

Государственное бюджетное образовательное учреждение среднего профессионального образования  
Комитета по здравоохранению Администрации Волгоградской области  
«Медицинский колледж № 1, Волгоград»

# Волго-донской судоходный канал



Презентацию  
составила Алаева  
Алина

Волгоград, 2011

# В Красноармейском районе находится первый шлюз Волго-Донского судоходного канала



**Русский народ давно мечтал о соединении Волги и Дона, об исправлении «ошибки» природы. Именно в нашем регионе две крупные реки сближаются на расстояние неполной сотни километров, а их притоки – и того меньше. Первая попытка прорыть канал между этими двумя реками относится к середине XVI века.**

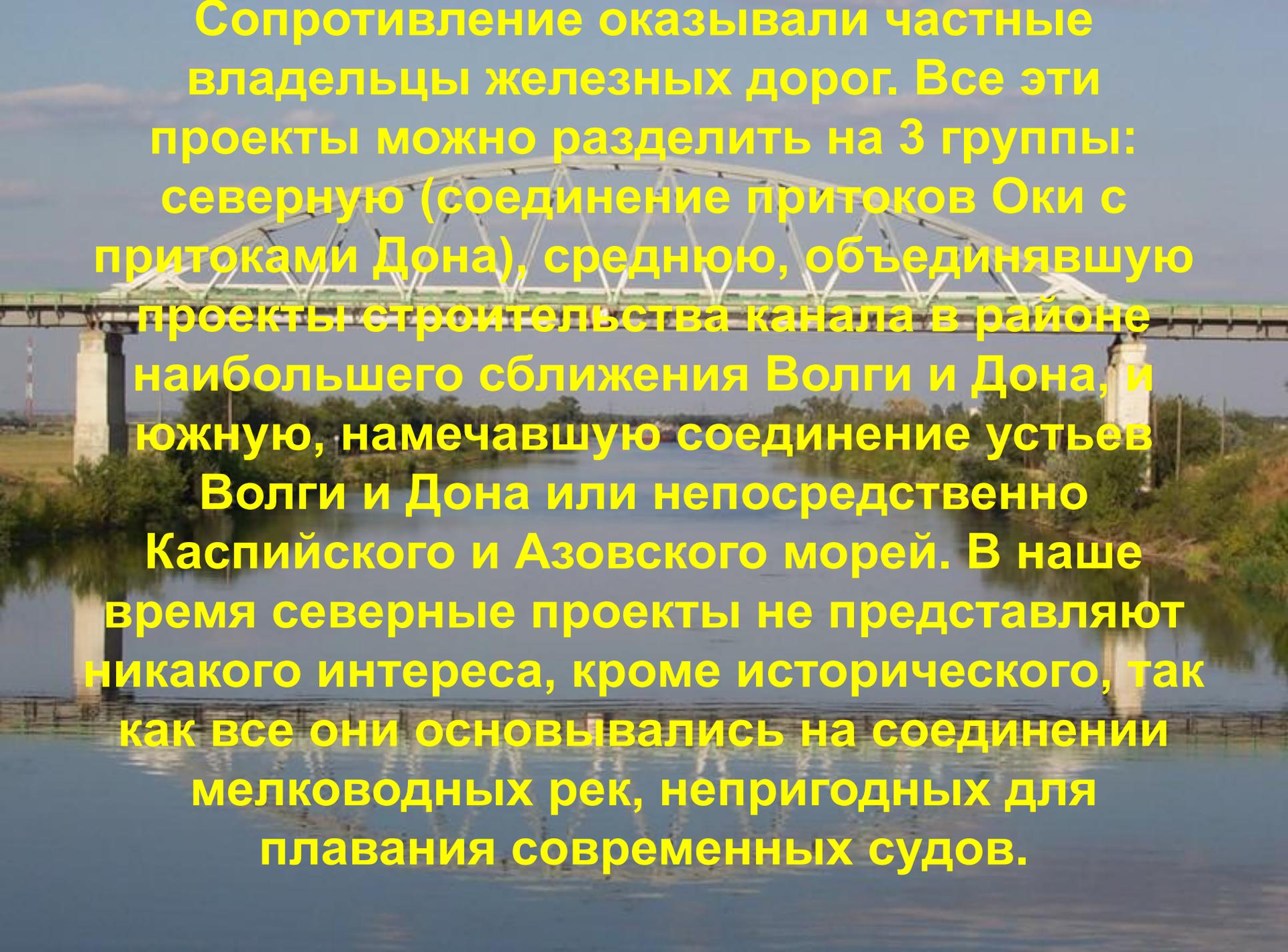




В 1569 турецкий султан Селим II, снарядивший поход на Астрахань, направил войско вверх по Дону, где 22000 солдат при большом количестве рабочих лошадей начали рыть канал. Но через месяц работы были остановлены. Как утверждают летописцы, турецкие солдаты «с великой бранью» заявили, что даже всем турецким народом тут и за 100 лет ничего не сделать.

Работы по строительству канала предпринимались и при Петре I. Был составлен план канала между притоками Волги и Дона, Камышинкой и Иловлей. В 1697 начались земляные работы. Ими руководил сначала иностранный «специалист» Иоганн Бреккель, а затем английский инженер Перри. В 1701 работы были прекращены в связи с тем, что все внимание Петра в это время было приковано к военным событиям на Севере – борьбе со Швецией. Свыше 30 проектов соединения Волги с Доном было разработано до 1917 года.



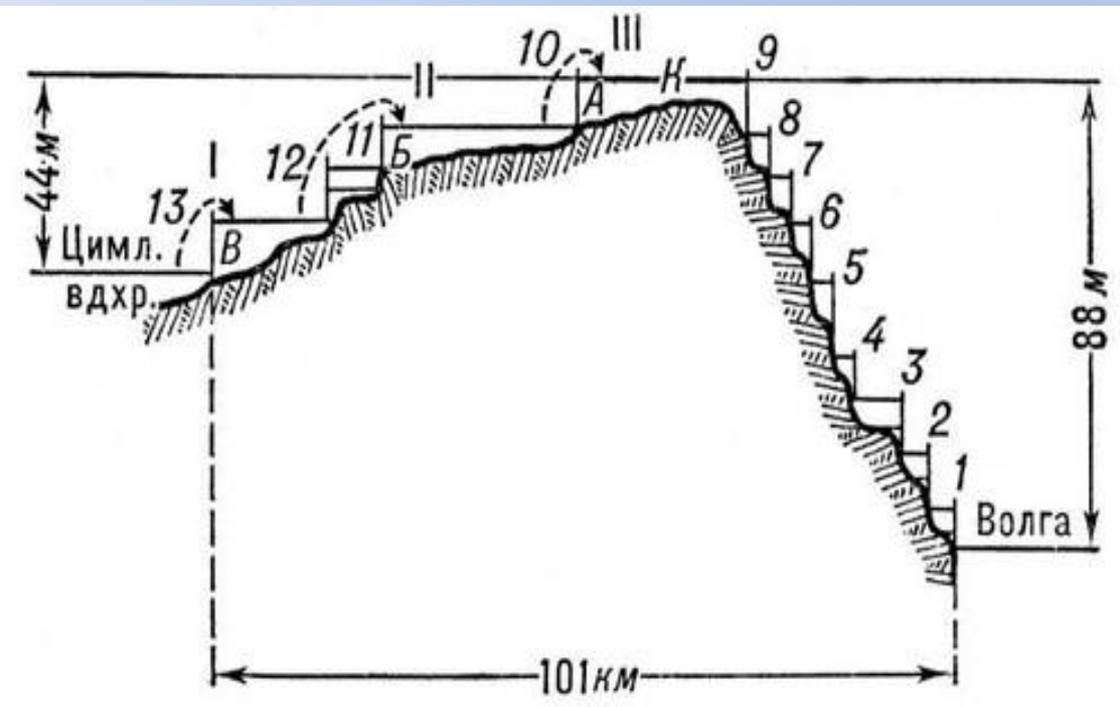


Сопротивление оказывали частные владельцы железных дорог. Все эти проекты можно разделить на 3 группы: северную (соединение притоков Оки с притоками Дона), среднюю, объединявшую проекты строительства канала в районе наибольшего сближения Волги и Дона, и южную, намечавшую соединение устьев Волги и Дона или непосредственно Каспийского и Азовского морей. В наше время северные проекты не представляют никакого интереса, кроме исторического, так как все они основывались на соединении мелководных рек, непригодных для плавания современных судов.

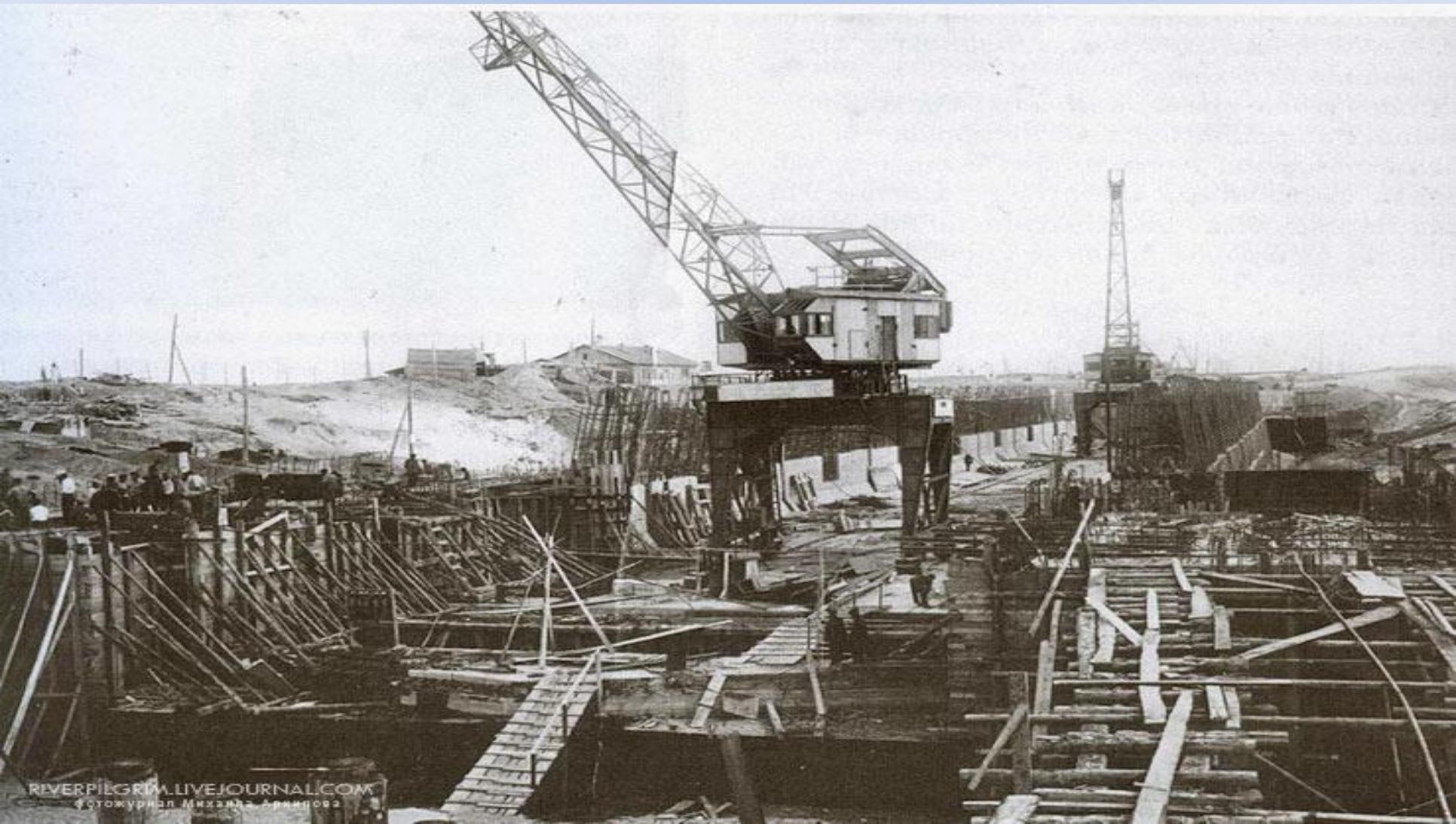
**Неудовлетворительными были и южные проекты. Их недостатки – слишком растянутая трасса каналов и высокая стоимость строительства. Наиболее рациональными были проекты средней группы. В конце прошлого века проводились изыскательские работы. Перед Первой мировой войной о необходимости соединения Волги и Дона в российских торговых и промышленных кругах заговорили снова. Однако не нашлось компании, которая рискнула бы оплатить строительство.**



В 1920 началась разработка плана ГОЭЛРО, и проблема Волги и Дона вновь была рассмотрена комплексно, с учетом многих равноправных составляющих: транспортной, энергетической, мелиоративной, рыбохозяйственной. В 30-е годы был составлен проект Волго-Донского судоходного канала, но его осуществлению помешала война. Работы по проекту были продолжены в 1943 году, их возглавил академик Жук. В 1948 г. схема Волго-Донского комплекса была утверждена Советом министров СССР.



**В феврале 1948 начались строительные работы. На стройку приехали тысячи людей. Не все приехали добровольно. Волго-Дон строился «врагами народа», осужденными по 58 статье. Канал был построен всего за 4,5 года, мировая практика гидростроительства еще не знала таких темпов.**



Панамский канал,  
длиной 81 км, при  
таком же объеме  
работ строился 34  
года



Суэцкий канал, длиной 164 километра,  
строился 10 лет 11 месяцев





**31 мая 1952 года между 1-м и 2-м шлюзами соединились воды Волги и Дона.**

**С 1 июня по каналу уже началось движение судов.**

27 июля 1952 года каналу было  
присвоено имя В.И. Ленина.  
Канал начинается в Красноармейском  
районе Волгограда и заканчивается в  
районе города Калач-на-Дону. Его  
протяженность составляет 101 км.  
Питается канал донской водой, так как  
Дон лежит выше уровня Волги на 44  
метра.



*В.И. Ленин*

**На трассе канала построено 13 шлюзов. Чтобы теплоход попал из Волги в Дон, он должен девятью шлюзами подняться на 88 метров, пройти водораздельный участок и по четырем шлюзам опуститься на 44 метра к Дону. На это тратится 10–12 часов.**



**Расстояние между шлюзами различно: от 700–800 метров до 20 км. Это зависит от рельефа местности. Волжский склон более крутой, поэтому шлюзы расположены близко друг к другу. Донской склон более пологий, там оказалось достаточно построить 4 шлюза.**



**В районе станицы Цимлянской была построена плотина, она перекрыла течение Дона и дала возможность создать искусственное водохранилище – Цимлянское. Системой насосных станций воду поднимают на водораздел, откуда она самотеком идет на волжский и донской склоны в трассу канала.**



# ВОЛГО-ДОНСКОЙ СУДОХОДНЫЙ КАНАЛ



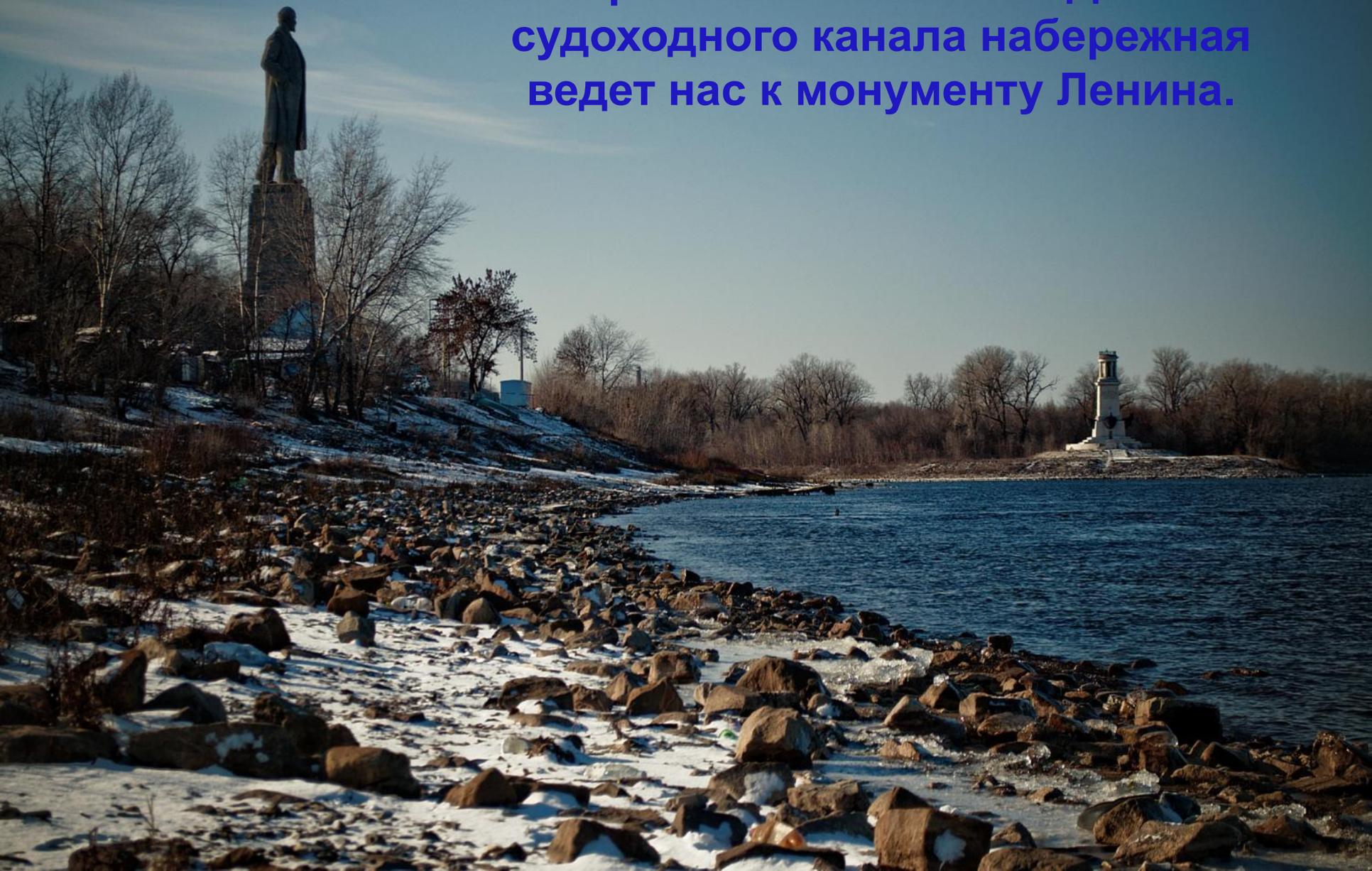
Вдоль трассы канала созданы поселки, в которых живут рабочие, обслуживающие канал. Волго-Донской судоходный канал соединил 5 морей: Балтийское, Белое, Азовское, Черное, Каспийское и связал между собой речные пути Волжского, Северо-Западного, Донского и Днепровского бассейнов. Канал прошел по засушливым степям и принес живительную влагу полям Волгоградской и Ростовской областей.



**У входа в канал на Сарпинском полуострове в 1953 г. поставлен маяк высотой 26 метров. Стены его украшены чугунными рострами – изображениями носовых частей старинных судов. На стене, обращенной к Волге, надпись: «Слава доблестным морякам Волжской военной флотилии, героически защищавшим Царицын в 1918–1919 гг., Сталинграда – в 1942–1943гг.»**

**Автор проекта – архитектор Р. А. Якубов.**

От первого шлюза Волго-Донского  
судоходного канала набережная  
ведет нас к монументу Ленина.



Когда был открыт канал, на высоком постаменте был установлен памятник И.В. Сталину. Мону­мент был соору­жен в кратчайшие сроки, на отливку фигуры вождя пошла самородная медь, добытая по спецзаказу Управ­лением медных месторождений Алма­лыка и Дзезказгана. Этот памятник простоял несколько лет, возвышаясь на 40 метров над уровнем Волги, провожал и встречал теплоходы, ему возлагали венки, громко звучали торжественные речи и тихо произносились проклятия.

В ходе процесса десталинизации, начатого 20 съездом в 1961 году, памятник был убран, но остался пустой железобетонный постамент, переходящий в монолитное свайное основание набережной. Вопрос был поднят на коллегии Министерства культуры России, и на старом пьедестале было решено создать новый монумент, но уже В.И. Ленину. 22 апреля 1973 он был установлен. Высота скульптуры, выполненной из монолитного железобетона, 27 метров, высота поста­мента – 30 метров.

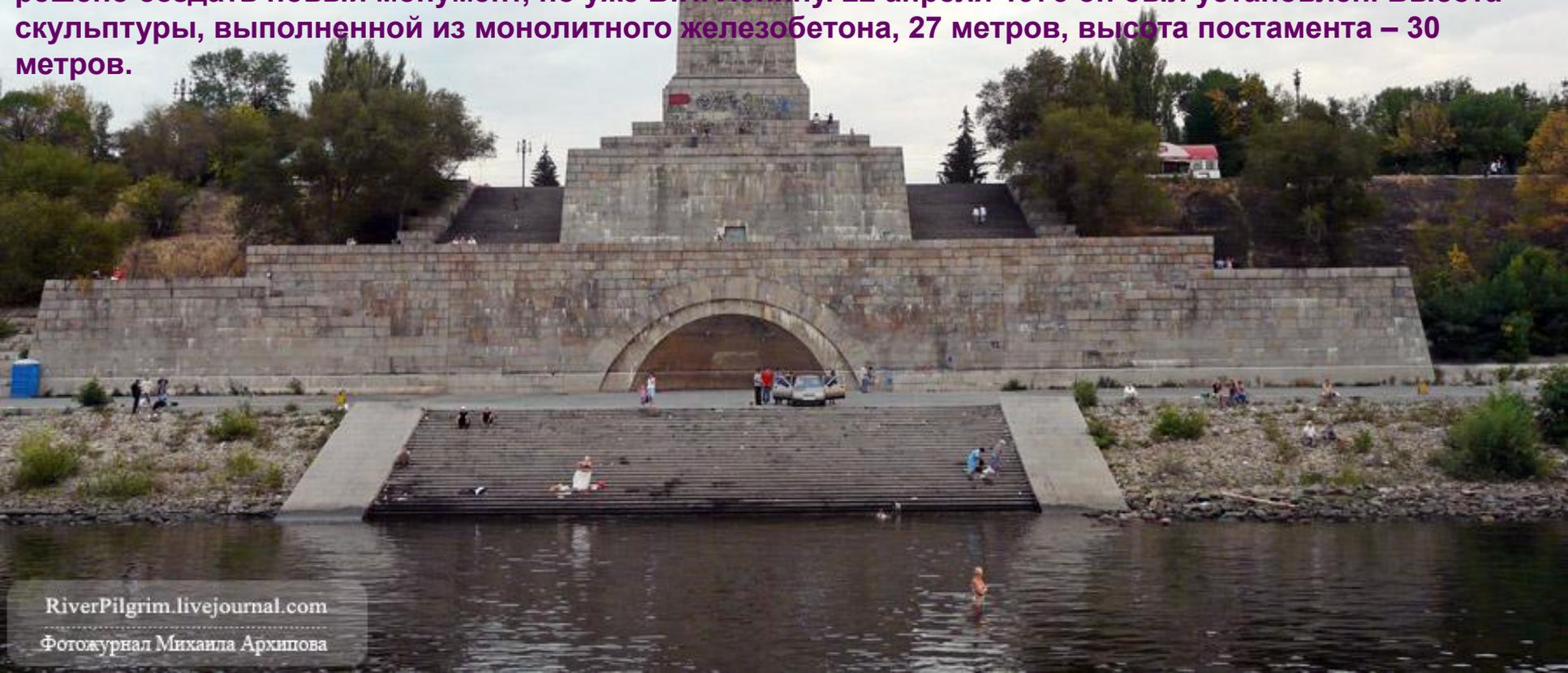




Фото из архива музея  
**Волгодонской канал**

*Авторы памятника  
– скульптор  
Е.В. Вучетич,  
архитектор  
В.А. Делин.*





