиверского озера заворачивает в короткий Кузьминский канал, а через полтора километра оказывается в небольшом Покровском озере. Далее на пути — углубленная гидромеханизаторами река Поздышка и Зауломское озеро. К северу от трассы виднеется Цыпина гора, с которой можно обозревать окрестности. Цепь холмов, огибающая Белое озеро и заканчивающаяся в районе Кириллова, имеет ледниковое происхождение.

Из Зауломского озера пароход входит в 1-й Вазеринский канал. По этому каналу выплываем в Вазеринское озеро. Оно служит водораздельным бьефом Северо-Двинской водной системы. До сих пор мы поднимались по Волжскому склону, а теперь предстоит спуск по Двинскому склону. Через 2-й Вазеринский канал пароход попадает в Кишемское озеро, а из него — в Кишемский канал. Вдоль канала тянутся длинные ряды высоких белоствольных берез.

У пристани Васняково — шлюз № 4. Спустившись на одну «ступеньку» вниз к Сухоне, по речке Иткле, выплываем в длинное и извилистое, похожее на широкую полноводную реку, Благовещенское озеро. На его высоком южном берегу раскинулось большое старинное село Благовещенье.

Из Благовещенского озера вытекает река Порозовица. Длина ее свыше 60 километров, ширина в низовьях 100—120 метров. Берега низменные, заболоченные, кое-где заросшие кустарником и лесом. Населенные пункты встречаются довольно редко. На реке имеются два шлюза.

Миновав пристань Шолексу, пароход плывет между низменных берегов и незаметно входит в широкий за-

лив. Впереди — Кубенское озеро. Беспокойное, с внезапно возникающими бурями, оно небезопасно для мелких плоскодонных судов. Недаром местные рыбаки говорят:

— Озеро Кубенское не море, а плавать по нему — горе...

Кубенское озеро имеет большое хозяйственное значение. Многим поколениям оно служило одним из главных источников существования. При Петре I казна вздумала обложить кубенских рыбаков оброком. Защищая свои «вечные права», крестьяне прибрежных сел обратились к царю с челобитной. Они слезно зывали к государю оставить за ними «задворную лужу», в которой еще их прадеды ловили рыбу. Долго тянулась тяжба, но, наконец, из столицы прибыли «государевы» люди. Освидетельствовав «задворную лужу», они признали в ней большое и рыбное озеро. После такого «открытия» царские чиновники обложили рыбные ловли тяжелой данью.

Выйдя в озеро, пароход плывет вдоль юго-западного берега. Ветер крепчает и гонит по открытой водной поверхности вспененные волны. На горизонте видны рыболовецкие суда. Озеро богато рыбой, особенно такими ценными породами, как нельма и нельмушка.

Подходим к пристани Антоний. Сделав остановку, теплоход продолжает путь вдоль юго-западного берега. Противоположный берег почти не виден — лишь на самом горизонте тоненькой ниточкой проглядывают его очертания. Там в озеро впадает сплавная и судоходная в низовьях река Уфтюга. Долгое время она была объектом исследования в связи с проектами Лаче-Кубенского водного соединения. Дело в том, что верховья Уфтюги расположены неподалеку от реки Ухтомицы, впадающей в озеро Воже, которое относится к бассейну реки Онеги. Район этот богат древесиной.

Особенно много проектов Лаче-Кубенского соединения составлялось в конце XIX — начале XX века. Не исключена, однако, возможность, что в связи с реконструкцией Волго-Балта и улучшением судоходства по Северо-Двинской системе может снова встать лаче-кубенская проблема. Ее решение даст возможность перебрасывать древесину из верхней части Онежского бассейна на деревообрабатывающие предприятия города Сокол и на Волгу.

Позади остаются пристани Бережное, Новленск. От Новленска пароход направляется к устью реки Кубены, впадающей в северо-восточную часть озера. На некотором отдалении стоит остров Каменный, на котором видны развалины Спасо-Каменного монастыря. Из летописи известно, что этот монастырь основан еще в 1260 году белозерским князем Глебом Васильковичем в память избавления от застигшей его на озере бури.

Минуя небольшие островки, пароход входит в реку Кубену и останавливается у поселка Устье. Это — центр Усть-Кубенского района Вологодской области. В окрестностях поселка расположен лесопильный завод.

Ширина Кубены у устья — до 200 м. Начало она берет на моренной возвышенности у города Няндомы, в пределах Архангельской области. В верхнем течении берега невысокие, в среднем — постепенно повышаются, а в нижнем — опять становятся низменными и заболоченными, ибо здесь река течет уже в пределах приозерной долины.

Кубена судоходна в низовьях до Высоковской запани. По этой реке и ее основным притокам Явенге, Ембе, Катроме, Сямжене и другим сплавляется древесина, отправляемая по озеру и Верхней Сухоне на сокольские деревоперерабатывающие предприятия.

Из устья пароход возвращается в Кубенское озеро и направляется на юго-восток к истоку Сухоны. При появлении ветра на открытой водной поверхности под-

нимаются крутые волны. Судно заметно кренится на бок, и палуба словно уходит из-под ног. На память невольно приходят слова рыбаков о том, что Кубенское озеро не море, а плавать по нему горе.

Впереди, в крайнем юго-восточном углу озера, на холмистом берегу показалось большое село Кубенское. Оно хорошо видно в бинокль.

Посреди села, в окружении березок и тополей; на гранитном постаменте стоит бронзовый бюст дважды Героя Советского Союза А. Ф. Клубова. Бесстрашный летчик-истребитель, он в годы Великой Отечественной войны сбил свыше пятидесяти фашистских самолетов.

«В Клубове жила настоящая душа истребителя, — писал о своем боевом друге трижды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин. — Он всегда искал боя. И, вместе с тем, это был летчик трезвого риска...».

В ноябре 1944 года на прифронтовом аэродроме, во время облета учебной машины, нелепая смерть оборвала жизнь Александра Клубова.

Село Кубенское остается в стороне от курсовой линии. Пароход приближается к истоку Сухоны, находящемуся в крайней юго-восточной части Кубенского озера. Длина реки 560 километров. В истоке она довольно широка — от 60 до 80 м. Берега невысокие и заливаются весенними водами.

В Присухонской низине привольно раскинулись луга. Не случайно местные жители именуют эти места травяными джунглями.

От истока до впадения реки Вологды Сухона носит название Рабангской. Для поддержания нормального уровня воды в Кубенском озере, у пристани Шера, на восьмом километре реки, под руководством инженера Вячеслава Шишкова, ставшего впоследствии известным советским писателем, были сделаны плотина и шлюз «Знаменитый». Здесь Северо-Двинская система заканчивается.

В июне 1965 года по Северо-Двинской системе, а затем по Волго-Балту совершили путешествие находившиеся в гостях у вологжан советские космонавты П. И. Беляев и А. А. Леонов. Вдоль водной трассы никогда не собиралось столько народа, как в те знаменательные дни. Тысячи людей рассыпались по берегам Сухоны, пришли на эстакады шлюзов и пристани, чтобы повидаться с покорителями космоса.

Путешествие космонавтов по водной трассе началось у Кузнецовского мыса, расположенного вблизи Сокола. 27 июня в 12 часов теплоход «Союз», украшенный разноцветными флагами, медленно отошел от причала и взял курс вверх по Сухоне. Вологжане, высоко подняв руки, сердечно приветствовали звездных братьев. Отовсюду слышались возгласы:

— Космонавтам слава!

— Привет звездным братьям!

Дорогие гости с интересом познакомились с городом бумажников Соколом, с успехами вологодских животноводов, с историей Северо-Двинской системы. Когда теплоход подошел к шлюзу «Знаменитый», А. А. Леонов обратился к стоявшему рядом писателю К. И. Коницеву:

— Чем же знаменито это сооружение? Как будто ничего особого...

К. И. Коницев, уроженец здешних мест и превосходный знаток Вологодского края, с улыбкой ответил:

— Шлюз «Знаменитый» построен почти сто лет назад. В то время это сооружение считалось чуть ли не чудом русской гидротехники. Вот и назвали его «Знаменитым». Но название это явно устарело...

Из Кубенского озера теплоход «Союз» вошел в устье реки Порозовицы. Миновав шлюзованную лестницу Северо-Двинской системы, ранним утром 28 июня он встретился на просторах Череповецкого водохранилища с белоснежной «Ракетой». Космонавты пе-

решили на это судно и поплыли по рукотворному морю. Руководители области подробно рассказывали им о строительстве Волго-Балтийского водного пути имени В. И. Ленина, о его экономическом значении для народного хозяйства страны, о перспективах развития Вологодского края.

От Топорни, где остановился «Союз», до пристани Шексна, куда взяла курс стремительная «Ракета», километров восемьдесят. Обычному судну нужно плыть это расстояние примерно пять часов. «Ракета» же доставила космонавтов почти за час.

В Шексне, у подножия седьмого шлюза Волго-Балта, космонавтов встречали тысячи людей. Ознакомившись с Череповецким гидроузлом, П. И. Беляев и А. А. Леонов с восхищением говорили на митинге о трудовом подвиге волгобалтовцев, подаривших миру чудо-канал.

ГОРОД, РОЖДЕННЫЙ ОКТЯБРЕМ

ПРОЙДЯ шлюз «Знаменитый», пароход продолжает свой путь по Сухоне. По извилистым берегам реки тянутся луга. Но вот из-за поворота показались заводские трубы. Еще издали мы угадываем приближение города Сокол — крупного центра бумажной и деревообрабатывающей промышленности.

Мимо проплывают лесные биржи с лесотасками и высокими штабелями бревен. Набежавший ветерок доносит до нас ржаной и сладкий, как на хлебозаводе, запах сульфатных кислот.

Далеко за пределами Вологодской области известен город со звучным названием «Сокол». Продукция сокольских предприятий отправляется во все концы страны — в Среднюю Азию и в Сибирь, на Украину и в Белоруссию, в Москву и Ленинград. На сокольской бумаге пишут школьники и студенты, печатаются книги и журналы. Молочные консервы, на которых стоит мар-

ка Сухонского завода, пользуются большим спросом у населения. Из сокольской целлюлозы вырабатываются шелковые ткани и другие предметы широкого потребления. В стандартных домах, сделанных на лесопильно-деревообрабатывающем комбинате, живут новоселы целинных земель и лесных поселков.

Сокол появился на географических картах как город около тридцати пяти лет назад. До революции на его месте стояли небольшие корпуса бумажной фабрики «Сокол», лесопильного и целлюлозного заводов. Они были выстроены в первые годы XX века на пересечении только что проведенной от Вологды до Архангельска железной дороги со сплавной рекой Сухоной.

Бумажники Сокола сыграли большую роль в утверждении Советской власти на Севере. Еще задолго до залпов крейсера «Аврора», по примеру петроградцев, они сформировали боевые дружины, снабдили их оружием, направляли агитаторов-большевиков в деревню для политической пропаганды, а позднее, отстаивая завоевания Октября, отдавали все свои силы борьбе с белогвардейцами и иностранными захватчиками.

После окончания военных действий на Севере трудящиеся Сокола приступили к реконструкции предприятий и строительству города. Результаты этого вдохновенного труда мы видим сейчас в сотнях новых жилых домов, в корпусах заводов и фабрик, в многоэтажных зданиях учебных заведений, в прекрасных клубах и библиотеках.

В Соколе почти все стало новым. Старыми остались лишь революционные традиции рабочих-бумажников, которые, как и в годы гражданской войны, с небывалым подъемом трудятся на производстве. Город, рожденный Октябрем, заново отстроился и по-настоящему окреп. Ныне в нем насчитывается 25 промышленных предприятий. Город пересекает река Сухона, а над рекой возвышаются громадные здания Сокольского цел-

люлозно-бумажного комбината. На центральном корпусе искусная рука художника изобразила свободную птицу, распластавшую свои могучие крылья. Гордый сокол как будто парит над широко раскинувшимся предприятием.

Родина предоставила бумажникам первоклассное оборудование. В бумажном отделе установлены новейшие быстроходные агрегаты. Из старых машин остались только две, но и они модернизированы.

В 1949 году, в связи с 50-летием со дня основания, комбинат награжден орденом Трудового Красного Знамени. Около ста бумажников за самоотверженный труд отмечены орденами и медалями Советского Союза.

Коллектив орденосного предприятия, досрочно завершив выполнение семилетнего плана, продолжает наращивать производственные мощности. За годы Советской власти производство бумаги увеличилось в девять раз, выработка целлюлозы на тех же варочных котлах — в три раза, производство древесной массы — более чем в тридцать раз.

В Соколе есть еще другое бумажное предприятие — Сухонский бумажный комбинат, построенный около десяти лет назад на базе целлюлозного завода. В социалистическом соревновании со своими соседями он не только не отстает, но нередко выходит победителем. Не раз коллектив Сухонского комбината держал в своих руках переходящее Красное знамя Совета Министров СССР. Сокольские бумажники производят ныне бумаги и целлюлозы столько, сколько их давала целлюлозно-бумажная промышленность всей царской России в 1913 году. Но Сокол славится не только бумагой. По праву его можно назвать также городом химии. Здесь успешно развиваются отрасли химико-механической переработки древесины. Древесно-волокнистые плиты, технический спирт, кормовые дрожжи, картон — все это продукты химии-чудесницы.

Широко известен Сухонский завод молочных консервов. Кто не знает продукцию этого предприятия? Ароматное сгущенное молоко, которого вырабатывается около 20 миллионов банок в год, отправляется во все концы Советского Союза. Сухонские консервщики освоили производство сливочного и топленого масла, какао и кофе со сгущенным молоком, кефира и других молочных продуктов.

Из небольшого лесопильного заводика вырос крупный Сокольский лесопильно-деревообрабатывающий комбинат. С подъездных путей этого предприятия отправляются стандартные дома, столярные изделия, пиломатериалы. Лесопильщики освоили производство древесной муки, которая является основным элементом в приготовлении пластических масс. А из пластмасс, как известно, делают легкие и изящные вещи. Быстрыми темпами разворачивается жилищное и культурное строительство, расширяется сеть школ, культурно-просветительных учреждений, поликлиник и больниц. По сравнению с 1918 годом жилой фонд города увеличится более чем в десять раз. Сейчас здесь проживает свыше 50 тысяч человек.

У Сокола большое будущее. Пятилетним планом предусмотрено дальнейшее расширение целлюлозно-бумажных комбинатов. Мощность их возрастет в несколько раз. На пустырях поднимутся новые производственные корпуса и жилые дома, школы, поликлиники и другие культурно-бытовые заведения. Широкая асфальтированная магистраль соединит два бумажных предприятия. Будут благоустроены берега Сухоны.

ВНИЗ ПО СУХОНЕ

ОТ ПРИСТАНИ Сокол до города Вологды осталось 70 километров. Вскоре пароход минует пристань Рабангу. Сухону здесь пересекает грунтовая дорога Во-

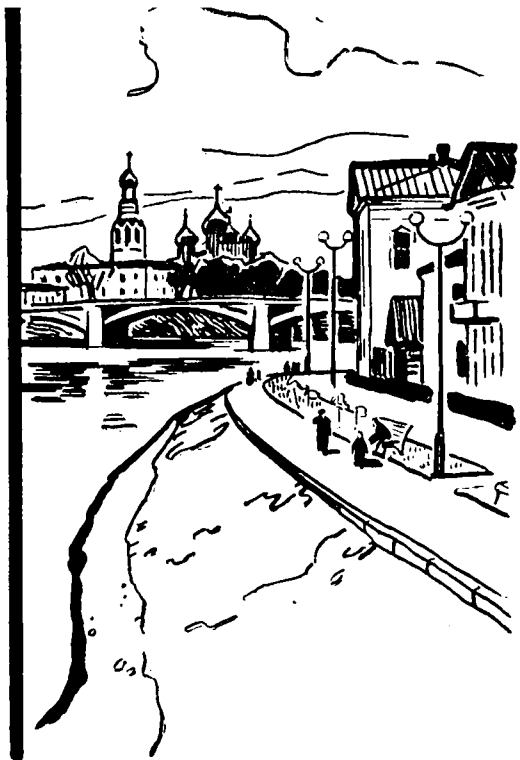
логда — Архангельск. Через реку построен новый железобетонный мост, к которому подходит асфальтированное шоссе.

По извилистым берегам Сухоны опять потянулись луга и перелески. Перед нами — Присухонская низина. Населенных пунктов здесь почти совсем нет, ибо весной воды реки широко разливаются и затопляют окружающую местность. Небезынтересно отметить, что с Сухоной связано редкое явление в жизни рек. Весной она, как правило, в верховьях течет вспять. Почему? Объясняется это просто. Вешние воды, стекающие из многочисленных речек в Присухонскую низину, заставляют воды Сухоны повернуть обратно, к Кубенскому озеру.

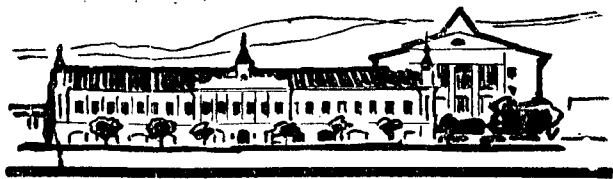
Последняя на этом маршруте остановка — пристань Устье-Вологодское. Здесь скрещиваются пассажирские линии, ведущие в Вологду, Кириллов, Тотьму и Великий Устюг.

У Устья-Вологодского Сухона принимает в себя воды реки Вологды. Пароход круто поворачивает вправо и плывет на юго-запад. Пейзаж постепенно меняется. Огибаем Темный мыс. Это одно из красивейших мест в Присухонье. На мысу, на площади около пятидесяти гектаров, сохранился массив вязового леса. Отдельные стволы деревьев с раскидистой кроной достигают в диаметре свыше одного метра.

Позади остается кирпичный завод. На горизонте показываются заводские трубы и купола церквей. Пароход осторожно плывет вдоль многочисленных причалов и, отсигналив встречным судам, пристает к дебаркадеру. Вот мы и в Вологде — одном из древних городов страны.



ВОЛОГДА



ВОРОТА В ЛЕСНОЙ КРАЙ

ВОЛОГДУ часто называют «воротами в лесной край», и это неспроста. Действительно, местоположение этого города таково, что из центральных районов на Европейский Север проще и удобнее попасть именно через Вологду.

Посмотрите на карту нашей Родины. От Москвы прямо на Север протянулась Северная железная дорога, которая проходит через Вологду и следует дальше до Архангельска. По этой магистрали осуществляются транспортные связи Европейского Севера с центральными районами страны. У станции Коноша от нее отходит железнодорожная линия на Воркуту и Салехард, а к станции Плесецкая подходят стальные пути из Беломорска, дающие кратчайший выход в Карельскую АССР и Мурманскую область. В Вологде железная дорога Москва — Архангельск скрещивается с дорогой Ленинград — Киров — Свердловск, которая соединяет Сибирь и Урал с Балтийским морем.

Таким образом, Вологда, расположенная на пересечении двух важных железнодорожных магистралей, имеет хорошую связь как с центром, так и с основными районами Севера.

Вологда является не только железнодорожным узлом, но и речным портом. Отсюда идут водные пути к основным районам Европейского Севера. Город расположен на одноименной реке, недалеко от ее впадения в Сухону. По Сухоне, на северо-восток, можно доехать до Котласа, а от него — по Северной Двине до Архангельска и по Вычегде до Сыктывкара — столицы Коми АССР.

В окрестностях Вологды имеется аэродром, который связан регулярными рейсами самолетов с Ленинградом, Архангельском, Череповцом и большинством районных центров Вологодской области. Наконец, отсюда расходится сеть автомобильных дорог, по которым идут автомашины на Архангельск, Ярославль, Тотьму, Белозерск и Череповец.

Общий обзор того или иного населенного пункта лучше всего начинать с возвышенного места. Самым высоким сооружением в Вологде, возносящимся над землей почти на семьдесят пять метров, является колокольня кремля. Она хорошо видна со всех сторон за несколько километров. По узкой лестнице, вьющейся спиралью, взберемся на площадку колокольни. Отсюда, с птичьего полета, хорошо виден весь город.

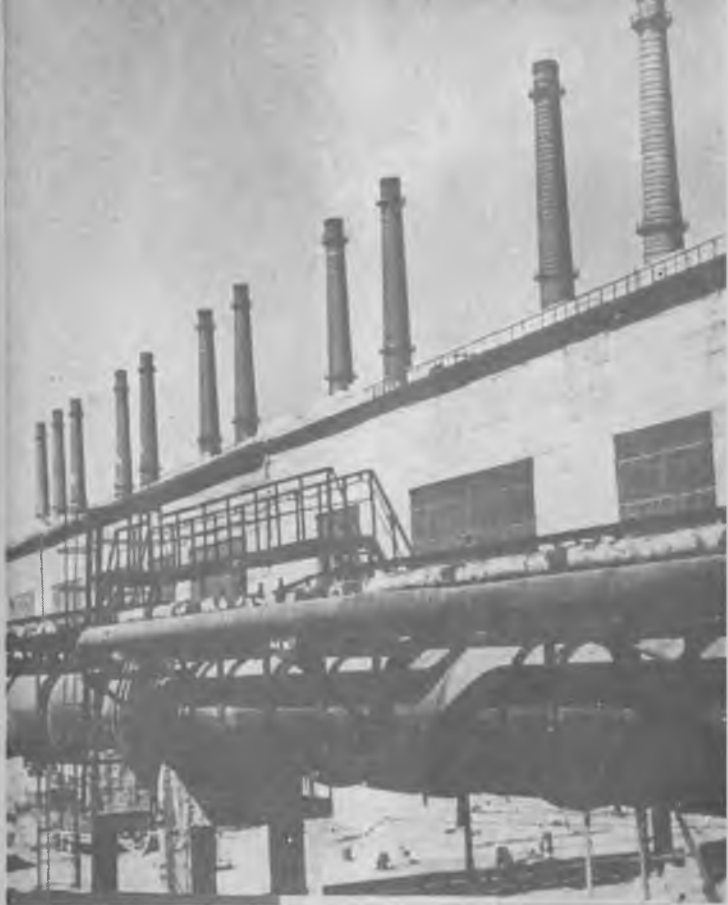
Прямо под вами, рядом с колокольней и собором — Вологодский кремль, обнесенный в 1671—1672 годах высокими каменными стенами, с бойницами и четырьмя башнями. Внутри кремлевского двора — густой сад, а за ним — красивое трехэтажное здание с колоннами, в котором помещается областной краеведческий музей, самый богатый на Европейском Севере по числу и разнообразию исторических экспонатов. Здесь же, в кремле, в помещении бывшего Воскресенского собора находится областная картинная галерея. В ее выставочных залах собраны картины не только лучших художников области, но и крупнейших русских мастеров живописи.



Вологодские кружевницы



Северная Магнитка ночью.



**Мартеновский цех Череловецкого
металлургического завода.**



Череповецкие металлурги.

Над городом возвышаются колокольни многочисленных церквей, но не они определяют пейзаж Вологды. На окраинах к небу вздымаются заводские трубы, то тут, то там видны новые многоэтажные дома, по улицам снуют автобусы и автомашины. Даже при беглом обозрении вы замечаете, что город строится, сбрасывает с себя деревянную одежду. Бросается в глаза обилие зелени на бульварах, площадях и набережных, в скверах и парках. По подсчетам землеустроителей, зеленый сектор в городе превышает 130 гектаров.

Город раскинулся по берегам реки Вологды. К нему примыкают рабочие поселки — Октябрьский, Речников, Завокзальный, Текстильщиков. С включением этих поселков в черту города площадь городских земель увеличилась до 45 квадратных километров.

Спустившись с колокольни, пересечем Кремлевскую площадь и по улице Маяковского выйдем к Октябрьскому мосту. Отсюда начинается главная магистраль города — улица Мира. Раньше весной и осенью здесь стояли непроходимые лужи. Об этом напоминает снимок из местной газеты за 1916 год. Безвестный фотограф запечатлел, как на Гостинодворской площади, там, где ныне находится площадь Свободы, группа людей вытаскивает из трясины завязшую телегу. Сейчас площадь и прилегающие к ней улицы благоустроены, покрыты асфальтом. Вдоль них тянутся газоны и бульвары. На главной магистрали города много магазинов, учреждений, предприятий бытового обслуживания.

Миновав Каменный мост, выйдем на площадь Революции, в центре которой установлен фонтан со скульптурной группой, отражающей основные отрасли народного хозяйства и культуры области. Со всех сторон смотрят на нас великолепные по своей архитектуре здания, которые создают красивый ансамбль.

От площади Революции берет начало улица Ленина. В конце ее, на месте площади, когда-то служившей

плацем, разросся Кировский сквер, ставший любимым местом отдыха вологжан. Вокруг сквера находятся здания областного Совета депутатов трудящихся, кукольного театра, областной типографии, кинотеатра «Искра».

Широко развернулось строительство в заречной части города. На Армейской набережной, в новом микрорайоне, сооружены школа на 920 мест, корпуса строительного и ветеринарного техникумов, десятки многоквартирных домов. На территории городка открыты поликлиника, магазины, детские сады, домовые кухни. Один за другим вступают в эксплуатацию дома на улицах Гоголя, Добролюбова, Чернышевского, Карла Маркса, Энгельса.

Большие изменения произошли в районе железнодорожного вокзала. На площади Шмидта и улице Мира выросли пятиэтажные дома. Удачно вписываясь в архитектурный ансамбль, они преобразили привокзальную площадь.

В последние годы в Вологде появилось много новых административных зданий и учреждений культуры. На площади Революции взметнулся ввысь Дом связи, а по соседству с ним — областная библиотека имени И. В. Бабушкина. Это настоящий дворец книги. По другую сторону площади, на ул. Лермонтова, построен Дом союзов. Прекрасный подарок получили жители Октябрьского поселка — кинотеатр «Октябрь». На левом берегу реки, против парка паровозо-вагоноремонтного завода, воздвигнуто большое здание с красивыми колоннами. Это новый городской Дом культуры. На улице Мира построены корпуса проектного института, гостиницы, ателье швейной фабрики «Силуэт».

Древний город с каждым годом растет и молодеет. Но настоящую молодость его вы встретите не столько в центре, сколько на окраинах. Там сосредоточены основные промышленные предприятия, вокруг которых растут рабочие поселки. Так, только в поселке Тек-

стильщиков в последние годы построено свыше тридцати многоквартирных домов, средняя школа, больница, детские ясли, разбиты скверы и бульвары.

В юго-восточной части Вологды, за линией железной дороги, там, где когда-то были огороды и свалки мусора, вырастает новый микрорайон. В нем проживают главным образом рабочие-железнодорожники.

ВОЛОГДА ПРОМЫШЛЕННАЯ

ВОЛОГДА — один из крупных промышленных центров Европейского Севера. Следует отметить, что промышленность здесь почти полностью создана за годы Советской власти.

Перед Великой Октябрьской революцией в городе имелись маленький кожевенный завод, плохо оборудованные железнодорожные мастерские, темное и грязное паровозное депо, несколько кустарных мастерских. В годы разрухи даже и эти немногочисленные предприятия бездействовали. Не было сырья, не хватало топлива, многие кадровые рабочие не вернулись с фронта. На железнодорожном узле образовалось кладбище паровозов и вагонов — страшная память о недавних боях. Городское хозяйство находилось в запущенном состоянии. Во время империалистической и гражданской войн жилые здания не ремонтировались. В заречной части города виднелись развалины и обгоревшие трубы, которые напоминали о недавнем опустошительном пожаре. Казалось, жизнь здесь замерла на долгие годы.

С тех пор минуло почти пятьдесят лет. Срок в истории человечества сравнительно небольшой. Но в жизни древнего города именно последние десятилетия ознаменованы стремительным движением вперед. По своему значению, по темпам и размаху строительства

они превосходят многие века дореволюционного существования Вологды.

Многие из старожилов — живые свидетели обновления родного города. Они видели, как на пустырях поднимались корпуса промышленных предприятий и многоэтажных зданий, как открывались двери новых школ, клубов, поликлиник, как буйно разрастались скверы и парки, асфальтировались тротуары, прокладывались линии электропередач, как на улицах появлялись автобусы и легковые такси...

Годы первой пятилетки явились началом превращения Вологды в один из крупных на севере промышленных центров. Город дроворубов, канатчиков и скорняков приобретал новую славу. В 1934 году из ворот завода «Северный коммунары» впервые вышел автолесовоз. Вслед за автолесовозами было освоено производство таких сложных машин, как лесопильные рамы, сплочные станки, штабелеры для укладки досок, лесотаски и др.

В последующий период один за другим вступали в число действующих предприятий льнокомбинат, авторемонтный, маслодельный, кирпичный, канифольный, асфальтовый заводы, завод «Строймаш» и «Мясомолмаш», мебельный комбинат, швейная и трикотажная фабрики.

На базе небольшой кустарной мастерской возникло гармонное производство — фабрика «Симфония».

Теперь в Вологде имеется около семидесяти предприятий. С каждым годом они увеличивают производство станков, машин, тканей, трикотажных и швейных изделий, обуви, сливочного масла, мебели, предметов народного потребления. Только один завод «Северный коммунары» вырабатывает продукции за один день значительно больше, чем ее давали все промышленные предприятия города до революции в течение года.

Основной отраслью промышленности Вологды является металлообрабатывающая. К ведущим предприятиям этой отрасли относятся заводы «Северный коммунар», «Строймаш» и «Мясомолмаш», оборудованные новейшими станками и машинами. Они выпускают машины и механизмы для лесной и мясо-молочной промышленности.

Вологжане по праву гордятся паровозо-вагоноремонтным заводом, имеющим славные революционные традиции. Маленькие железнодорожные мастерские, основанные в 1905 году, превратились в крупное предприятие, которое ежегодно выпускает из своих ворот сотни возрожденных к жизни паровозов и вагонов. За работу в дни Великой Отечественной войны коллектив завода получил на вечное хранение Красное знамя ВЦСПС и Министерства путей сообщения.

Второе место после металлообработки занимает пищевая промышленность, среди предприятий которой следует отметить мясокомбинат, гормолзавод и холодильник, хлебокомбинат, пивоваренный и витаминный заводы. Они удовлетворяют потребности главным образом населения областного центра.

Легкая промышленность представлена льнокомбинатом, швейной, трикотажной и овчинно-меховой фабриками и некоторыми другими. Особо важное значение среди них имеет льнокомбинат—один из крупных в стране и оснащенный самым совершенным оборудованием. На прядильной фабрике работают кольцепрядильные машины с приборами высокой вытяжки, а на ткацкой фабрике — высокопроизводительные автоматы. Все хитроумные процессы превращения тончайших нитей в ткань происходят без участия человеческих рук.

Широкие перспективы открываются перед промышленностью Вологды. По новому пятилетнему плану предусмотрено построить здесь несколько крупных предприятий.

КУЛЬТУРНЫЙ ЦЕНТР НА СЕВЕРЕ

В ЦЕНТРЕ города Вологды, на площади Свободы, на пьедестале из серого гранита возвышается памятник Владимиру Ильичу Ленину, установленный в канун 41-й годовщины Великого Октября. Автор этого величественного монумента народный художник СССР Н. В. Томский дал новую трактовку образа вождя революции. Ленин изображен беседующим с народом. Взгляд его устремлен вдаль. На лице — спокойная и незабываемая ленинская улыбка. Как живой, родной Ильич смотрит вокруг и радуется за славную Коммунистическую партию, за могучее социалистическое государство, за советских людей, строящих по его заветам коммунизм.

Всматриваясь в знакомую и дорогую фигуру В. И. Ленина, невольно вспоминаешь его слова:

«Посмотрите на карту РСФСР. К северу от Вологды, к юго-востоку от Ростова-на-Дону, и Саратова, к югу от Оренбурга и от Омска, к северу от Томска идут необъятнейшие пространства, на которых уместились бы десятки громадных культурных государств. И на всех этих пространствах царит патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость».

В. И. Ленин не случайно назвал район, расположенный «к северу от Вологды». Весь Европейский Север до Великой Октябрьской социалистической революции был в числе отсталых в культурном отношении районов России. И это несмотря на то, что он дал русскому народу Михаила Васильевича Ломоносова — человека, сделавшего эпоху в науке и культуре своего времени.

Вологда не являлась исключением из других городов Европейского Севера В губернском центре, славящемся на всю Россию обилием церквей, было всего несколько школ и больниц, одна библиотека, музей. Из-

давались «Губернские ведомости» тиражом 500 экземпляров и две частные газеты, рассчитанные отнюдь не на народного читателя.

Вологжане, как и трудящиеся других северных областей, с гордостью могут сказать, что у нас нет больше патриархальщины, полудикости и дикости. За годы Советской власти древний город покрылся густой сетью школ, клубов, библиотек и других культурно-просветительных учреждений.

В центре Вологды на берегу одноименной реки находится здание Государственного педагогического института. Это — кузница учительских кадров. За сорок лет институт выпустил для средних и семилетних школ свыше десяти тысяч учителей истории, русского языка и литературы, математики, физики, географии, естествознания и иностранных языков.

В окрестностях Вологды, в поселке Молочное, ныне также включенном в городскую черту, находится Молочный институт. Здесь готовятся кадры специалистов для молочной промышленности и молочного животноводства — инженеры-технологи, ученые зоотехники и инженеры-механизаторы. Организованный почти шестьдесят лет назад, институт вырос в крупное высшее учебное заведение и заслуженно пользуется широкой популярностью.

Помимо большого количества общеобразовательных школ, в Вологде работают четыре техникума (железнодорожного транспорта, кооперативный, ветеринарный и строительный), три училища (педагогическое, музыкальное, музыкально-педагогическое), межобластная советско-партийная школа, три профессиональных училища. Во всех этих учебных заведениях готовятся тысячи квалифицированных специалистов для различных отраслей народного хозяйства.

В городе появилось много культурно-просветительных учреждений. К услугам вологжан — областной драма-

тический театр, Дворец культуры железнодорожников, пять кинотеатров, около десяти клубов, областная филармония, кукольный театр, краеведческий музей, картинная галерея, два стадиона и т. д.

Все это — социалистическая Вологда! Вместе с тем, она является как бы музеем древности. Здесь имеется много историко-революционных и архитектурных памятников. К их числу относятся, прежде всего Вологодский кремль, в котором размещается областной краеведческий музей, Петровский домик, здание гостиницы «Северная», в котором в годы гражданской войны находился штаб VI армии, Софийский собор постройки XVI века. На стенах этого собора сохранились фрески, выполненные в 1686—1688 годах выдающимся живописцем Дмитрием Плехановым с 30-ю товарищами.

С именем Вологды связаны многие страницы в истории русской культуры. Поэты Батюшков и Красов, писатель-демократ Засодимский, академик живописи Тюрин и знаменитый художник-баталист Верещагин, российский лекарь Мудров и физиолог Введенский — каждый из них провел часть своей жизни в этом когда-то маленьком северном городке. Под Вологдой, в поместье Котельниково, работал создатель первого в мире самолета Можайский.

В 1912—1914 годах, будучи в ссылке, в Вологде проживала Мария Ильинична Ульянова — сестра, друг и соратник В. И. Ленина. На домах, в которых она коротала дни изгнания и продолжала вести революционную деятельность, установлены мемориальные доски. В первые годы Советской власти в Вологду дважды приезжал «всесоюзный староста» М. И. Калинин, первый нарком просвещения А. В. Луначарский, выдающийся полководец Красной Армии М. В. Фрунзе.

На ул. Жданова в небольшом деревянном доме находится дом-музей политической ссылки. В нем сосре-

доточены многочисленные документы, фотографии и другие экспонаты, освещающие жизнь и революционную деятельность политических ссыльных в Вологодской губернии.

Сохранившиеся церкви и гражданские здания, построенные в XVI—XVIII веках, представляют собой немалый интерес как памятники архитектуры. Наряду с капитальными каменными гражданскими сооружениями, подобными, например, зданию областной филармонии, на вологодских улицах можно встретить старинные деревянные особняки с колоннами и арками. Эти оригинальные строения по-своему передают стиль барокко или ампир, воплощенный в дереве.

В окрестностях города сохранился церковно-архитектурный ансамбль Спасо-Прилуцкого монастыря. Огромные массивные стены типа военных укреплений, башни и бойницы напоминают о большом историческом прошлом этой известной в свое время крепости на Севере. На кладбище монастыря в 1855 году похоронен выдающийся русский поэт-вологжанин К. Н. Батюшков.

РОВЕСНИЦА МОСКВЫ

НА ФОНЕ всего нового, что появилось в древнем русском городе за годы Советской власти, особенно резко чувствуешь его прошлое.

Вологда — ровесница Москвы. Историческая судьба связала эти два города, возникшие почти одновременно в центре Русского государства. Как столица нашей Родины — Москва играла огромную роль в истории русского народа, так и Вологда не раз оказывалась в центре важных исторических событий. Когда знакомишься с летописью этого древнего города, в памяти встают и битва на поле Куликовом, в которой участвовали вологжане, и звон набатных колоколов, звавших

на борьбу с польскими панями, и маевки рабочих-железнодорожников в бурном 1905 году. Да мало ли событий было в жизни города более чем за восемь столетий.

Первое летописное известие о Вологде относится к 1147 году, когда киевский монах Герасим пришел на Вологду-реку, на великий лес «на среднем посаде Вознесения Христова Ленивые площадки малого торжку и созда деречестен монастырь во славу Пресвятыя Троицы от реки Вологды расстоянием в пол-поприща».

Однако есть основания считать, что Вологда возникла значительно раньше 1147 года, ибо к пришествию Герасима, судя по летописи, существовали верхний и нижний посады.

Место для города было выбрано вполне удачное — сразу же за волоком из Шексны (по Сизьме), по которому новгородцы попадали в бассейн Сухоны. Это дает основание некоторым исследователям утверждать, что отсюда произошло слово «Вологда» (Волок-да); другие же связывают происхождение названия города с финским словом, перевод которого на русский язык означает «светлая вода». Во всяком случае, волок из Сизьмы в Вологду, видимо, не мог не играть определенной роли в названии реки, а за ней и города.

Новгородские переселенцы, прибывшие в XII веке из Ламского и Бежецкого края, построили вокруг Троицкого монастыря несколько посадов. Первое упоминание о Вологде как городе относится к середине XIII века в договорных грамотах Новгорода с тверскими князьями (1265, 1270, 1305, 1308 гг.). Один из новгородских поселков на возвышенном месте у изгиба правого берега реки был обнесен деревянной стеной. Это место, именовавшееся Ленивой площадкой, стало ядром города. В память о 800-летию Вологды здесь воздвигнут обелиск.

Летописное сказание о возникновении Вологды под-

тверждается археологическими раскопками. При раскопках в районе Парковой и примыкающей к ней улиц на глубине полутора-двух метров обнаружены остатки построек, развалины глинобитных печей, деревянные мостовые, осколки стеклянных браслетов, глиняные сосуды с различными орнаментами, поделки из дерева, янтаря и кости, наконечники металлических стрел, кричное железо, обрывки кожи, нательные кресты и т. д. По заключению исследователей, все эти находки относятся к XI—XIII векам.

Из договорных грамот и других документов известно, что маленький северный городок развивался довольно быстро. С самого своего возникновения он стал одним из главных ключей к овладению богатым Заволочьем и Поморьем. О богатствах этого края хорошо знали не только новгородские, но и другие русские удельные князья. Не случайно поэтому между ними очень рано, со второй половины XIII века, развернулась ожесточенная междоусобная борьба за Вологду. Город не раз переходил из рук в руки новгородских, ростово-суздальских и тверских феодалов.

В первой половине XIV века в Северо-Восточной Руси явственно обозначился процесс объединения удельных княжеств вокруг одного центра. Таким центром явилась Москва. Стремясь выволить родную землю из-под ненавистного татаро-монгольского ига, она выступила вдохновителем создания единого централизованного государства. Во всех политических событиях того времени вологжане были в одном лагере с великими московскими князьями.

В 1380 году, когда на Куликовом поле разыгралась историческая битва, в составе московских дружин были отряды и вологжан. Они мужественно отражали атаки золотоордынцев.

В княжение Дмитрия Донского Вологдой управляли два наместника — новгородский и московский. Однако

такое двоевластие существовало недолго. В 1392 году сын Дмитрия Донского Василий, желая потеснить беспокойных соседей, овладел Вологдой. С тех пор этот северный город стал фактически московским владением.

Новгородцы не могли, конечно, примириться с утратой своего важного опорного пункта. В 1398 году из Новгорода на Вологду двинулась рать в количестве трех тысяч человек. Воинственные новгородцы хотя и завладели городом, но вынуждены были оставить его.

В 1447 году в период последней феодальной междоусобицы князь Василий Васильевич, ослепленный и свергнутый с великокняжеского престола племянником Дмитрием Шемякой и его сторонниками-феодалами, получил в удел Вологду. Прибыв сюда, князь Василий, прозванный Темным, собрал войско и при содействии вологжан разбил недругов, захвативших Москву. После этой победы Вологда окончательно переходит во владение Великого княжества Московского и становится верным его оплотом на Севере.

В XIV—XV веках Вологда превращается в крупный торговый центр на Европейском Севере. С переходом в руки Москвы еще более возросло ее стратегическое положение. Так, при Иване III Вологда стала центром борьбы с черемисами, казанскими татарами и вогулами. Старый новгородский водный путь по Сухоне, Вычегде и Каме в Сибирь приобрел в XV веке большую роль, ибо только по нему двигалась на восток волна московской колонизации.

Большое значение для роста Вологды имело переведение сюда в первой половине XVI века центра Пермской епархии, что немало содействовало увеличению народонаселения города. За пределами городских стен образовались посады, населенные «народным людом».

Однако настоящий расцвет Вологды начался с середины XVI века, когда Русское государство завязало

торговые сношения со странами Западной Европы. Находясь у начала судоходства по Сухоне и Северной Двине, маленький северный городок оказался в центре внешней торговли. Со всей Руси шли сюда бесконечные обозы с хлебом, льном, жиром, воском, мехами, а затем все эти товары грузились на суда и отправлялись водой до устья Северной Двины и далее — за границу.

Важное перевалочное значение Вологды способствовало еще большему ее росту. Город в то время продолжал строиться и украшаться. Английский посол Рандольф, побывавший в Вологде в 1568 году, писал: «Город велик и длинен, весь построен из дерева, как и все их (русских — В. М.) города. В этом городе император построил крепость, окруженную стеной из камня и кирпичей, стены прекрасные и высокие кругом. Здесь, как и во всех их (русских — В. М.) городах, много церквей, некоторые построены из кирпича, остальные из леса, много монахов и монахинь. Это большой торговый город, и много богатых купцов живут там».

Иван IV сделал богатую и сильную Вологду опричным городом. При нем здесь были построены Софийский собор и некоторые другие сооружения.

В начале XVII века Вологда, как и другие русские города, пережила тяжелое время польско-литовского нашествия. В 1613 году польские банды захватили город, но продержались недолго. Вологжане восстали, перерубили «злых злодеев».

«Смута» тяжело отразилась на Вологде. Так, в 1612 году здесь имелось 670 дворов, а после нашествия поляков только 200. Но благодаря выгодному географическому положению город в короткий срок восстановил свое место в экономической жизни Русского государства. Во второй половине XVII века через него возобновилась оживленная торговля с заграницей.

Залечивая раны, Вологда быстро отстраивалась. Разбогатевшие на торговле и эксплуатации трудового народа купцы Фетиевы, Усовы и другие возводили каменные особняки и великолепные храмы, частично сохранившиеся и до наших дней как архитектурные памятники.

О расцвете города свидетельствует то, что в 1646 году на его территории имелось уже 1234 посадских двора, 313 лавок и 10 харчевен. По количеству домов Вологда тогда стояла на четвертом месте в Московском государстве — после Москвы, Ярославля и Костромы.

Проезжавший в 1701 году через Вологду голландец Корнелий де-Бруини нашел здесь «торжище, наполненное всякими товарами», и назвал город «украшением русской страны».

Восстановив свое торговое значение, Вологда превращается в крупный центр ремесленного производства. В середине XVIII века здесь возникло большое количество мануфактур. Это было новым явлением в экономической жизни города.

В царствование Екатерины II определилось и возросло административное значение Вологды. В 1772 году она становится центром Вологодского наместничества, а в 1796 году — центром Вологодской губернии.

Открытие в начале XIX века Мариинской водной системы нанесло тяжелый удар по Вологде. Грузы из центральных районов России к Архангельску и Петербургу пошли теперь не через этот в прошлом бойкий торговый город, а через Рыбинск.

Так Вологда осталась в стороне от больших водных путей. Жизнь в ней надолго сменилась тихими буднями захолустья.

Особенно тяжелый упадок переживала промышленность. Многие заводы и фабрики закрылись, а оставшиеся владели жалкое существование. По свидетель-

ству современников, они представляли собой карликовые кустарные мастерские.

Поворотным пунктом к новому подъему экономики Вологды послужило открытие в конце XIX и начале XX веков железнодорожного сообщения с Ярославлем (1872 г.), с Архангельским (1898 г.), с Петербургом и Вяткой (1905 г.). Как и встарь, она стала занимать видное место во внутренней торговле Российской империи.

В конце минувшего века в городе насчитывалось уже свыше четырехсот лавок. Среди городской буржуазии появились купцы первой гильдии — крупные воротилы торгового капитала. По всей губернии они скупали лес, лен, масло, кружева, хлеб и направляли эти товары на всероссийский рынок.

Однако, несмотря на наличие удобных путей сообщения, Вологда застыла в промышленном развитии. В конце прошлого столетия здесь не было ни одного крупного предприятия. В этом ярко отразилась политика царского самодержавия, обрекавшего окраины России на экономическую отсталость.

Вологодская губерния издавна считалась глухим захолустьем. Царское правительство превратило ее в место ссылки своих политических противников. Звеня кандалами, в Вологду прибывали революционеры Москвы и Петербурга, Харькова и Иваново-Вознесенска, Варшавы и Закавказья. Несмотря на постоянную слежку со стороны полиции, они распространяли нелегальную литературу, устраивали тайные собрания учащейся молодежи и сходки рабочих, проводили агитационную работу.

В тихом, глухом городе назревали большие события. Объединив вокруг себя прогрессивно настроенную интеллигенцию и передовых рабочих, социал-демократы создали Вологодскую группу РСДРП и подпольную типографию. В связи с этим неизмеримо усилилось пар-

тийное влияние на ход всех последующих событий. В период первой русской революции в Вологде неоднократно устраивались массовые политические демонстрации, забастовки и митинги, на которых во весь голос звучали боевые революционные лозунги:

- Долой самодержавие!
- Да здравствует социализм!

С воодушевлением и ликованием встретили вологжане весть о Великой Октябрьской социалистической революции. В древнем городе началась новая жизнь...



**ЧЕРЕПОВЕЦ —
ГОРОД МЕТАЛЛУРГОВ**



ОТ ТОПОРНИ ДО ЧЕРЕПОВЦА

ИЗ ВОЛОГДЫ возвратимся в Топорню и продолжим плавание по Волго-Балту. Курс — на Череповец.

Снова стучит судовой двигатель. Чуть вздрагивая всем корпусом и разрезая податливую грудь воды, теплоход выходит на средину огромного плеса. Ширина от одного берега до другого пятнадцать-семнадцать километров. Череповецкое водохранилище достигает здесь самого большого разлива. Правда, из-за подтопленного леса всей шири его не разглядишь. То тут, то там из воды торчат вершины деревьев и темные заросли кустарника. Теплоход плывет словно по просекам. Вдали едва различимы речные створы. Только по ним здесь и можно ориентироваться.

В нескольких километрах от Топорни, у села Деревенька, находился первый шлюз на Шексне. Но не пытайтесь увидеть это старинное сооружение. Как и многие его «собратья» по Мариинской системе, он скрылся под водой. О местонахождении шлюза можно судить по сохранившейся аллее берез вдоль затопленных берегов.

Если посмотреть на старую лоцманскую карту Мариинской системы, то вы увидите, что недалеко от Сизь-

мы, у устья речки Низдобки, находилась пристань Ниловицы. А около нее в 1896 году для регулирования стока воды в Шексне были построены плотина и шлюз. Но где же они? Как вы ни всматривайтесь вокруг, нигде не обнаружите даже следов гидросооружений. По обе стороны от судового хода на несколько километров раскинулась мутно-серая гладь воды.

До образования водохранилища вблизи пристани Сизьма в Шексну впадала небольшая речка Славянка. В старину по этой речке торговые суда поднимались до Никольского озера и перетаскивались волоком в Порозовицу. Из Порозовицы открывался путь в Кубенское озеро. Славянский волок играл большую роль в торговле вплоть до XVIII века. Свое существование он прекратил лишь тогда, когда вступила в строй Северо-Двинская система.

Вслед за Сизьмой днище древнеозерной впадины приподнимается. Долина Шексны, постепенно сужаясь, снова врезалась в толщи морен. От устья реки Ковжи до устья реки Игай тянутся Ирменские гряды. До усовершенствования Мариинской системы Шексну здесь перегораживали большие и опасные пороги. Все дно реки было усыпано валунами. Для регулирования стока на этом участке построили Ковжинский шлюз и шлюз Черная Гряда. На протяжении полувека они исправно несли свою службу. Но в 1946 году воды Рыбинского водохранилища затопили нижнюю часть Колонецко-Анисимовского узкодолинного участка. Подпор воды распространился выше шлюза Черная Гряда. Надобность в этом сооружении отпала. А в 1963 году прекратил свое существование и Ковжинский шлюз. Каменистые пороги затерялись в водах Череповецкого моря. От них остались одни названия. Какие тут пороги, когда под килем 10—15 метров!

Следующая остановка теплохода — у пристани Ирма. Это одно из живописных мест на Череповецком водо-

хранилище. На склонах темно-зеленого холма раскинулось большое старинное село. Когда-то здесь устраивались многолюдные ярмарки.

В створе деревень Анисимово и Квасюнино моренные гряды круто обрываются. Местность становится более открытой. Водохранилище снова обретает свой «морской» вид. Впереди над мутно-серой зыбью, поднятой набежавшим ветерком, постепенно вырисовываются башни Череповецкого шлюза. С палубы хорошо видно, как широко раздвинула свои бетонные плечи гигантская плотина.

Череповецкий гидроузел по праву можно назвать жемчужиной Волго-Балта. Помимо дамб, подходных каналов, шлюза, здесь сооружена одна из сложных и необычных по своей конструкции гидроэлектростанция. Впервые в Советском Союзе на ней устанавливаются гидроагрегаты капсульного типа, в которых гидрогенератор и турбина заключены в водонепроницаемый кожух (капсулу). Приезжий, впервые увидевший Череповецкую ГЭС, возможно будет несколько разочарован ее внешним видом. При одном упоминании Волховской, Днепровской, Братской гидроэлектростанций обычно у людей встают картины рвущегося с большой высоты kloкочущего водопада. Ничего подобного здесь вы не встретите. В отличие от других, здание Череповецкой ГЭС размещено в теле водосливной плотины. Потому-то ее часто называют «ГЭС-невидимка».

От Череповецкого гидроузла стальные опоры высоковольтной линии электропередач шагают на запад. Ток по проводам поступает в Череповец. Сила воды, превращенная в электричество, варит металл на Северной Магнитке. Дешевую электроэнергию получили многие колхозные села.

Подходим к пристани Шексна. Еще издали внимание привлекает здание речного вокзала. Все оно — из стекла и бетона. Строители позаботились об удобствах для

пассажиров. К их услугам — просторный зал ожидания, книжный киоск, междугородный телефон.

От пристани Шексна теплоход направляется к седьмому шлюзу. Впереди вспыхивает зеленый огонек светофора. Путь свободен! Если до сих пор в шлюзовых камерах мы поднимались вверх, то теперь предстоит спуск. Процесс шлюзования при этом проходит уже иначе. На северном склоне Волго-Балта теплоход входил в шлюз со стороны нижнего бьефа, а теперь со стороны верхнего бьефа. Перед шлюзованием уровень воды в камере бывает равным уровню в водохранилище. Когда суда войдут в шлюз, за ними поднимется щит-затвор. Потом начинается опорожнение камеры. По водопроводным галереям вода под напором устремляется в подводящий канал. Наблюдая за рымами, вы замечаете, как стенки шлюза начинают уходить кверху. Вот уже исчезли из виду стоящие на берегу стрелы порталных кранов, мачты электропередач, колокольня старинной церкви, зеленые шапки деревьев. Судно, как в гигантском лифте, опускается вниз. Теперь с палубы видно только бездонное небо, да кружащие над кормой чайки. Наконец, распахиваются многотонные ворота, и теплоход выходит на просторы Шексны. Слева виден поселок Шексна, расположенный при пересечении водного пути железной дорогой Вологда — Ленинград. Это важный транспортный узел, центр Шекснинского района Вологодской области. В поселке более десяти тысяч жителей.

Пройдя под высоким железнодорожным мостом, теплоход поворачивает на запад. Местность здесь очень живописная. По берегам видны деревни с уютными деревянными домиками, смешанные леса, раздольные луга, на которых пасутся колхозные стада. Шекснинский район издавна славится молочным животноводством.

Проходим мимо села Ульяново. В его окрестностях —

прекрасные охотничьи угодья. Спокойные заливы, островки, заросшие кустарником, травянисто-тростниковые джунгли. Здесь любят гнездиться дикие утки.

Путешествуя по Шексне, есть о чем вспомнить, есть на что посмотреть. С этой рекой связана жизнь многих видных писателей и художников. У кого не забьется сильнее сердце, когда он, беседа с кем-нибудь из местных жителей, услышит, что недалеко от Череповца, на берегу Шексны, в селе Хантове провел значительную часть своей жизни известный русский поэт Константин Николаевич Батюшков.

В 1809 году, после прекращения военных действий против наполеоновских войск, Батюшков, получив длительный отпуск и приехав в Петербург, писал своим сестрам: «Друзья мои, ожидайте меня у волн Шексны».

Константин Николаевич в Хантове много работал, обдумывал планы новых произведений, коротал тоскливые осенние вечера. Именно здесь он создал свои лучшие элегии, сатиры, дружеские послания.

В июне 1889 года на борту парохода «Спокойный», совершавшего плавание по Шексне, находился Глеб Иванович Успенский. Рассказывая о своих впечатлениях от этой поездки, он писал о том, что Шексна «река бойкая, сильная, многоводная, глубокая; берега круто спускаются в глубокие бездны; беспрестанные повороты ее постоянно меняют вид местности, куда направляется пароход; есть и села, и деревни, и церковки, и луга, и стога, и фабрики, все, что теперь есть на всякой судоходной реке...».

В своих очерках «По Шексне писатель с гневом и возмущением рассказывал о биржевых махинациях, о грязных сделках предприимчивых судовладельцев. Не случайно он называл Шексню «коммерческой рекой».

В Журавлином краю, в окружении прекрасной русской природы, в общении с народом прошло детство

выдающегося русского художника Василия Васильевича Верещагина. В раннем возрасте он жил в деревне Пертовке, а позднее, когда стал уже известным живописцем, не раз приезжал в имение отца — село Любеч. На берегах Шексны Василий Васильевич наблюдал безотрадную жизнь бурлаков. В 60-х годах прошлого столетия они шли вдоль реки целыми ватагами по 60—70 человек — загорелые, оборванные, в истлевших от пота рубахах, со всклокоченными волосами, угрюмыми и потными лицами. При виде этих горемык у художника зародилась мысль создать большую композицию на тему «Бурлаки».

Стремясь показать тяжелый труд «путинников», Василий Васильевич подолгу рисовал с натуры. Однако закончить картину ему не удалось. В письме к искусствоведу Ф. И. Булгакову сам художник объяснял это следующим образом:

«Беда моя была в том, что, занявшись рисунками для насущного хлеба, я не имел возможности исполнить картину, так и оставшуюся в эскизе и этюдах».

...Вечереет. Медно-красный диск солнца повис над прибрежным лесом. В розовых сумерках вспыхивают сигнальные огни на бакенах. Шексна все шире раздается в своих зеленых берегах. Как и в верхнем течении, в этих местах она также утратила свой первоначальный облик. Но здесь чувствуется дыхание уже другого моря — Рыбинского. Затопив Шекснинскую низменность, оно образовало многочисленные заливы. Речники называют их отрогами. В этих отрогах затерялось и растворилось основное русло Шексны. Вместо узкой протоки — широкая водная дорога. В стороны отодвинулись зеленые островки. Если вы возьмете в руки бинокль, то увидите на них танцующих журавлей. Раскинув крылья, эти осторожные длинноногие птицы купаются в лучах заходящего солнца.

Недолг путь по Шексне. Вот вдали показался инду-

стриальный пейзаж. Силуэты доменных печей, взметнувшиеся в поднебесье заводские трубы, ажурные конструкции башенных кранов. Над ними — непотухающее зарево. По берегу потянулись лесные биржи, склады, причалы. Перекликаясь пронзительными гудками, навстречу плывут большегрузные суда. Несмотря на поздний час, жизнь на голубой магистрали не замирает ни на минуту. Сделав крутой разворот, наш теплоход причаливает к речному вокзалу. Вот мы и в Череповце — городе металлургов. Итак, плавание по Волго-Балту окончено. Впрочем, окончено ли?

Распрощавшись с красавцем-теплоходом, мы совершим путешествие по городу металлургов, ознакомимся с его историей и достопримечательностями.

СТРАНИЦЫ БЫЛОГО

ИСТОРИЯ Череповца, как и многих других городов Севера, уходит в глубь веков. На берегах Шексны, несшей свои воды к могучей русской реке Волге, много тысячелетий назад горели костры первобытного человека.

В XIV веке Череповецкий край вошел в состав Московского государства. Русская земля в то время переживала период феодальной раздробленности. Между удельными княжествами нередко разгоралась борьба за новые владения. Московские князья с целью упрочить свою власть насаждали монастыри. Один из таких монастырей — Воскресенский — возник в 1360 году в лесу на Череповси¹⁾. В качестве дара ему было отдано село Федосьево — ядро будущего города.

Предприимчивые монахи выбрали для своего монастырского хозяйства высокий берег реки Ягорбы. Здесь,

¹⁾ Череповси — древнейшее название местности.

в глухом лесу, в изобилии водились пушные звери, а в водах — множество рыбы.

Череповецкий монастырь, являвшийся вотчиной московских митрополитов, быстро превращался в крупное феодальное хозяйство. В XVI веке в его владениях находилось около двадцати тысяч десятин земли, а также многочисленные рыбные ловы на реках и озерах.

Вольготно жилось «духовным отцам». В 1725 году в монастыре обитало 32 монаха, а работало на них население 56 деревень. Прожорливые тунеядцы, облагая непосильными налогами своих подданных, раздули монастырское хозяйство до невероятных размеров. За высокой оградой были построены три церкви, жилые дома, житницы, амбары, погреба, а в подмонастырской слободе — скотные дворы, мельницы, рыбный двор и т. д.

Монастырские крестьяне, задыхаясь в тисках феодального гнета, не раз в своих челобитных к московскому патриарху зывали о пощаде. Однако мольбы их не доходили до «всевышнего». Когда же чаша терпения переполнялась, многие покидали жилье, собирались в лесах и, вооружившись, кто чем мог, обрушивались на своих угнетателей. Летописцы неоднократно упоминают о восстаниях «челяди» на Череповси.

В начале XVII века в селе Федосьеве зародился торговый центр. Зимой и летом здесь устраивались ярмарки, на которые отовсюду съезжались торговые люди.

Во второй половине XVIII века федосьевские купцы обратились в сенат с ходатайством об обращении их посада в город Екатерина II 4 ноября 1777 года дала следующий наказ:

«..Всемиловитейше повелеваю в Новгородском наместничестве, на устье реки Суды (на самом деле речь шла о реке Ягорбе, впадающей в Шексну. — В. М.), учредить при Череповецком монастыре для пользы во-

дяной коммуникации город именован Череповец, а при возобновлении выборов в оном наместничестве в начале будущего года приписать к сему новому городу уезд и учредить в нем судебные места...».

В состав нового города вошли село Федосьево и подмонастырская слобода. В то время там насчитывалось примерно пятьсот жителей.

В 1782 году был утвержден план Череповца, по которому намечалось проложить 36 улиц, пересекающихся под прямым углом и идущих в направлениях с запада на восток и с севера на юг. Границы города предполагалось обнести земляным валом и глубоким рвом.

В 1811 году утверждается герб Череповца. На гербе изображался патриарший стул, а по бокам — на задних лапах два медведя; во втором ярусе, в полной воде, — две рыбы, а ниже, в лучах восходящего солнца — руль судна. Таким образом мотивы рисунков герба в символической форме говорили о богатствах края и раскрывали перед новым городом перспективы его развития.

Сначала Череповец рос очень медленно. На Рыбной горе долго еще стояли ветхие крестьянские избышки, окруженные дремучим лесом.

Тихо протекала жизнь в маленьком провинциальном городке. При наличии трех церквей и трех кабаков никаких культурно-просветительных учреждений здесь не было. Жители занимались ремеслами и мелкой торговлей.

В 1833 году в Череповце открылось первое учебное заведение — уездное училище. В нем не было даже классной доски. Учитель-немец, с трудом изъяснявшийся по-русски, обучал детей письму, чертя буквы палкой на песке.

Не менее безотрадную картину представляло здравоохранение. На весь уезд, раскинувшийся на сотни верст, имелся только один лекарь.

В середине XIX века жизнь в Череповце несколько оживилась. Этому способствовало положение города на важном водном пути. В летнюю пору по Шексне, служившей одним из звеньев Мариинской системы, тянулись вереницы барж. В течение года в городе устраивалось четыре ярмарки, на которые съезжались торговые люди из разных концов государства Российского.

Разбогатев на торговле и эксплуатации трудового народа, предприимчивые купцы и судовладельцы положили начало промышленности. В 1870—1880 гг. в Череповце были открыты машиностроительный, лесопильный и винокуренный заводы. Хотя они и именовались заводами, но представляли собой маленькие полукустарные мастерские. Недаром в одном из дореволюционных справочников указывается, что Череповец «в торговом и промышленном отношении значения не имеет».

ГИГАНТ СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ

ПО-ИНОМУ сложилась судьба Череповца в нашу советскую эпоху. За короткий срок он превратился в один из крупных промышленных городов на Европейском Севере РСФСР.

Особенно большие перемены произошли в Череповце с тех пор, как возникло Рыбинское водохранилище, а вслед затем развернулось строительство металлургического завода. Исстари сухопутный город стал приморским и центром северо-западной металлургии. Потомки пошехонцев-отходников и шекснинских бурлаков варят теперь сталь, строят речные суда, водят быстходные корабли, ловят траулерами рыбу.

Строительство Череповецкого металлургического завода началось в 1949 году. К этому времени был разработан проект, изучены сырьевые базы, выбраны

стройплощадки. Партия и правительство направили на стройку мощную технику. Тихие и пустынные берега Шексны стали оживать.

Темпы строительных работ нарастали с каждым днем. Один за другим вступали в эксплуатацию важнейшие производственные объекты — теплоэлектроцентраль, агломерационная фабрика, воздуходувная станция, которые сами по себе являются крупными предприятиями.

Сколько мужества, настойчивости, трудового героизма проявили экскаваторщики, бетонщики, арматурщики, монтажники! Весной и осенью, когда в котлованы и траншеи устремлялись поверхностные и грунтовые воды, люди не знали ни минуты отдыха. Все силы направлялись на покорение стихии. Днем и ночью работали мощные насосы, делались перемычки, вычерпывался разжиженный грунт.

24 августа 1955 года состоялось торжественное открытие первой доменной печи. Этот день принято считать днем рождения Череповецкого металлургического завода. В разливочном отделении в первый слиток металла, полученного из кольской руды и печорского коксующегося угля, была вчеканена алюминиевая пластинка с надписью:

«Череповецкий металлургический завод.

24 августа 1955 года

ПЕРВЫЙ ЧУГУН».

Вместе с доменной печью были введены в действие агломерационная фабрика, газоочистка, турбовоздуходувная станция, большой комплекс транспортного хозяйства, подземных и надземных сооружений и коммуникаций.

С пуском первой домны началась производственная жизнь завода. На большой стройке ширился фронт

работ. В канун XX съезда КПСС строители «Череповец-металлургстроя» одержали новую победу. 11 февраля 1956 года была произведена загрузка печей коксохимического цеха, а на другой день доменщики получили свой кокс. В эксплуатацию вступило 120 крупных объектов, образующих единый технологический поток. Строительно-монтажные работы завершались в исключительно сложных условиях, при сильных морозах.

Вслед за коксовой батареей и углеобогадательной фабрикой 13 апреля 1956 года вступила в строй вторая доменная печь. При сооружении ее было уложено пятнадцать тысяч кубометров бетона и железобетона, произведено двенадцать тысяч тонн огнеупорной кладки, смонтировано более семи тысяч тонн металлоконструкций. Наряду с коллективами треста «Череповецметаллургстрой» в этих работах участвовало свыше двадцати строительных и монтажных организаций.

Вслед за доменным и коксохимическим цехами вступили в строй большегрузные мартеновские печи, гигантские прокатные станы и другие объекты.

В канун XXI съезда КПСС был сдан в эксплуатацию блюминг. Череповецкий металлургический завод превратился в предприятие с законченным металлургическим циклом. Страна стала получать из Череповца не только чугун и сталь, но и прокат. Центральный Комитет КПСС и Совет Министров СССР горячо поздравил коллективы строителей и металлургов.

Последующие годы семилетки явились периодом бурного строительства и наращивания мощностей завода. Особое внимание было обращено на увеличение прокатного производства. В июне 1960 года сдан стан «1700». Это уникальное сооружение не имеет себе равных в стране. Прокатка листа ведется со скоростью 25 метров в секунду. Впервые в металлургии нашли применение телевидение и счетно-решающие устройства.

В декабре 1960 года пущен непрерывно-заготовочный стан «700», а вслед за ним — мелкосортный стан «250». С вводом в действие этих сложных агрегатов металлурги Череповца стали вырабатывать арматурную сталь.

Важной вехой в развитии Северной Магнитки является 1962 год. Он был, пожалуй, самым напряженным и самым «урожайным». Именно тогда завод обогатился домной-гигантом, коксовыми батареями и агломерационной фабрикой. Строители выполнили огромный объем работ. Только при укладке фундамента доменной печи было вынута и перемещено 600 тысяч кубометров грунта и уложено 92 тысячи кубометров бетона.

В марте 1963 года государственная комиссия приняла в эксплуатацию цех холодной прокатки листа. Это — настоящий богатырь. В Череповце давно привыкли к огромным масштабам и многозначным цифрам. Все здесь весомо, крупно. Но цех холодной прокатки поражает даже бывалых людей. О размерах этого гиганта можно судить хотя бы по тому, что он занимает территорию свыше десяти гектаров.

Умножая трудовые успехи, строители треста «Череповецметаллургстрой» досрочно ввели в строй станы «350» и «280», кислородный, пекококсовый цехи и цех ректификации сырого бензола.

Череповецкий металлургический завод нередко называют богатырем северо-западной металлургии. Да он и в самом деле богатырь. Тому, кто захочет ознакомиться с его основными цехами, потребуется на это не менее недели. Только поточные конвейерные линии простираются на несколько десятков километров.

Гигант северо-западной металлургии продолжает строиться. На его территории становится все теснее и теснее. А по соседству с металлургическим заводом вырастает другой богатырь — метизный завод. Это будет одно из мощных предприятий страны.

От Рыбинска к Череповцу проложены две высоковольтные линии электропередач. Они надежно связали металлургический завод с центральной энергосистемой страны.

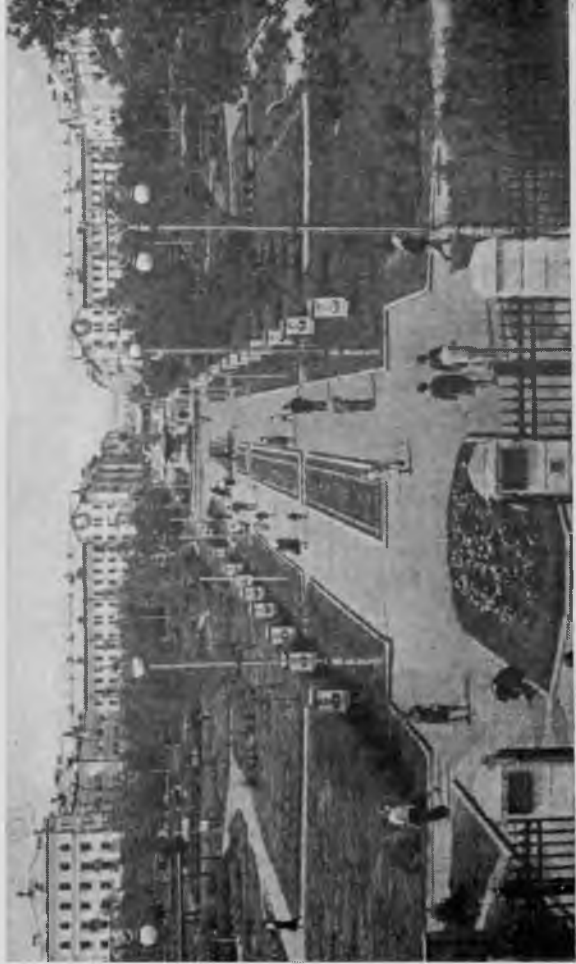
В 1961 году на берега Шексны пришел саратовский газ. Голубое топливо впервые в отечественной металлургии ярким пламенем вспыхнуло в доменных и мартенах.

Осваивая новые мощности и совершенствуя технологический процесс, металлурги Череповца дают Родине миллионы тонн превосходного чугуна, лучшие марки стали, первосортный кокс, различные химические продукты. Поток металла увеличивается из года в год. Только в течение последних двух лет выпуск продукции на заводе возрос в полтора раза.

Череповецкий металл, обладающий высокими свойствами, пользуется большим спросом на мировом рынке и поставляется более чем в сорок стран Европы, Азии, Африки, Америки. Его охотно покупают в Англии и Швеции, Австрии и Франции, Японии и Канаде, Индии и Арабской Объединенной Республике.

Северная магнитка стала как бы университетом по пропаганде всего нового и передового. Сюда приезжают за опытом не только работники родственных предприятий нашей страны, но и зарубежные специалисты. В последние годы в Череповце побывали делегации Польши, Чехословакии, Югославии, Венгрии, Индии и многих других государств.

Особенно сильное впечатление на зарубежных гостей производят доменные гиганты и цех холодного проката. Да это и не удивительно. Доменщики Северной магнитки получают с каждого кубического метра полезного объема агрегатов по две тонны чугуна в сутки. Таких показателей еще не знает ни один металлургический завод в мире. Недаром секретарь комитета по металлургии Экономической комиссии ООН по Европе



Череповец. Площадь Metallургов.



**Череповец,
Гостиница «Ленинград»
и
памятник
В. В. Верещагину.**



м-р Юнг, ознакомившись с технологией работы доменного цеха в Череповце, воскликнул: «Это невероятно! Такую кривую мы рисуем в учебниках в качестве теоретического идеала. Если я расскажу у себя дома — мне никто не поверит, что печь может так работать».

Довольно веское признание! Оно лишний раз свидетельствует об успехах советской металлургической промышленности и преимуществах социалистической экономики.

К ГОРОДУ — ГОРОД

МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ завод дал мощный толчок развитию Череповца. В жизни старого русского города начались поистине чудесные дни. Он растет как сказочный богатырь. Кажется, давно ли пешеход мог пересечь весь город в любом направлении за 15—20 минут, а теперь его границы раздвинулись с востока на запад на пятнадцать километров. На пустырях, где были огороды да свалки мусора, выросли широкие улицы и проспекты, застроенные многоэтажными домами.

Чтобы полнее представить размах жилищного строительства, приведем несколько цифр. До революции весь жилой фонд Череповца составлял около ста тысяч квадратных метров. Напомним, что это было сделано за полтора столетия существования города. Теперь другие времена—другие и масштабы. В последние пять лет здесь ежегодно вводится в строй в среднем 80—100 тысяч квадратных метров жилой площади. Следовательно, каждый год в Череповце прибывает новый город, равный дореволюционному. Только в течение двух последних лет свыше 6000 семей справили новоселье.

Череповец — родина крупнопанельного домостроения. В тресте «Череповецметаллургстрой» созданы комплексные строительные бригады, которые собирают

дома. Да, не выкладывают по кирпичику, а монтируют из крупных железобетонных блоков и панелей. Работы ведутся по циклическому графику. Благодаря внедрению индустриальных методов коробки зданий растут буквально на глазах. Так, комплексная бригада, которую возглавляет Н. А. Коротаяев, монтирует шестидесятиквартирный дом за 20—22 дня.

Иным стал принцип застройки города. На месте старых, отживших свой век домишек, возводятся целые жилые массивы-микрорайоны. Микрорайон — это город в городе. В нем имеются свои столовые, школа, магазины, спортивные площадки, детские учреждения, мастерские бытового обслуживания и т. д.

Сердцем нового Череповца является площадь Metallургов и прилегающий к ней Комсомольский сквер. Строители воздвигли здесь грандиозный архитектурный ансамбль. В центре этого ансамбля — огромное здание двухзального кинотеатра «Комсомолец». Перед входом в сквер установлен памятник В. И. Ленину.

От площади Metallургов во все стороны уходят просторные улицы и кварталы многоэтажных домов. В одних из них недавно справили новоселье, в других заканчиваются отделочные работы, третьи только что закладываются. В нижних этажах жилых зданий разместились магазины, почтовые отделения, кафе, столовые, сберегательные кассы, детские сады и т. д.

Пройдитесь по прямой, как стрела, улице Metallургов. Широкая, застроенная оригинальными по своей архитектуре зданиями, с газонами и цветочными клумбами, она по праву могла бы называться проспектом. На этой самой оживленной магистрали особенно ощущается деловой будничные ритм жизни одного из многочисленных советских городов, растущих вместе со всей страной. Снуют грузовики, стремительно проносятся легковые такси, нескончаемым потоком идут пешеходы.

УСТРЕМЛЕННЫЙ В БУДУЩЕЕ

В ПРОШЛОМ маленький городок на Шексне не только разросся, похорошел, но и превратился в один из крупных индустриальных центров страны. Хочется особо подчеркнуть, что промышленность здесь целиком создана за годы Советской власти. От старых полукустарных заведений не осталось и следа.

Наряду с бурным ростом металлургии, в Череповце развиваются другие отрасли промышленности. Важное место среди них занимают предприятия строительной индустрии, машиностроения и металлообработки.

Там, где в Шексну вливаются воды Ягорбы, раскинулись корпуса судоремонтно-судостроительного завода. Это одно из крупных предприятий города. Несколько лет назад оно стало базой флота Северо-Западного пароходства. Здесь не только ремонтируют, но и строят новые суда.

Далеко за пределами Вологодской области известен Череповецкий завод автогаражного оборудования. Он поставляет свою продукцию — маслоколонки и бензонасосы — автомобильным хозяйствам страны и на экспорт.

В последние годы в Череповце вырос крупный фанеро-мебельный комбинат, который производит фанеру, разнообразную секционную мебель, древесностружечные плиты. По количеству рабочих это предприятие будет уступать только металлургическому и метизному заводам.

Широко развиты в Череповце отрасли легкой и пищевой промышленности. Они представлены такими предприятиями, как обувная и швейная фабрики, мясо- и хлебокомбинаты, рыбозавод, молочный комбинат, фабрика «Красный ткач» и другие.

Череповец — крупный транспортный узел. Часть грузов, поступающих по Волго-Балтийскому пути, здесь

перегружается на железную дорогу. Череповецкий порт связан регулярными пароходными рейсами с Москвой, Ленинградом, Рыбинском, Петрозаводском, Кандалакшей. Пригородные линии соединяют город с населенными пунктами на Череповецком и Рыбинском водохранилищах.

Большую роль играет Череповецкий железнодорожный узел. Через него проходят транзитные грузопотоки на Ленинград и на Вологду.

За годы Советской власти Череповец стал важным культурным центром. В городе имеются педагогический институт, лесомеханический и строительный техникумы, медицинское училище, несколько профессионально-технических учебных заведений, широкая сеть общеобразовательных школ. Северо-Западный политехнический институт и Ленинградское речное училище открыли здесь свои филиалы, в которых готовятся кадры специалистов без отрыва от производства.

Многое сделано по удовлетворению культурных запросов трудящихся. К их услугам — Дворцы культуры строителей и металлургов, Дом культуры, народный театр, несколько кинотеатров, около пятидесяти библиотек, два стадиона, телецентр, Дворец спорта, парк культуры и отдыха, широкая сеть поликлиник, больниц, магазинов, столовых, ателье бытового обслуживания.

Гордостью череповчан является краеведческий музей, известный далеко за пределами Вологодской области. Сюда приезжают ученые и экскурсоводы из Москвы, Ленинграда, Риги, Вильнюса, Киева и многих других городов страны.

В музее собрано свыше ста тысяч экспонатов — лучших образцов продукции, макетов и моделей, документов, фотографий и т. д. Особый интерес вызывает художественный отдел, в котором представлены работы В. В. Верещагина и многих других знаменитых русских художников.

В Череповце имеется несколько мемориальных зданий. В апреле 1954 года в день пятидесятилетия со дня смерти В. В. Верещагина на доме № 22 по ул. Социалистической, в котором он жил и работал, установлена мемориальная доска. Одна из лучших улиц города названа именем В. В. Верещагина. В начале этой улицы установлен памятник художнику.

На берегу Шексны, там, где начинается улица Труда, стоит кирпичный красный дом. Около входных дверей — мемориальная доска. Золотыми буквами на ней высечено:

«В 1916—1918 годах
здесь учился
Герой Советского Союза
ЧКАЛОВ
Валерий Павлович»

Памятным местом многих революционных событий, происходивших в Череповце, является площадь Жертв Революции. В 1957 году на ней открыт памятник, увенчанный пятиконечной звездой. На постаменте начертаны надписи: «Борцам за победу Великой Октябрьской социалистической революции от трудящихся Череповца...».

Памятник-obelisk воздвигнут на средства трудящихся и сделан руками рабочих-металлургов.

Туристам рекомендуется осмотреть еще два здания, связанные с революционной деятельностью череповецких большевиков. На улице Советской, дом 22, в 1917—1918 годах находился штаб Красной гвардии. Здесь формировались первые красногвардейские отряды, которые сыграли огромную роль в установлении Советской власти в городе и губернии. На улице Луначарского сохранился дом № 11, в котором в сентябре 1917 года была оформлена Череповецкая организация РСДРП.

Город металлургов уверенно смотрит в будущее. Перед ним открываются замечательные перспективы. Если сейчас население Череповца приближается к 160 тысячам человек, то через 10—15 лет оно превзойдет 400 тысяч человек. Следовательно, городу предстоит расти и расти, расширяться, благоустраиваться и подниматься ввысь. Такая уж у него большая судьба!

* * *

ВОТ и окончен наш маршрут по Волго-Балтийскому водному пути. При желании туристы могут продолжить путешествие. Из Череповца, ставшего портом пяти морей, ежедневно отправляются теплоходы по Рыбинскому водохранилищу. Голубые дороги могут привести в Рыбинск, а оттуда — в столицу нашей Родины Москву или в Ярославль и другие города, расположенные на Волге.

Поездка из Череповца в Москву занимает менее суток. Трасса этого водного пути не входит в наш основной маршрут. Поэтому мы не будем здесь подробно о ней рассказывать. Тем, кто захочет получить более полное представление о линии Череповец — Рыбинск — Москва, рекомендуем ознакомиться со специальными путеводителями «По водным путям Подмосковья» (из-во «Речной транспорт», 1958), «На Волгу» (из-во «Речной транспорт», 1957), «Москва—Ростов» (из-во «Транспорт», 1965), «Из Москвы — в Ленинград по воде» (из-во «Транспорт», 1965).

Приводим характеристику маршрута Череповец — Рыбинск — Москва в общих чертах.

Отходя от Череповецкой пристани, теплоход быстро минует сравнительно узкий Шекснинский залив и войдет в Рыбинское водохранилище. Площадь водохранилища составляет около 4,5 тыс. кв. км. Оно почти в 15 раз превосходит Московское море и лишь вдвое ус-

тупает одному из крупных водоемов земного шара — Онежскому озеру.

Почти 140 км пройдет теплоход по водохранилищу, пока не достигнет противоположного берега. Миновав Рыбинский гидроузел, он поплывет уже по Волге и вскоре остановится у пристани города Рыбинска — крупного промышленного центра страны.

Во время стоянки судна можно пройти по волжской набережной. Оттуда хорошо видны вновь застроенные районы, портовые причалы, рейд. Чтобы подробно ознакомиться с городом, надо зайти в краеведческий музей, который расположен буквально в нескольких десятках шагов от речного вокзала.

От Рыбинска теплоход снова пересекает Рыбинское водохранилище, но уже в его узкой южной части и, далее поднимается по плесам Верхней Волги. Путь пролегает мимо древнего русского города, а ныне важного промышленного центра — Углича. За ним — огромная плотина, перегораживающая Волгу, а рядом здание Угличской гидроэлектростанции, снабжающей электроэнергией столицу. Миновав шлюз гидроузла, мы попадаем в Угличское водохранилище.

Мимо старых городов Калязина и Кимр теплоход поднимается вверх по течению и подходит к третьему гидроузлу на Верхней Волге — Ивановскому. Все три гидроузла имеют очень большое народнохозяйственное значение. Они снабжают электроэнергией Москву, а также поддерживают нормальный горизонт воды в реке.

Следом за шлюзом Ивановского гидроузла выходим на просторы Волжского водохранилища или, как его называют в народе, «Московского моря». У поселка Иваново теплоход поворачивает ко входу в канал имени Москвы. Этот канал представляет собой крупнейший в мире комплекс гидротехнических сооружений. Он дал столице не только короткий выход в

верховья Волги, но и снабжает ее волжской водой, перекачиваемой специальными насосными станциями.

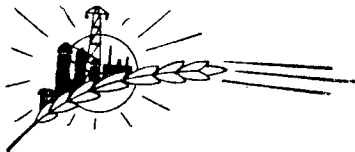
Сто двадцать восемь километров мы будем двигаться по каналу и его водохранилищам, пока не достигнем Москвы. По волжскому склону пять прекрасно архитектурно оформленных шлюзов будут поднимать нас на волжско-московский водораздел, на 38 м выше уровня Волжского водохранилища, а два шлюза — опускать в Химкинское водохранилище, на берегу которого находится Северный речной вокзал столицы.

Миновав город Дмитров и Яхрому, теплоход войдет в Икшинское водохранилище. Далее путь будет пролегать по Пестовскому и Пяловскому водохранилищам. Здесь простор и приволье, зелень лесов и блеск воды, укромные бухты и прогретые солнцем пляжи.

Из Пяловского водохранилища соединительный канал с плавно закругляющимися поворотами приведет в Клязьминское водохранилище, находящееся уже на московском склоне водораздела. Спускаясь по этому склону, теплоход поплывет по земляному коридору, достигающему высоты с пятиэтажный дом, и выйдет в Химкинское водохранилище. Впереди показывается взметнувшийся ввысь и увенчанный пятиугольной звездой шпиль Северного речного вокзала.

Здравствуй, родная столица!

Здравствуй, Москва!





СОВЕТЫ И СПРАВКИ

ДЛЯ ВАС, ПАССАЖИРЫ...

Путешествие по Волго-Балтийскому водному пути имени В. И. Ленина можно совершить на теплоходах нескольких пассажирских линий:

1. Ленинград — Петрозаводск — Череповец.
2. Ленинград — Ярославль.
3. Ленинград — Москва.
4. Ленинград — Ульяновск.
5. Ленинград — Астрахань.

(Последние три маршрута — туристские).

При желании можно ограничить поездку отдельными маршрутами: Ленинград — Новая Ладога, Ленинград — остров Валаам, Череповец — Кириллов, Череповец — Белозерск. Для тех, кто намерен совершить путешествие по Северо-Двинской системе, открыта пассажирская линия Кириллов — Вологда.

Навигация на реках Северо-Западного бассейна начинается обычно в начале мая. Лучшим временем для поездки следует признать июнь — август. Чистый воздух, обилие солнца, теплая погода — все это благоприятствует путешествию.

Начальные пункты маршрутов по Волго-Балту — Ленинград и Череповец — имеют железнодорожную и воздушную связь с основными центрами Европейской час-

ти СССР. Время прибытия транзитных поездов обычно согласуется с расписанием пассажирских теплоходов.

В начальном пункте любого маршрута можно купить билеты на речных вокзалах, а также в кассах предварительной продажи. Для справок пассажиров у касс вывешивается расписание движения судов, такса стоимости проезда до любой пристани и расстояние до нее, сведения о наличии свободных мест. Правила покупки билетов и посадки на суда — общие для всех пристаней Советского Союза.

На речных вокзалах имеются камеры хранения ручного багажа, комнаты матери и ребенка с медицинским обслуживанием, а на некоторых (в Ленинграде, Череповце и др.) — комнаты длительного отдыха, где можно остановиться на сутки и более.

Суда, курсирующие на пассажирских линиях Северо-Западного бассейна, неодинаковы по размерам. По Волго-Балту совершают поездки двух и трехпалубные теплоходы. Это — комфортабельные суда, имеющие четыре класса (первый и второй классы наверху, третий и четвертый — внизу), рестораны и все необходимые в путешествии удобства. Отдельные каюты первого и второго класса — одноместные и двухместные. На теплоходах имеются также буфеты и кипяток в «титанах».

На больших судах при желании можно подать телеграмму, пользуясь радиостанцией, а также отправить письмо. Почтовые ящики освобождаются от корреспонденции на каждой крупной пристани.

Пароходы, обслуживающие пассажирские линии по Северо-Двинской водной системе, однопалубные и гораздо меньше по размерам, ибо они совершают рейсы по узким каналам и сильно мелеющим в сухое время года рекам и озерам. На этих судах нет первого класса. Отдельные одноместные и двухместные каюты относятся ко второму классу.

КАК «ЧИТАЮТ» РЕКУ?

Путешествующим по водным путям интересно иметь основные сведения о навигационных знаках, встречающихся на реках, озерах и каналах и по их берегам. Фарватер на реке, по которому движется теплоход, обставлен бакенами — красными по правому берегу и белыми по левому. Ночью на бакенах зажигаются огни — красные и белые (в местах скопления огней белый свет заменяется зеленым). В полоую воду бакены обычно не ставятся, а кромка залитого берега обозначается так называемыми весенними знаками — столбами, на которых укреплены щиты (у правого берега щит круглый и красного цвета, а у левого — трапецидальный белого цвета).

На берегах, в том месте, где теплоходу необходимо переходить от одного берега к другому (соответственно изгибам фарватера), стоят перевальные столбы с широкими щитами. Ориентируясь на них, судоводитель меняет курс. Там, где на реке имеются мели или каменные пороги, над берегом возвышаются сигнальные мачты. Штурман определяет по ним глубину и ширину опасного места. На перекладинах висят прямоугольники, ромбы, большие и малые шары. Знаки на верхнем конце (по течению реки) рей означают глубину опасного места — черные прямоугольники соответствуют 1 метру глубины, большой шар — 20 сантиметрам и маленький — 5 сантиметрам. На противоположном конце рей вывешиваются шары, которые означают ширину фарватера — ромб равен 50 метрам ширины, большой шар — 20 метрам и маленький — 5 метрам.

По берегам озер и рек установлены створные знаки. Каждый из этих знаков представляет собой три столба с треугольными щитами наверху. Ночью на щитах горят неоновые или аргоновые огни (красные по правому берегу, зеленые по левому).

Широко пользуются створными знаками, например, при заходе судна из озера в реку. На обширных озерах и водохранилищах, где зачастую не видно берегов, ориентирами служат буи, которые ночью дают свет с помощью ацетиленовых фонарей. Вспышки света разной частоты позволяют судоводителю проверять правильность курса.

На Волго-Балтийском водном пути теплоход, как говорят речники, неоднократно шлюзуется. На Свири — два крупных шлюза, на Вытегре — шесть и на Шексне — один шлюз. Если у входа в шлюз горит красный фонарь, значит он занят судном, следующим с противоположной стороны. После того, как шлюз освобождается, красный свет меняется на зеленый — шлюз свободен, и теплоход может зайти в него для подъема или спуска в водохранилище.

На Северо-Двинской системе пароходы минуют несколько маленьких одно- и двухкамерных шлюзов, построенных до Великой Октябрьской социалистической революции. У каждого шлюза возвышается семафорная мачта, с помощью которой регулируется шлюзование судов. Если шлюз занят каким-либо судном, то на перекладине мачты вывешиваются два красных конуса раструбами вниз, один под другим. Когда шлюз освобождается, то для парохода, подходящего к шлюзу снизу (по течению реки), вывешиваются красный конус наверху и черный цилиндр под ним. Если же пароход подходит к шлюзу с противоположной стороны (т. е. сверху по течению реки), то он может войти в шлюз лишь тогда, когда конус и цилиндр поменяются местами — цилиндр окажется наверху, а конус — внизу.

Ночью сигнальные знаки заменяются фонарями — красным вместо конуса и зеленым вместо цилиндра. Ориентируясь по всем этим знакам и сигналам, судоводители ведут суда по фарватеру.

На каждом теплоходе или пароходе имеется лоцманская карта всего пути, на которой обозначены мели, перекаты, подводные препятствия, указаны пловучие и береговые знаки.

О ЧЕМ ГОВОРЯТ ОГНИ НА МАЧТАХ

Во время пути и на стоянках в ночное время все суда зажигают отличительные и сигнальные огни.

Судно на ходу несет отличительные огни: на правом борту зеленый, на левом красный и на мачте белый. Фонари устроены так, что огонь (свет) виден только спереди.

Если на мачте не один, а два белых огня, то это значит, что судно ведет за собой на буксире одну или несколько барж. Если на мачте три огня, то это значит, что судно идет с плотом на буксире. Когда буксировщик ведет наливную баржу с мазутом, то на мачте горит один красный, а под ним два белых огня. Два красных и один белый означают, что буксировщик ведет наливную баржу с бензином.

На стоянках на мачте судна зажигается один белый клотиковый огонь, видимый со всех сторон, белый огонь на капитанском мостике со стороны судового хода и огонь на штурвальной рубке.

Несамоходные суда и плоты несут белые огни на мачтах, а на плотках такие огни имеются также по краям, в середине и на углах. Баржи с нефтепродуктами несут красные огни. Три огня, расположенных треугольником, вершиной вверх, сигнализируют о том, что перед нами несамоходное судно, ведомое методом толкания.

При встрече суда «приветствуют» друг друга продолжительным свистком. Однако в этом свистке не только приветствие, но и сигнал. На судне, идущем по те-

чению, после свистка начинают махать с мостика белым флагом, а ночью — мигать белым светом. Если отмашка производится с левого борта, то это означает предложение встречному пройти слева. Согласие на это предложение должно быть подтверждено продолжительным свистком и отмашкой тоже с левого борта.

На всякий случай напомним и о сигналах отправления. При длительных стоянках дается три свистка: за 15 минут до отхода — один продолжительный и один короткий, за 5 минут — один продолжительный и два коротких и перед самым отходом — один продолжительный и три коротких. Разумеется, при недолгой стоянке интервалы между первым и последующим сигналами резко сокращаются. Поэтому на маленьких пристанях рекомендуется перед тем, как выйти на берег, осведомиться у вахтенного о продолжительности стоянки.

Как и морские суда, все речные суда в дневное время несут на кормовой мачте Государственный флаг СССР. С заходом солнца флаг с мачты спускается. На средней мачте поднимается клинообразный вымпел, который указывает, какому пароходству принадлежит судно.

КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О ГОРОДАХ

ЛЕНИНГРАД

Туристско-экскурсионные организации

Ленинградское бюро путешествий — бульвар Профсоюзов, 19, тел. А 2-92-21.

Ленинградский областной совет по туризму — бульвар Профсоюзов, 19, тел. А 2-50-33.

Ленинградская туристская база — бульвар Профсоюзов, 19, тел. А 5-90-54.

Центральный клуб туристов — пл. Труда, 4, Дворец Труда, комн. 6, тел. А 2-92-90.

Городское экскурсионное бюро — пр. Римского-Корсакова, 9, тел. А 2-79-33.

Озерный вокзал — ул. Шелгунова, тел. Е 2-13-18.

Музеи

Ленинградский филиал Центрального музея В. И. Ленина — ул. Халтурина, 5/1, тел. А 1-67-88.

Музей Великой Октябрьской социалистической революции — ул. Куйбышева, 4, тел. В 3-97-20.

Музей «Крейсер «Аврора» — стоянка «Авроры» у Петроградской набережной, вблизи моста Свободы, тел. В 4-67-91.

Квартира-музей С. М. Кирова — Кировский пр., 26/28, тел. В 2-35-00.

Музей истории Ленинграда — наб. Красного флота, 44, тел. А 2-23-15.

Петропавловская крепость (филиал музея истории Ленинграда) — пл. Революции, тел. В 3-09-12.

Музей-памятник Исаакиевский собор (филиал музея истории Ленинграда) — Исаакиевская пл., тел. А 1-92-50.

Музей-домик Петра I — Петровская набережная, 5, тел. В 3-90-70.

Музей истории религии и атеизма (б. Казанский собор) — Казанская пл., 2, тел. А 1-27-05.

Центральный военно-морской музей — Пушкинская пл., 4, тел. А 2-33-72.

Военно-медицинский музей — Лазаретный пер., 2, тел. А 5-60-29.

Военно-исторический музей артиллерии и инженерных войск — парк Ленина, 7, тел. В 2-20-57.

Государственный Русский музей — Инженерная улица, 4/2, тел. А 5-95-67.

Государственный Эрмитаж — Дворцовая набережная, 34—36, тел. А 0-05-58.

Летний дворец-музей Петра I — Летний сад, тел. Ж 2-01-81.

Музей городской скульптуры — пл. Александра Невского, 1, тел. А 1-10-09.

Музей декоративно-прикладного искусства — Соляной переулок, 13, тел. Ж 2-11-16, доб. 28.

Центральный музей связи им. А. С. Попова — пер. Подбельского, 4, тел. А 1-48-73.

Музей железнодорожного транспорта — Садовая ул., 50, тел. А 9-80-05.

Музей института русской литературы АН СССР («Пушкинский дом») — наб. Макарова, 4, тел. А 2-66-48.

Музей музыкальных инструментов — Исаакиевская пл., 5, тел. А 5-50-48.

Некрополь «Литераторские мостки» — Расстанная ул., 30, тел. А 5-43-34.

Театральный музей — пл. Островского, 6, тел. А 1-23-60.

Зоологический музей АН СССР — Университетская наб., 1, тел. А 2-22-46.

Центральный музей почвоведения им. В. В. Докучаева — Биржевой проезд, 6, тел. А 4-76-53.

Центральный геолого-разведочный музей им. академика Ф. Н. Чернышева — Васильевский остров, Средний пр., 72-б, тел. А 3-90-71, доб. 62.

Горный музей — Васильевский о́стров, 21-я линия, 2, тел. А 3-90-41, доб. 48.

Музей Арктики и Антарктики — ул. Марата, 24, тел. А 1-87-70.

Ботанический сад — ул. проф. Попова, 2, тел. В 2-18-91.

Планетарий — парк Ленина, 4, тел. В 3-49-56.

Зоологический парк — парк Ленина, 1, тел. В 4-58-55.

Музей антропологии и этнографии им. Петра Великого — Университетская наб., 3, вход с Таможенного пер., тел. А 2-51-24.

Государственный музей этнографии народов СССР — Инженерная ул., 4/1, тел. А 4-80-16.

Научно-исследовательский музей Академии художеств СССР — Университетская наб., 3, тел. А 2-51-24.

Музей здравоохранения — ул. Ракова, 25, тел. А 2-99-09.

Мемориальные музеи-квартиры В. И. Ленина

Переулок Ильича, 7, кв. 13, тел. А 1-89-44.

Ул. Ленина, 52, кв. 24, тел. В 2-30-74.

10-я Советская ул., 17, кв. 20, тел. Ж 7-70-98.

Сердобольская ул., 1/92, кв. 20, тел. Г 2-58-07.

Набережная реки Карповки, 32, кв. 31, тел. В 4-63-15.

Херсонская ул., 5/7, кв. 9, тел. А 5-14-36.

Комната В. И. Ленина в Смольном — экскурсии по за-
явкам через Ленинградский филиал Центрального му-
зея В. И. Ленина.

Музеи-памятники «Сарай» и «Шалаш» — автобусное
сообщение с Манежной площади, железнодорожное —
с Финляндского вокзала электропоездами до ст. Раз-
лив.

Дом-музей В. И. Ленина в поселке Ильичево — автобусное сообщение с Манежной площади, железнодорожное — с Финляндского вокзала электропоездами до ст. Разлив.

Мемориальные музеи

Музей М. В. Ломоносова — Университетская наб., 3, вход с Таможенного пер., 1, тел. А 5-24-43.

Музей А. В. Суворова — ул. Салтыкова-Щедрина, 41-б, тел. А 4-82-65.

Квартира-музей А. С. Пушкина — наб. р. Мойки, 12, тел. А 2-32-82.

Квартира-музей Н. А. Некрасова — Литейный пр., 36, кв. 4, тел. Ж 2-72-44.

Квартира-музей И. И. Бродского — пл. Искусств, 3, тел. А 1-20-00.

Музей-квартира Д. И. Менделеева — Васильевский остров, Университетская наб., 7/9, тел. А 0-00-43, доб. 7-44.

Театры

Академический театр оперы и балета им. С. М. Кирова — Театральная пл., 1, тел. А 6-59-24.

Большой Драматический театр им. М. Горького — наб. реки Фонтанки, 65, тел. А 1-47-50.

Театр им. Ленсовета — Владимирский пр., 12, тел. А 1-63-32.

Театр музыкальной комедии — ул. Ракова, 13, тел. А 4-64-83.

Театр драмы и комедии — Литейный пр., 51, тел. Ж 3-01-92.

Академический театр драмы им. А. С. Пушкина — пл. Островского, тел. А 1-65-45.

Академический Малый театр оперы и балета — пл. Искусств, 1, тел. А 5-06-92.

Театр комедии — Невский пр., 56, А 5-25-64.

Театр имени Ленинского комсомола — парк им. Ленина, 4, тел. В 2-33-61.

Драматический театр им. В. Ф. Комиссаржевской — ул. Ракова, 19, тел. А 1-53-55.

Ленинградский Малый драматический театр — ул. Рубинштейна, 18, тел. А 5-82-68.

Театр эстрады — ул. Желябова, 27, тел. А 0-72-41.

Ленинградский концертный зал — пл. Ленина, 1, тел. Г 2-15-25.

Академическая капелла им. М. И. Глинки — наб. р. Мойки, 20, тел. А 5-26-41.

Филармония: Большой зал — ул. Бродского, 2, тел. А 4-81-77, Малый зал им. М. И. Глинки — Невский пр., 3-б, тел. А 5-41-08.

Цирк — наб. р. Фонтанки, 3, тел. А 5-04-91.

Театр юных зрителей (ТЮЗ) — Загородный пер., 46, тел. А 4-07-17.

Большой театр кукол — ул. Некрасова, 10, тел. Ж 2-88-08.

Кукольный театр под рук. Евг. Деммени — Невский пр., 52, тел. А 2-17-32.

Театр Института театра, музыки и кинематографии — Моховая ул., 35, тел. Ж 3-07-32.

Гостиницы

«Астория» — ул. Герцена, 39, тел. А 0-00-31.

«Балтийская» — Невский пр., 57, тел. Ж 7-77-42.

«Выборгская» — Белоостровская ул., 36, тел. Г 2-68-24.

«Европейская» — ул. Бродского, 1/7, тел. А 0-00-10.

«Дружба» — ул. Чапыгина, 4, тел. В 4-50-40.

«Ленинградская» — пр. Майорова, 10/24, тел. А 5-00-31.

«Заря» — Днепропетровская ул., 61, тел. А 0-00-58, доб. 2-50.

«Московская» — Лиговский пр., 43/45, тел. Ж 7-72-81.

«Нева» — ул. Чайковского, 17, тел. Ж 2-14-86.
«Южная» — Растанная ул., 2—5, тел. А 2-86-11.
«Октябрьская» — Невский пр., 118, тел. А 1-53-62.
«Россия» — Московский пр., 163, тел. К 8-76-49.
«Северная» — ул. Восстания, 2, тел. Ж 3-51-13.
«Турист» — ул. Севастьянова, 3, тел. К 8-58-31.
Центральная гостиница для колхозников — наб. р. Фонтанки, 130-а, тел. А 6-64-03.

ПЕТРОЗАВОДСК

Государственный музей Карельской АССР — Заводская пл., 1, тел. 31-51.
Музей изобразительных искусств — пр. К. Маркса, 8, тел. 37-13.
Гостиница «Северная» — пр. Ленина, 21, тел. 20-61.
Государственный музыкально-драматический театр — пл. Кирова, тел. 44-42.
Финский драматический театр — пр. К. Маркса, 19, тел. 22-44.
Театр кукол — пр. К. Маркса, 19, тел. 56-64.
Филармония — ул. Гоголя, 6, тел. 32-11.
Ансамбль песни и танца КАССР «Кантеле» — ул. Гоголя, 6, тел. 43-69.
Кинотеатры: «Победа» — пр. Ленина, 27, «Сампо» — ул. Урицкого, 71, «Искра» — Чапаева, 41.
Дом культуры Онежского тракторного завода — ул. Гоголя, 1, тел. 43-09.
Клуб профсоюзов — ул. Дзержинского, 3, тел. 45-82.
Экскурсионно-туристическая станция — Древянская наб., 22-а, тел. 41-13.
Бюро добрых услуг — ул. Кирова, 7, тел. 33-41.
Горсправка — пр. Ленина, 11, тел. 45-67.
Адресное бюро — ул. Кирова, 1, тел. 20-71.
Справочное бюро пристани — Онежская наб., телефон 44-59.

Справочное бюро железнодорожного вокзала — пл.
Ю. Гагарина, тел. 41-59.
Аэропорт — тел. 45-74.
Почтамт — ул. Дзержинского, 5.

ВЫТЕГРА

Горисполком — ул. Вянгинская, 40.
Краеведческий музей — Красная Горка.
Дом для приезжих — ул. Луначарского, 19.
Кинотеатр «Волго-Балт» — Советский пр., 23-а.
Клуб речников — пр. Ленина, 5.
Почтамт — Советский пр., 20.
Вытегорский район гидросооружений управления
ВБВП — пр. Ленина, 62.

ВОЛОГДА

Вологодский краеведческий музей — ул. Маяковского,
7, тел. 2-22-83.
Музей революционной деятельности большевиков в
Вологодской ссылке — ул. Жданова, 31, тел. 2-20-15.
Домик Петра I (филиал краеведческого музея) — Со-
ветский пр., 29.
Областная картинная галерея — Кремлевская пл., 3,
тел. 2-14-33.
Вологодский областной драматический театр — Ок-
тябрьская ул., 2.
Областная филармония — ул. Лермонтова, 21.
Дворец культуры железнодорожников — ул. Ветош-
кина, 12.
Кинотеатры: им. Горького, — пл. Революции, 1,
«Искра» — ул. Ленина, 14, «Родина» — ул. Чернышев-
ского, 23.
Гостиница «Вологда» — ул. Мира, 92, тел. 2-30-79.
Гостиница «Северная» — Советский пр., 6, тел. 2-14-54.

Гостиница «Коммунальная» — ул. Мира, 4, тел. 2-03-32.
Дом связи (почта, телеграф, междугородный телефон) — Советский пр., 4.

Справочное бюро «Волгорсправка» — наб. VI армии, 145, тел. 2-03-04.

Справочное бюро железнодорожного вокзала — тел. 2-06-73.

Справочное бюро пристани — тел. 9-99-94, доб: 1-80.

Станция туристов — ул. Маяковского, 9, тел. 2-34-30.

Агентство аэрофлота — ул. Мира, 6, тел. 2-33-02.

ЧЕРЕПОВЕЦ

Череповецкий краеведческий музей — пр. Луначарского, 41, тел. 33-55.

Художественный музей — ул. Ленина, тел. 27-10.

Дворец культуры металлургов — Советский пр., 35-б.

Дворец культуры строителей — ул. Металлургов, 1.

Дом культуры — Советский пр., 35-а.

Кинотеатры: «Горн» — ул. Энгельса, 33, «Комсомолец» — ул. Горького, 22-а, «Радуга» — ул. Ленина, 153.

Гостиница «Коммунальная» — Советский пр., 15, тел. 28-65.

Гостиница «Ленинград» — ул. Бульварная, 36, коммутатор 93.

Гостиница «Металлург» — ул. Верещагина, 48/80, тел. 31-74.

Справки о предоставлении междугородного телефонного разговора по тел. 22-31, о приходе и отходе поездов — 99-41, справочное железнодорожного вокзала — 25-50, о прилете и отлете самолетов — 21-61, вызов такси — 34-31.

РЕЧНОЙ СЛОВАРИК

||| Настоящий словарь призван помочь пассажиру понять специальные речные термины и выражения, которые он может услышать во время поездки на теплоходе. |||

Аврал — работа на судне, требующая участия всей команды.

Акватория — водная поверхность в определенных границах (порта, затона, судоремонтного завода и т. п.).

Бак — передняя часть палубы судна.

Бакен — плавучий обстановочный знак в виде конуса или пирамиды. Бакенами обозначаются границы судового хода.

Барка — несамоходное деревянное судно облегченной конструкции с тупыми носом и кормой.

Баркас — небольшое несамоходное судно с низкими бортами и с тентовой надстройкой для предохранения грузов от дождя.

Бечевник — полоса берега, по которой шли бурлаки, тянувшие судно на бечеве.

Бортовой огонь — сигнальный фонарь, устанавливаемый на борту судна: красный на левом, зеленый на правом.

Боцман — старший матрос, наблюдающий за порядком и ведающий хозяйственной частью паротеплохода.

Брандвахта — баржа с жилой надстройкой для команд землечерпательных машин, изыскательских партий и др.

Бьеф — участок реки выше плотины (верхний бьеф) или ниже плотины (нижний бьеф).

Вежа — плавучий обстановочный знак, служащий для обозначения опасного места или границ судового хода.

Воз — несколько судов, идущих на буксире за паротеплоходом.

Вымпел — узкий длинный флаг, поднимаемый на передней мачте; своей расцветкой или эмблемой обозначает принадлежность судна тому или иному пароходству.

Гак — металлический крюк, устанавливаемый в кормовой части паротеплохода и употребляемый для закрепления буксирного троса.

Движитель — устройство, создающее движение судна путем использования механической энергии, развиваемой главным двигателем, — гребные колеса, гребные винты, водометное устройство.

Дек — палуба (этаж) судна.

Жалюзи — рама в окне каюты с поперечными наклонными деревянными пластинками, не позволяющими видеть что-либо через окно, но пропускающими воздух.

Задраить — плотно закрыть и завинтить крышку люка или иллюминатор.

Затон — залив, защищенный от ледохода, место зимней стоянки судов; в затонах обычно устраиваются судоремонтные заводы и мастерские.

Иллюминатор — круглое окно в борту корпуса судна или световой фонарь в палубе.

Камбуз — судовая кухня.

Караван — несколько судов в счале, идущих на буксире за паротеплоходом.

Кнехты — чугунные или деревянные тумбы, обычно парные, устанавливаются на бортах судна и служат для закрепления швартовых или буксирных тросов.

Коренное русло — русло реки, по которому проходит фарватер в меженное время.

Коса (мыс) — песчаное отложение, выступающее от берега в реку.

Кубрик — жилое помещение для команды в корпусе судна.

Лоцман — судоводитель, хорошо знающий фарватер реки и управляющий судном под командой вахтенного начальника.

Лука — длинный изгиб реки вместе с ее долиной.

Люк — отверстие в палубе для входа в трюм, для освещения, для погрузки.

Межень — состояние реки, когда она получает питание только от постоянных источников (в летние месяцы); летний горизонт воды.

Молевой сплав — сплав леса по несудоходным рекам россыпью, без счалки.

Надстройка — деревянное или металлическое сооружение на главной палубе судна.

Наметка — шест с делениями в долях метра; служит для измерения глубины реки на перекатах.

Обстановка реки — совокупность плавучих и береговых знаков, служащих для обозначения судового хода (его границ, глубины, направления).

Отсек — часть корпуса судна между водонепроницаемыми переборками.

Паводок — состояние реки, когда она получает питание, помимо постоянных источников, еще и от обильных атмосферных осадков, весной от таяния снегов.

Перевал — место, где фарватер (линия наибольших глубин судового хода) переходит от одного берега к другому.

Пирс — небольшое береговое сооружение для причала судов.

Пойма — часть долины реки, заливаемая в половодье водой.

Понтон — судно, имеющее квадратную или цилиндрическую форму или очень тупые нос и корму; используется как стоечное судно — под дебаркадер, перегружатель или плавучий кран.

Причал — место стоянки судов в порту или пристани.

Прогулочная палуба — на прогулочных паротеплоходах — балкон, идущий по бортам, вдоль надстройки второго дека (этажа).

Рейд — 1) место стоянки судов в порту или у пристани, вне фарватера; 2) место формирования плотов.

Рейс — маршрут (путь следования судна) от пристани отправления до пристани назначения.

Рефрижератор — судно с холодильной установкой, служащее для перевозки фруктов, свежей рыбы и других скоропортящихся грузов.

Рубка — отдельно стоящая надстройка на палубе судна.

Рукав — проток реки, отделенный островом от основного русла.

Самоходное судно — судно, имеющее собственную силовую установку для привода движителей — гребных колес или винтов.

Танкер — самоходное наливное судно для перевозки нефти и нефтепродуктов.

Теплоход — судно с двигателем внутреннего сгорания в качестве главного двигателя.

Транзитное судно — судно, совершающее рейс на большие расстояния, с выходом на другие реки.

Фарватер — линия наибольших глубин судового хода.

Шаланда — небольшое мелкосидящее металлическое судно, применяемое обычно для транспортировки грунта при землечерпательных работах.

ЛИТЕРАТУРА

Андреев К. Заповедник Кивач. Петрозаводск, 1963.

Арсеньев Ф. А. Петр Великий в Вологде и на Севере России. Историческая монография. Вологда, 1880.

Базанов Б., Гантман В. Три фута под килем. М., из-во «Мысль», 1965.

Биркенгоф А. Л. и др. Ленинградская область. Лениздат, 1958.

Бланк А. С., Катаников А. В. Череповец. Вологда, 1963.

Бобров Н. В сердце Руси Северной. Вологда, 1959.

Булавин В. Ленинград — город технического прогресса. Лениздат, 1957.

«Волго-Балт». Сборник. Сев.-Зап. кн. изд-во, 1965.

Вологда и окрестности. Вологда, 1957.

Воробьев А. Сокол. Вологда, 1964.

Воробьев Н. В. Кижы. Петрозаводск, 1963.

Гарф А. Л., Покшишевский В. И. Север. М., «Молодая гвардия», 1948.

Город Великого Ленина. Лениздат, 1957.

Дунаев Б. И. Северо-русское гражданское и церковное зодчество. Вологда, 1914.

Евгеньев Г. По водным путям Северо-Запада. Путеводитель. Изд-во «Речной транспорт», 1956.

Евдокимов И. Север в истории русского искусства. Вологда, 1921.

Калистратов В. Из Москвы в Ленинград по воде. Из-во «Транспорт», 1965.

Карельская АССР. Географгиз, 1956.

Каменский В. А. Ленинград сегодня и завтра. Лениздат, 1962.

Кийранен И. Петрозаводск. Петрозаводск, 1955.

Кондратьев Ф. Г. В братской семье (40 лет КАССР). Петрозаводск, 1960.

Кублицкий Г. И. Волга — Балтика. Изд-во «Речной транспорт», 1961.

Лейбошиц Л. Ленинград — Карелия. Путеводитель. Петрозаводск, 1964.

Крупенков Н. Волго-Балт. Вологда, 1962.

На Волгу. Путеводитель. М., 1957.

Нежиховский Р. А. Река Нева. Ленинград, 1955.

Новоселова Е. Теплоход идет по Волго-Балту. Лениздат, 1965.

Орфинский В. П., Тарлер Л. Ю. Кижский погост. Петрозаводск, 1957.

Островский Д. Н. Путеводитель по Северу России. СПб, 1899.

Осьминский Т. И. и др. Очерки истории края (Вологодская область). Вологда, 1960.

Петрашень И. В. Мариинская система (1810—1910). СПб, 1910.

Подъяпольский С. С. Путеводитель по архитектурным памятникам Кирилло-Белозерского и Ферапонтова монастырей. Вологда, 1966.

Природа Вологодской области. Вологда, 1957.

Рихтер Г. Д. Север Европейской части СССР. М., 1946.

Рыбинское водохранилище. Сборник под редакцией Ю. А. Исакова. М., 1953.

Сомина Р. А. Ленинград в названиях улиц. Ленинград, 1964.

Стражевский А. От Белого моря до Черного. М., Географгиз, 1962.

Фехнер М. В. Вологда. М., 1958.

Шварц М. В. Ленинград (художественные памятники). Л., изд-во «Искусство», 1957.

СОДЕРЖАНИЕ

Зовут, зовут дороги	3
Город великого Ленина	
Колыбель революции	11
Арсенал строительства социализма	15
Город-герой	18
Флагман тяжелой индустрии	22
Здесь жил и работал Ленин	26
«Северная Пальмира» ,	34
Вечно юный! , ,	43
По Невскому «проспекту» Волго-Балта	
За городской чертой Ленинграда	53
Прошлое и настоящее Невы	58
Вверх по могучей реке	62
Здесь бойцы стояли насмерть!	64
К Петрокрепости , ,	70
Древний форпост. России ,	72
От Петрокрепости — к Вознесенью	
Окольными дорогами	79
По Ладожскому озеру	87
По Свири , ,	92
Свирские гидроэлектростанции	96

На Север, в Карелию, к Беломорску	
На древней земле Калевалы	103
Город, вставший из пепла	109
К Кивачу ,	117
Вот они, знаменитые Кижы	122
В краю непуганых птиц	126
Детище первой пятилетки	129
От Повенца — к Беломорску	133
Вымпел над Волго-Балтом	
Земля Вологодская	139
Город речников ,	144
У музейных экспонатов	148
Двигатель богатств России	152
Новая история старой Мариинки	158
Реки покоряются людям	162
Дни высокого напряжения	165
Спасибо вам, строители!	170
По шлюзованной лестнице	
Корабль поднимается в гору	181
На водоразделе	192
К Белозерску	197
Ровесник великого Новгорода	202
Свидание с древним городом	209
Путешествие в глубь веков	213
Шексна становится морем	215
По Череповецкому водохранилищу	219
Северо-Двинская водная система	
Подъездная дорога к Волго-Балту	227

Из истории древнего монастыря	230
Чудо народа-зодчего	232
Музей под открытым небом	235
Встреча с «дивным дивом»	240
По шлюзам и каналам старой системы	243
Город, рожденный Октябрем	248
Вниз по Сухоне	251

Вологда

Ворота в лесной край	255
Вологда промышленная	259
Культурный центр на Севере	262
Ровесница Москвы	265

Череповец — город металлургов

От Топорни до Череповца	275
Страницы былого	281
Гигант северо-западной металлургии	284
К городу — город	289
Устремленный в будущее	291
Советы и справки	297

Владимир Михайлович Малков
«ПО ВОЛГО-БАЛТУ»

Художники;

Б. И. Шабает, О. А. Бороздин

Технический редактор

С. И. Соколова

ГЕ00203

Подписано к печати 26. 4. 66 г.

Бумага 60×90¹/₃₂. Бум. л. 5,75.

Печ. л. 10+16 вкл. Уч.-изд. л. 14,2.

*

Тираж 18 000. Цена 60 коп.

Заказ 1998.

*

Областная типография,

Вологда, ул. Калинина, 3.

ПОПРАВКА

На стр. 209 в строках 9 и 10 снизу в части тиража по техническим причинам перепутаны слова. Следует читать: «...известный советский поэт».

