

Евгений Волков

*Воспоминания
и размышления
о Беломорканале*



Волков Евгений Иванович родился 22 февраля 1932 года в деревне Шуньга, Заонежского района, Карельской АССР.

До 1945 года проживал по месту рождения.

В 1945 году вместе с семьей переехал в поселок Сосновец Беломорского района, где и познакомился с Беломорканалом.

В 1949 году окончил семь классов школы в г. Беломорске и в том же году поступил в Ленинградское училище министерства речного флота по специальности «строительство и эксплуатация гидросооружений».

Первое трудовое знакомство с гидросооружениями Беломорканала состоялось в период навигационной практики в 1952 году в должности надзорщика (в настоящее время - начальник вахты).

В 1953 году после окончания училища проходил плановую военноморскую практику в рядах ВМФ, в апреле 1954 года приступил к работе на Беломорканале.

На навигацию 1954 года был назначен на должность второго помощника командира многочерпакового земснаряда.

По окончании навигации был переведен на должность диспетчера Сосновецкого техучастка.

С 1956 года работал начальником 17 шлюза, а с 1960 года – начальником объединенных 16 и 17 шлюзов.

В 1966 году был назначен и работал начальником Сосновецкого района гидросооружений.

В тот же период по своей специальности заочно окончил Ленинградский институт водного транспорта.

В 1977 году был назначен заместителем начальника управления Беломорканала. В этой должности работал до пенсионного возраста, до 1995 года. Далее был начальником отделов и служб до выхода в 2007 году на пенсию.

- почетный ветеран Беломорканала;
- почетный работник речного транспорта;
- заслуженный работник народного хозяйства Карельской АССР;
- заслуженный работник транспорта Российской Федерации

Евгений Волков

Воспоминания и размышления о Беломорканале



@РИЦ «Русский Север» 2023

г. Москва



Мне, ровеснику Беломорканала, более полувека проработавшему на его гидросооружениях и судоходных путях, хочется поделиться своими воспоминаниями и размышлениями об отдельных этапах жизни канала и, прежде всего, о людях и их делах. Хочу выразить дань уважения тем, кого уже нет, ветеранам и всем труженикам канала за их постоянство, энтузиазм, творчество в труде и большую любовь к красоте живописных берегов искусственного водного пути, водохранилищ и озёр, за их благодарное отношение к творению человеческих рук в «крае непуганых птиц».

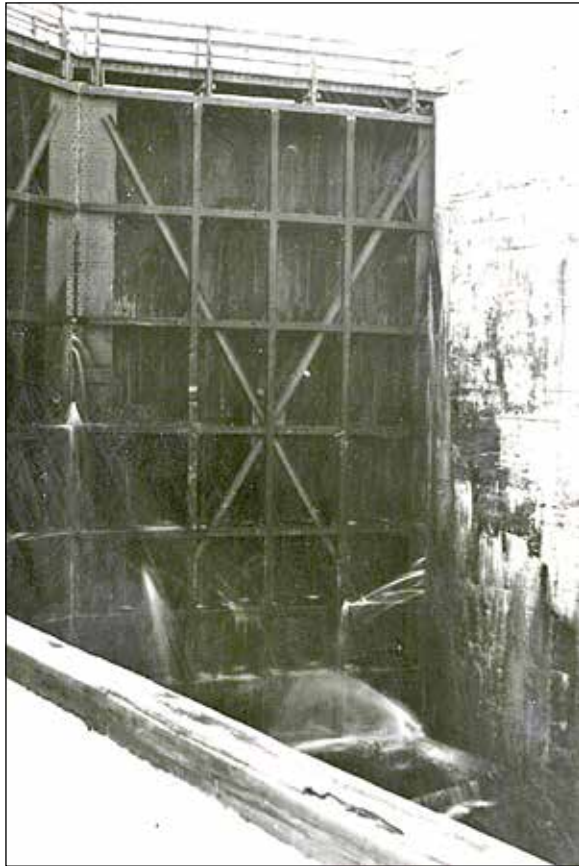
Учитывая, что строительство Беломорско-Балтийского канала описано многими авторами в книгах и других повествованиях достаточно подробно, я расскажу о жизни канала в послевоенный период эксплуатационной деятельности за полувековой период личного участия в делах совершенствования гидросооружений и судоходных путей.

Моё трудовое знакомство с Беломорско-Балтийским каналом состоялось в 1952 году. Нас, группу курсантов третьего курса Ленинградского училища водного транспорта в количестве четырнадцати человек, направили на навигационную практику с назначением на штатные должности судопропускных и надзорщиков. Меня приняли на работу сменным надзорщиком гидроузла № 14 Сосновецкого техучастка (теперь эта должность называется сменный начальник вахты).



Конечно, как бы мы в пятидесятые годы прошлого века ни восхищались инженерным творением проектировщиков и строителей, сравнить канал с современными гидросооружениями невозможно.

Что мы тогда увидели и испытали? Камеры и другие элементы шлюзов, все водоспуски для регулирования уровней воды в бьефах, большинство рабочих и ремонт-



Деревянные ворота шлюза

ных ворот шлюзов были деревянными, механизмы шлюзов и других сооружений – с ручным приводом, расположены на открытых площадках, даже без навесов. Рабочая смена ютилась в единственной деревянной будке площадью меньше десяти квадратных метров.

Подъездных путей, дорог, мостов через канал не было.



Связь – единственный телефон «вертушка» в шлюзовой будке. Все операции по судопропуску, пропуску воды через плотины и водоспуски производились вручную.



Открытие затвора вручную

Можно представить: на смене четыре человека (большинство женщины) ручными лебёдками, с большим усилием в процессе шлюзования, открывали и закрывали ворота и затворы. Нам, двадцатилетним здоровым парням, работать на лебёдке было трудно. Каково же женщинам?! На гидроузле двухкамерного шлюза с плотиной – шестнадцать лебёдок!



В те годы не удивлялись, что на шлюзах отсутствовала инфраструктура и надёжная защита работников от возможных несчастных случаев, происходивших из-за отсутствия парапетов вдоль камер и бетонных устоев, лестниц для спуска в камеру и прочего. В пределах территории гидроузлов – каменные свалки от разборки скалы. Ввиду отсутствия мостов переправляться через канал можно было только на лодках, разводных деревянных плотках, а через отводящие каналы ниже плотин в качестве переправ использовались висячие на тросах пешеходные мостики. Причём половина шлюзовых посёлков почему-то находилась на противоположной стороне канала, где полностью отсутствовали дороги. И, само собой, никакого озеленения территорий не было.



Вид шлюза №14. 1956г.



Единственная будка для рабочей смены

Да, всё понятно: стране в тридцатые годы – годы строительства канала – требовалось срочное водное соединение арктических морей с Балтикой, с европейской частью страны, чтобы кораблями военно-морского флота защищать государственные границы и предотвратить вторжение иностранных морских сил в пределы морей, омывающих страну с севера. Одновременно необходимо было развивать экономику богатого не освоенными ресурсами северного края, в том числе Карелии.



Нас, молодёжь сороковых-шестидесятых, восхищала грандиозность гидросооружений и водных путей даже в том первоначальном виде. Сам перечень сооружений приводил людей в восторг. В исключительно трудных геологических и гидрологических условиях уложено 390 тысяч кубометров бетона, перемещено 21 млн кубометров грунта, в том числе 2,5 млн кубометров скалы, срублено 920 тысяч кубометров деревянных конструкций. Уложено порядка миллиона квадратных метров каменного крепления откосов земляных сооружений и канала. Построено 19 шлюзов, в том числе 13 двухкамерных, 15 плотин, 12 водоспусков, 49 дамб с напорным фронтом 47 км. Из зоны затопления вывезено 3,2 млн кубометров древесины. Построено 15 жилых посёлков. Можно привести и такие цифры: например, длина всех пробуренных (значительная часть вручную) шпуров и шурфов при взрывных работах составила 2600 км (расстояние от Медвежьегорска до Саратова), произведено 45 млн взрывов.

Большинство гидросооружений можно отнести к шедеврам в искусстве гидростроительства, например, сооружение высоконапорных деревянных камер шлюзов, ворот, затворов галерей, таких как Шаваньская и Выгостровская плотины и водоспуски. Не менее интересны и значимы высоконапорные каменные и земляные плотины.



Можно много сказать о проектировщиках и руководителях возводимых сооружений, в числе которых был, в частности, С. Я. Жук. Вместе с Сергеем Яковлевичем работали талантливые выдающиеся инженеры-гидротехники К. А. Вержбицкий, В. Д. Журин, О. В. Вяземский, В. Н. Маслов, К. М. Зубрик и др.

Кто начинал осваивать и обеспечивать бесперебойную работу всей системы сооружений и судоходных путей Беломорканала? Те строители, которые остались на канале после завершения стройки, трудопоселенцы, репрессированные в период раскулачивания крестьян



и оказавшиеся на канале, работавшие под руководством нескольких инженеров в Сосновецком и Повенецком техучастках и в управлении канала. Благодаря своей природной крестьянской смекалке, трудолюбию и стремлению к лучшей жизни они сумели быстро освоить новое дело. Например, Афанасий Панченко остался работать на эксплуатации гидросооружений на 17-м шлюзе после строительства канала, не имея возможности вернуться на родину из-за репрессий. Женился, и вместе с женой до самой пенсии они работали на шлюзе. Не имея образования, даже начального, Афанасий освоил в совершенстве цикл судопропуска, все виды плотницких работ. Создалась и продолжается семейная династия Панченко: дочери Валентина и Светлана стали начальниками сменных вахт, зять Василий – начальником шлюза, внук Олег сейчас продолжает работать начальником гидроузла.

Подобных примеров семейных династий много. Например, династия Быдановых: Александр Быданов проработал на канале всю жизнь до выхода на пенсию, дослужился до начальника Повенецкого района гидросооружений, его дед и отец тоже работали на канале, дочери Ира и Лена, получив высшее образование по специальности, в настоящее время работают начальниками отделов в управлении Беломорканала.



Можно долго перечислять поколения семейных династий, вложивших свой труд в совершенство гидросооружений и судоходных путей канала. К ним относятся по два-три поколения династий Букаевых, Николаенко, Тишиных, Харитоновых, Исаковых, Сухомлиновых, Волковых, Шолоховых, Серовых, Капутовых и многих-многих других, внёсших неоценимый вклад в эксплуатацию гидросооружений и судоходных путей Беломорканала, обеспечивая водные пути судам.

По окончании учёбы в Ленинградском училище морского и речного транспорта весной 1953 года передо мной встал вопрос: куда ехать работать по специально-



сти гидротехника? Выбор у меня был, результаты учёбы давали возможность распределения по всем морским портам страны и гидросооружениям внутренних водных путей. Однако желание вернуться на Беломорканал победило перспективы других портов и каналов.

Во-первых, Беломорканал был более знаком: в 1945 году подростком я пешком прошёл южный склон канала (в ВОВ канал был частично разрушен и осушен), проехал на катере и с матерью всей семьёй поселился на 14-м шлюзе в Сосновце.



Во-вторых, как сыну «врага народа» (отец в 1937 году был репрессирован «местной тройкой» по ложномуговору и расстрелян) мне казалось, что коллектив канала, состоящий по большей части из репрессированных, будет социально ближе.

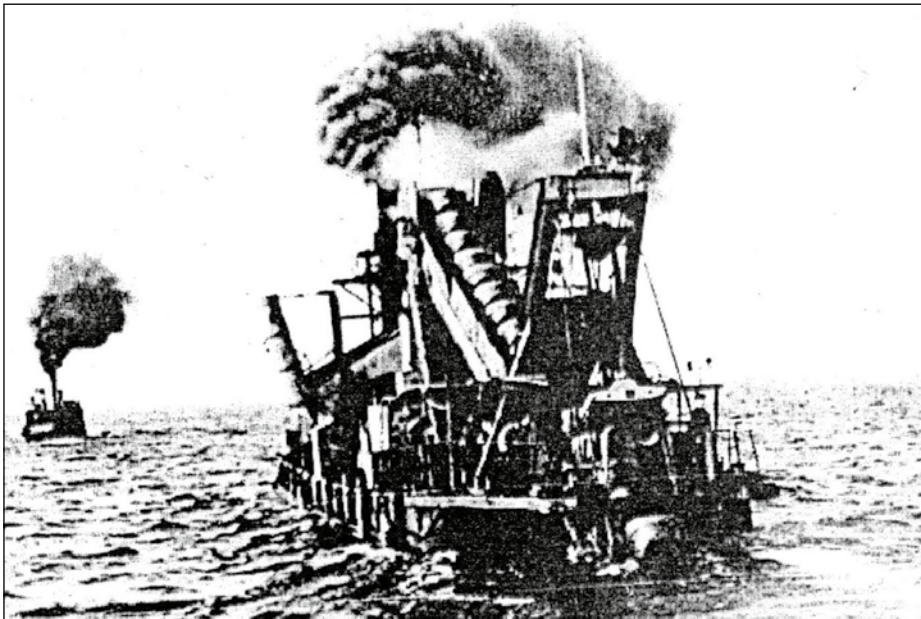
В-третьих, я, как и все комсомольцы послевоенных лет, мечтал быть полезным при восстановлении страны, разрушенной в период Великой Отечественной войны, участвовать в великих стройках индустриализации промышленных объектов, в том числе в предстоящей модернизации и электрификации Беломорканала. Меня, как и многих других комсомольцев, тогда не волновала будущая зарплата и условия жизни и быта. Все мы в детстве видели войну, кто-то побывал узником фашистских лагерей или в оккупации, или в далёкой эвакуации, поэтому своё назначение приняли без всяких раздумий.

В начале 1954 года, после семимесячной стажировки в военно-морском флоте в звании лейтенантов, демобилизовавшись в запас, четверо друзей прибыли на Беломорско-Балтийский канал имени товарища Сталина.

Кстати, о Сталине. Мы, комсомольцы послевоенных лет, воспитанные на примерах Гражданской и Отечественной войн, на примерах патриотизма и героизма в труде советского народа, к руководителю государства и вождю народов, относились с большим уважением.



Конечно, мы про негативные деяния Сталина не знали, а его роль в победе ВОВ и строительстве государства была для нас неоспорима. Не могу забыть свой величайший восторг, когда в 1951 году в Тушине на параде военно-воздушных сил страны, на котором впервые были показаны реактивные истребители ВВС, нам, курсантам второго курса Ленинградского училища, проходившим практику на канале имени Москвы, удалось оказаться у самой правительственной трибуны и воочию увидеть Сталина. Прошли десятилетия, отношение к советскому государству и к личности Сталина изменилось.



Многочерпаковый земснаряд голландской постройки 1888 года



Итак, по прибытии на Беломорканал Анатолия Стекольщикова и Володю Иванова назначили начальниками 15-го и 17-го шлюзов, Владимира Сидорова – командиром дноснаряда. Мне пришлось в должности диспетчера заниматься определением возможного судоходства по самому худшему участку канала в районе реки Онда, учитывать расход через Надвоицкую ГЭС. Передо мной стояла задача вертушками и другими приборами определить, возможно ли на этом участке канала прохождение судов гражданского и военного назначения в два-три раза большей грузоподъемности.

Не успели мы как следует приступить к трудовым обязанностям, троих из нас – Иванова, Стекольщикова и меня – начальник управления Беломорканала вызвал к себе, объяснив, что на земснаряде после капитального ремонта отсутствует командный состав. Он попросил нас помочь и отработать навигацию в качестве багермейстеров (помощников командира земкаравана). Надо значит надо! К исполнению любого приказа мы были приучены в период учёбы.

Чтобы понять, какими были условия плавания, кратко расскажу о нашем пребывании на этой «грязнухе» (так прозвали земснаряд ББ-1 голландской постройки 1888 года производительностью 200 кубометров в час). Командир земкаравана, состоящего из земснаряд-



да многочерпакового, парохода-буксировщика, трёх шаланд, жилой брандвахты и судна изыскателей с общим числом команды более тридцати человек без команды парохода, Михаил Алексеевич Алексеев встретил нас радушно, объяснил обстановку, обязанности, кроме того приставил к нам опытного багермейстера Павла Борщенко. Получив рейсовый прогноз погоды, вышли от причала Онежского техучастка, где были на вооружении каравана, но прогноз оказался неверным: выйдя из петрозаводской губы Онежского озера, попали в шторм. Нельзя было растерять караван. Рвались швартовые, связывающие караван, ломались кнехты, сносило с палуб всё, что недостаточно закреплено, многих укачало... Кое-как без потерь прошли большое Онего, затем Кижские шхеры, встали на якоре. Не успели отдышаться, как командир вызывает в свою каюту. И что мы видим? Деловые бумаги, одежда, вещи – всё на полу и сильно перепачкано битыми яйцами. Оказалось, Михаил Алексеевич в Петрозаводске купил корзину свежих яиц и хотел привезти их в Повенец. Корзину поставил в каюте на стол. Во время шторма корзина с яйцами, ящики стола и тумбочки, где лежали документы, оказались на полу в общей куче. Пришлось нам долго отмывать судовую документацию от яичного желтка.



Коллективное питание было скромным, но нас устраивало, тем более добавляли из зарплаты, а командир находил возможность брать с рыбацких судов мзду за остановку земснаряда, когда тросы опускали на дно, чтобы пропустить суда для сдачи улова на базу. За каждую остановку рыбаки давали большую корзину с судаками. Происходило это в Чёлмужской губе Онежского озера, где работали, делая заход для большегрузных судов.

Подходные каналы пристани Повенец и прилегающего рейда необходимо было углублять, потому что во время Великой Отечественной войны от разрушения земляной плотины на 7-м шлюзе часть посёлка, пристань, рейд были замыты песком. При дноуглублении рейда пришлось разбирать затопленные деревянные баржи. В одной из них оказались артиллерийские снаряды. Обнаружили их в черпаках. Что делать? Ждать сапёров – это долго, срывается план землечерпания. Оказалось, что шаландер видел снаряды в шаланде и принял решение сбросить их вместе с грунтом на глубокое место свалки в стороне от фарватера. Раз такое дело, снаряды под водой сапёрам не найти, и работу продолжили. Кстати, случаев с обнаружением взрывных устройств впоследствии было множество.



Работа штангового земснаряда ББ-101

Команда земкаравана была исключительно дружная, все болели за дело, за выполнение плана. Каждый из комсостава имел дополнительные обязанности. Анатолий Стекольщиков вёл бухгалтерию, начислял и доставлял команде зарплату из ближайшего техучастка или банка. Однажды, во время работы по расширению судового хода по створам «Кривец» (в районе станции Тунгуда), мы ждали Анатолия с деньгами у поезда, но так его и не встретили. Решили ждать следующего утреннего поезда. Часа через три видим: наш Толя шагает пешком по шпалам. Стали ругать, мол, ночью, один, с большими деньгами... Толя отшутился: «Не задерживать же зарплату на целый день, потому спешил, на мелких станциях не останавливался». Позже Анатолий признался: «Был момент, когда на перегоне Кильбо – Летний мурашки по спине бегали... На всякий случай часть пачек купюр



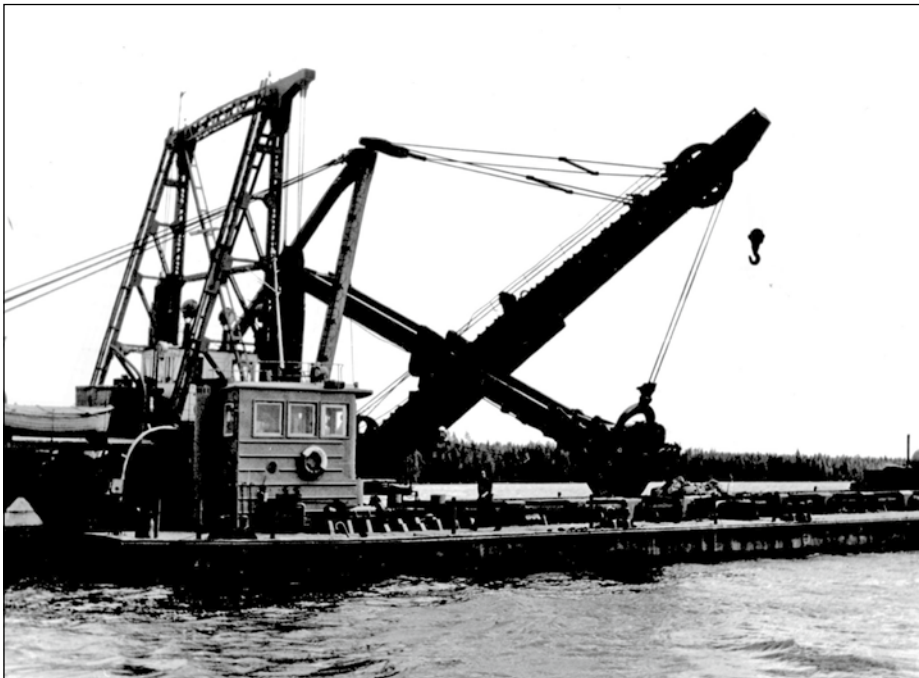
рассовал за голенища сапог. Иду и слышу, кто-то дышит в полной темноте в затылок. Остановился – тишина. И так до стрелочной будки станции. При подходе на фоне огонька будки вижу – мимо меня прошмыгнула большая собака. Видимо, она тоже боялась темноты, и моя компания ей понравилась».

Навигация пролетела, как одна большая вахта. Каждый из нас с благодарностью вспоминал наших добровольных наставников-путейцев Михаила Алексева, Павла Борщенко, Николая Калачёва, Александра Евтропкова, Павла Тарзалайна.

Закончив навигацию и вернувшись в 1954 году на место назначения, мы приступили к привычным обязанностям по эксплуатации гидросооружений. Задачи по модернизации гидросооружений и судоводных путей предстояли грандиозные. После двадцати пяти лет эксплуатации деревянных конструкций настала необходимость менять их на металлические, и самое главное – назрела потребность электрификации, что становилось возможным ввиду пуска ГЭС Выгского каскада. В связи с тем, что в стране уже шли большие работы по строительству ГЭС и гидросооружений на Волге, Енисее, Ангаре, каналов Волго-Дон и Волго-Балт, модернизировать и ремонтировать Беломорканал пришлось при остаточном финансировании, причём без остановки



навигации. Работы выполнялись своими силами, в основном командами шлюзов, в межнавигационные периоды. Подрядчики в основном производили только замену ворот. В Сосновецком техучастке была создана стройконтора, которая выполняла более существенные работы, заключающиеся в замене и строительстве водоспусков. Руководителем стройконторы стал молодой инженер Евгений Николаевич Марьенков, первым объектом которого стал водоспуск двадцать девятой плотины в Выгострове.



Штанговый земснаряд ОТУ. Командир Капутов Евгений



Предстоящие большие объёмы работ обусловили смену начальников-практикантов на инженеров и гидротехников на отдельных шлюзах канала. В Сосновецком техучастке, например, были назначены выпускники институтов молодые специалисты: Шолохов Юрий Яковлевич на должность ведущего инженера, начальниками шлюзов стали работать Иван Букаев (на 12-й шлюз), Арнольд Морозов (на 14-й шлюз), Яков Шац (на 15-й шлюз), Евгений Трубин (на 16-й шлюз), Антонина Морозова заняла должность старшего инженера ремонтных работ.

Большое значение придавалось постоянной учёбе. Многие техники на эксплуатации гидросооружений поступили на заочное отделение для получения высшего образования. Примером послужили главный инженер управления Беломорканала Валентин Владиславович Гудзанский и начальник техучастка Александр Андреевич Короткий. Оба, будучи инженерами-гидротехниками, поступили и очно закончили академию морского транспорта по совершенствованию гидросооружений и водных путей. Их пример ускорил и моё желание получить высшее образование по специальности гидротехника.

Чтобы получить более наглядное представление о первом и главном этапе жизни канала, лучше всего



рассказать о работе двух шлюзов – 17-го и 16-го, коллективами которых я руководил с 1956 года в течение десяти лет.

На всех шлюзах северного склона канала больше половины эксплуатационного персонала – это люди репрессированные, так называемые «социально ненадёжные», и вербованные – из бывших оккупированных немцами областей. Тем не менее, коллектив оставался дружным и доброжелательным, без негативных поступков и высказываний, с пониманием задач как производственных, так и социально-бытовых.



Жилое здание судопропускных



Создали в первую очередь бригаду, владеющую плотницкими делами. В кратчайший срок построили самое необходимое – баню, переоборудовали в домах-общежитиях помещения под персональные квартиры. Отдельный домик отремонтировали и открыли в нём магазин. Открыли медпункт, для проведения собраний коллектива – «красный уголок». После разборки бывших лагерных строений на несколько лет обеспечили себя дровами.

С благодарностью вспоминаю молодых специалистов техников Виктора Антонова, Николая Грызлова, Владимира Полякова, Владимира Поджарого, Владимира Николаенко и др. Не забыть специалистов-практиков Василия Гнетнева, Афанасия Панченко, Емельяна Косинцева, Владимира Рольского, которые вели ремонт затворов и механизмов, ремонт стен камер шлюзов.

Кроме судопропускных обязанностей, при шлюзовании большую работу исполняли женщины. Хотелось бы перечислить всех. Больше всего запомнились Александра Белая, Ольга Матросова, Зинаида Панченко, Ольга Воронова, Анна Богданова, Настя Тарусова. Это ветераны труда и уважаемые труженики Беломорканала.

Пятидесятые и шестидесятые годы оказались нелёгкими, наибольшие трудности приходилось испытывать



в межнавигационный период. Только по перечислению основных работ, выполняемых практически вручную, можно судить о темпах и объёмах работ.

За полдесять лет на 17-м и 16-м шлюзах было выполнено своим коллективом:

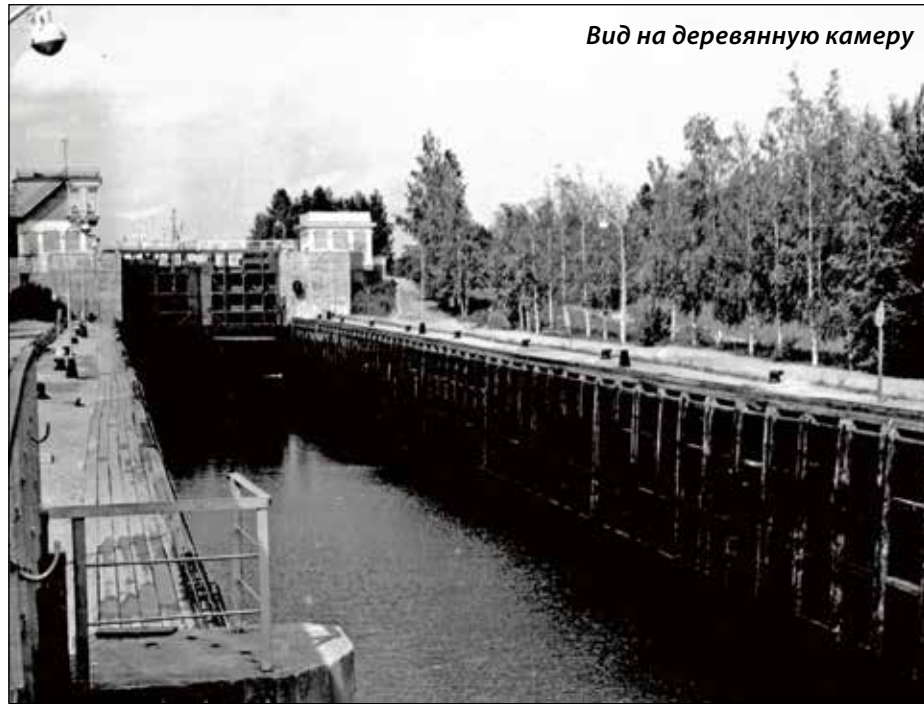
- демонтаж четырёх пар деревянных ворот;
- демонтаж и установка аварийных ворот;
- разборка бетона и бетонировка новых королевых плит с объёмом по 60 кубометров;
- полная замена бетона между устоями верхней головы, включая шкафную часть (с демонтажом и монтажом рабочих ворот) с объёмом 500 кубометров бетона, при этом были задействованы следующие механизмы: один экскаватор, один бульдозер, бетономешалка, транспортерная лента, один самосвал;
- разгрузка, разборка и транспортировка камня: ряжевых направляющих кустов;
- изготовление шлакоблочных кирпичей и строительство капитальных зданий на десяти устоях для механизмов, строительство зданий двух электроподстанций, монтаж электрооборудования;
- другие работы, включая транспортировку разобранного бетона на санях.



По опыту военных лет, монтаж и установку электрооборудования вели, не дожидаясь зданий механизмов и электрооборудования, в зимний период. Энтузиазм рабочий был высокий, коллективы шлюзов хорошо понимали и верили в облегчение в труде. Конечно, руководству работ приходилось находить возможность, например, к 420 рублям судопропускной зарплаты каким-то образом доплачивать сдельно, идти на некоторые ухищрения. Не скрою, доходило до смешного: за месяц возчик на лошади «успевал» перевезти груза (битого бетона) на расстояние в сотни километров. А что было делать?!



Швартовка теплохода вручную

*Вид на деревянную камеру*

Так в те пятидесятые и шестидесятые годы приходилось работать коллективам шлюзов и судоходных путей, времени прохладиться не было. Успехов добивались за счёт общего энтузиазма, понимания каждым работающим своего значения в трудовом процессе. Между коллективами проходило соревнование, лучших работников и коллективы поощряли. В порядке поощрения отдельным коллективам приобретали что-то необходимое для общего пользования. Так, в 1959 году для трудового коллектива шлюза № 16 купили и впервые на канале включили телевизор. Электрики Миша Резинкин



и Володя Поджарый соорудили многоярусную антенну, которая принимала отдельные передачи из центральной части России и Финляндии. На шлюзах и обстановочных участках пути появились моторные лодки, мотоциклы «Муравей», фотоаппараты и прочее.

Праздники и другие торжества коллективы справляли вместе. Например, 25-летие Беломорканала в Сосновецком районе гидросооружений по инициативе начальника района гидросооружений Валентина Захарова отмечали на поляне 17-го шлюза. Работники всех десяти шлюзов района, работники пароходства, рыбного порта Беломорска, руководство местной власти приняли участие в празднике под звуки духового оркестра.

В тот же день на торжественном собрании в Повенце в честь 25-летия Беломорканала коллектив приветствовали секретарь обкома КПСС И. Сенькин, заместитель министра речного флота РСФСР П. Черевко, бывший заместитель начальника Беломорстроя Е. Раппопорт и партийные руководители прилегающих к каналу административных районов Карелии.

На собрании начальник управления Беломорканала Иван Николаевич Захаров докладывал: «В пятидесятые годы коллектив канала собственными силами значительно усовершенствовал судоходные пути и гидросооружения, в том числе частично заменены деревянные



рабочие ворота шлюзов, электрифицированы гидроузлы и судоходная обстановка, внедрён электропривод и автоматика механизмов шлюзов и плотин, построены здания электромеханического оборудования шлюзов, построены гидроэлектростанции на девятом шлюзе и в Повенце».

Не менее значительный период жизни и труда более чем двухтысячного коллектива Беломорканала – это 1960-е годы, годы, связанные с предстоящим вводом в эксплуатацию Волго-Балтийского канала и включением Беломорканала в единую систему водных путей европейской части Советского Союза. Коллективу канала предстояло довести габариты судоходных путей и гидросооружений до требуемых для судоходства судов класса «река-море». Это значит обеспечить безаварийный пропуск по каналу судов водоизмещением в два раза больше, чем на тот момент.

Коллективу канала предстояло закончить электрификацию гидросооружений и судоходных путей; перейти на надёжную систему судоходной обстановки фарватеров; увеличить гарантированные глубины; не дожидаясь полной замены деревянных конструкций гидросооружений на бетонные, выполнить целый ряд мероприятий по совершенствованию цикла судопропуска. Задача не из лёгких, тем более что почти вся предстоящая работа



выполнялась имеющимися незначительными ресурсами при недостатке квалифицированных кадров.

Проблема нехватки рабочих кадров решалась за счёт вербовки из других областей, в основном разорённых в период Отечественной войны. Кто-то, услышав о канале, ехал «за туманами и запахом тайги». Инженерный состав пополнялся выпускниками институтов.

В первую очередь приступили к замене устаревших деревянных водоспусков с кулачковыми затворами. Земляные работы с возведением перемычек для осушения котлована потребовались в связи с прокладкой водопровода и монтажом механического оборудования. Эти работы выполнялись работниками собственного стройучастка района гидросооружений.

На северном склоне канала были заменены водоспуски на пяти шлюзах, в том числе на Выгостровской плотине. По инициативе коллектива 17-го шлюза своими силами спроектировано и построено здание механизмов водоспуска. Затем точно так же были построены здания водоспусков на других шлюзах. Надо отметить, что проект затворов марки «Лудло», взятый из орошаемых систем полей южных республик, у нас не оправдался из-за слишком малого расхода воды и длительности открытия затвора. В дальнейшем пришлось перейти на открытый способ водосброса, который до сих пор используется



на всех плотинах и дамбах. Кстати, готовый проект зданий механизмов на устоях шлюзов был принят управлением канала не обдуманно, по образцу канала имени Москвы. Там такие здания с небольшим фасадным отклонением были построены для механизмов на паромных переправах. Удивительно, но при проектировании не предусмотрена автоматизация цикла шлюзования. Коллективам шлюзов пришлось пристраивать дощатые вторые этажи сарайного вида с наружной входной лестницей для размещения электрооборудования.

Поскольку необходимо было обеспечить большие глубины для судов с большой осадкой, на всех шлюзах приступили к наращиванию стен, во многих случаях – к наращиванию бетонных устоев рабочих ворот. Сроки выполнения работ не давали прохладиться. Из эксплуатационного персонала гидросооружений и водных путей все, кто владел топором, были поставлены на рубку наращиваемых ряжевых стен камер. Работа велась в межнавигационный период, зачастую в мороз и метель. Даже при отсутствии помещений для обогрева люди трудились с большим пониманием задач. Как-то раз на 11-м шлюзе подходим к сидящему на деревянном срубе работающему в сильный мороз плотнику Николаю Мазаеву, интересуемся, как он в мороз обогревается. Мазаев, указав инженеру по технике безопасности управления



канала на почти полуметровый штырь и полупудовую кувалду (очевидно применяемую при дроблении скалы во время строительства канала), говорит: «Как загоню пару этих штырей в мёрзлые брёвна, так сразу становится жарко». Приходилось в таких условиях работать.

Не менее тяжело было, особенно женщинам-судопропускникам, в зимнее время вручную разбирать ряжевые кусты, заполненные мёрзлым камнем и грунтом. Направляющие кусты, служащие для входа судна в камеру шлюза, необходимо было убрать, потому что они стали мешать крупнотоннажным судам заходить в шлюз.



Интенсивность судоходства по каналу



Плотина №27 в момент наращивания ледопрпускной части. 1952 г.



Электрификация шлюза №16. 1954 г.



На ряде шлюзов пришлось наращивать сечение земляных плотин и дамб. При увеличении напора верхнего бьефа появилась угроза в отдельных местах недопустимой фильтрации с выносом грунта. Инженеры-гидротехники знают, каковы возможные последствия таких случаев. Из описания возведения земляных сооружений инженера-гидротехника Д. Н. Джастина в 1936 году: «За тридцать лет с 1900 по 1930 гг. было более 70 разрушений земляных плотин. Причины: недопустимая фильтрация – 45%, в т. ч. высоконапорные:

- «Калаверас» в 1918 году, высота плотины 73 м,
- «Гринвин» в 1927 году, высота – 42 м,
- «Норвиг» в 1905 году, высота – 10 м и другое».



Бригада эксплуатационников шлюза №№16-17 на ремонте шлюза в зимних условиях



Разрушения дамб случались и у нас в России, и в бывших республиках в наше время. В Сосновце на Маткоженской ГЭС при разрушении низконапорной дамбы гидроэлектростанция была затоплена. На реке Кемь при строительстве ГЭС дважды был затоплен котлован с техникой. Причина одна – неудовлетворительное наблюдение за земляными сооружениями. Зная особенности возведения земляных сооружений, инженерному составу и работникам, отвечающим за эти сооружения, в первую очередь необходимо знать теорию фильтрации. (Следует сказать, эти знания нужны как при возведении сооружений, так и во время эксплуатации). В то время при усилении дамб и плотин выяснилось, что многие не понимают и не знают, как определить расход фильтрационного потока сквозь тело сооружения. Поэтому при управлении была организована учёба.

Заменены неработающие пьезометры. В итоге на ряде сооружений (плотины №№ 31, 32, 33 и др.), которые наращивали, были усилены старые каменные упорные призмы или уложены наклонные фильтры. Эти объёмные работы выполнялись силами ремонтной конторы.

Эксплуатационный персонал гидросооружений в те годы столкнулся с непредвиденными безотлагательными работами, связанными с нередкими случаями выхода из строя отдельных узлов сооружений. Из-за повы-



шения напора на шлюз на некоторых шлюзах появились разрушения бетона между головами устоев. На шлюзах № 15, 16 и др. произошло «вплывание» «королевых» (удерживающих напор воды) плит. Стали появляться угрозы срыва навигации.

Было принято решение срочно укреплять бетон анкерами, а на отдельных шлюзах заменить трещиноватый бетон. На шлюзе № 17 была создана бригада, состоящая из эксплуатационного состава объединённых 16-го и 17-го шлюзов. Согласовали с управлением района гидросооружений проект организации работы и за один межнавигационный период заменили порядка пятисот кубометров трещиноватого бетона. Работа велась зимой в три смены круглосуточно, предварительно были сняты рабочие ворота, бетон подавался в тепляк с возведённого моста по транспортёру. В процессе участвовали один сварщик, один экскаватор, две машины. Разборка (рыхление) бетона производилась взрывным способом, уборка и транспортировка – гужевым транспортом, вручную. Сменными мастерами были назначены лучшие техники – начальники вахт. Будучи тогда начальником 16-го и 17-го шлюзов, я руководил работой. Подробно можно прочитать об организации работы в журнале «Гидротехник», где по инициативе инженера управления ББК Натальи Шалониной была опубликована подробная статья.



Подобные работы, хотя и в меньших объёмах, выполнялись на других шлюзах, например, под руководством начальника шлюза Фёдора Овсянникова заменён бетон на нижней голове 14-го шлюза.

Из сказанного можно представить, какие усилия в те годы требовались эксплуатационникам гидросооружений при подготовке включения Беломорканала в единую систему водных путей. Не менее масштабные работы выполнялись на судоходных путях (остановлюсь на них отдельно).

29.12.1963 года министр речного флота приказом № 209 отметил: «За счёт дноуглубительных работ на трассе канала, организации и исполнения работ по наращиванию стен камер, устоев и подъёма уровней воды на отдельных водохранилищах и бьефах увеличена гарантированная глубина до четырёх метров, канал включён в единую глубоководную систему водных путей европейской части страны».

Все основные работы по наращиванию стен и устоев выполнялись без остановки навигации, в зимний период коллективами эксплуатационников гидросооружений и судоходных путей канала. Надо сказать, что половина из них – это бывшие «каналоармейцы» (строители канала) и трудпоселенцы, бывшие крестьяне, получившие на канале новую специальность. Лично знаю не



одну сотню тех замечательных людей. Особо хотелось бы отметить начальников шлюзов, смешно сказать, «социально ненадёжных», «социально опасных» (по квалификации НКВД) Ивана Фокина, Петра Смирнова, Алексея Малышева, Арсентия Томашкова, Владимира Рольского, Фёдора Бунина и других руководителей коллективов на шлюзах. Не менее значима роль работников в содержании и эксплуатации гидроузлов, получивших высокую квалификацию гидротехника (механика шлюза), Ивана Артюхова, Михаила Гоголева (механики), Романа Дятлова, Данила Кирильчука, Василия Гнетнева, Романа Дедова и многих других, которые изучили своё новое дело (кроме организации работы), как, например, механический привод затворов галерей, рабочих ворот шлюза или гидротехнический цикл судопропуска, цикл пропуска воды через гидросооружения и т.д.

Каждый из них в годы коллективизации оказался репрессированным как «кулак». Это люди села и деревни, занимавшиеся выращиванием хлеба и других продуктов сельского хозяйства, так необходимых не только своей семье, но и городу.

Приведу историю жизни Митрофана Шендрика. В 1925 году после смерти отца в девятнадцатилетнем возрасте он как старший в семье стал вести крестьянское хозяйство семьи. Как подтверждает официальная справка со-



вета от 13 февраля 1930 года №2/002 «О семейном имущественном положении гражданина деревни Верещаки Новозыбковского района Брянской области Шендрика Митрофана Антоновича» семья имела: едоков – 10 душ, пашни – 6,6 десятины, сенокоса – 4,6 десятины, лошадей – 2, коров – 3, свиней – 3, постройки – хата под соломенной крышей, хозутварь. Итого по оценочной стоимости на сумму 3304 рубля 64 копейки. Наличие большой трудоспособной семьи, значительной доли полученной при разделе барской земли, соответственно, крепкой хозяйственной жилки дало семье возможность получить хороший урожай, занять определённый доход. Это послужило поводом комитету деревенской бедноты зачислить Шендрика в «кулаки» и предложить властям района конфисковать все полученные продукты, домашний скот и всё имущество, а самого Митрофана как старшего (в семье было шесть братьев и сестра) судить и сослать в места, определяемые НКВД.

Таким образом, он оказался осуждён по статье 58-10 УК РСФСР и сослан на строительство Беломорканала сроком на три года с дальнейшим лишением возможности вести своё хозяйство в родной деревне. В 1932 году, в августе, был досрочно освобождён. После освобождения остался работать на строительстве канала мотористом электроустановки на 16-м шлюзе. По окончании строи-



тельства в 1933 году переведён на строительство Беломорского порта в отдел ББК. Жене с сыном разрешили приехать к нему. До 1952 года трудился заведующим дизельной электростанции на 19-м шлюзе. Приказом № 57 Сосновецкого района гидросооружений (техучастка) от 25.08.1952 г. переведён в стройконтору канала.



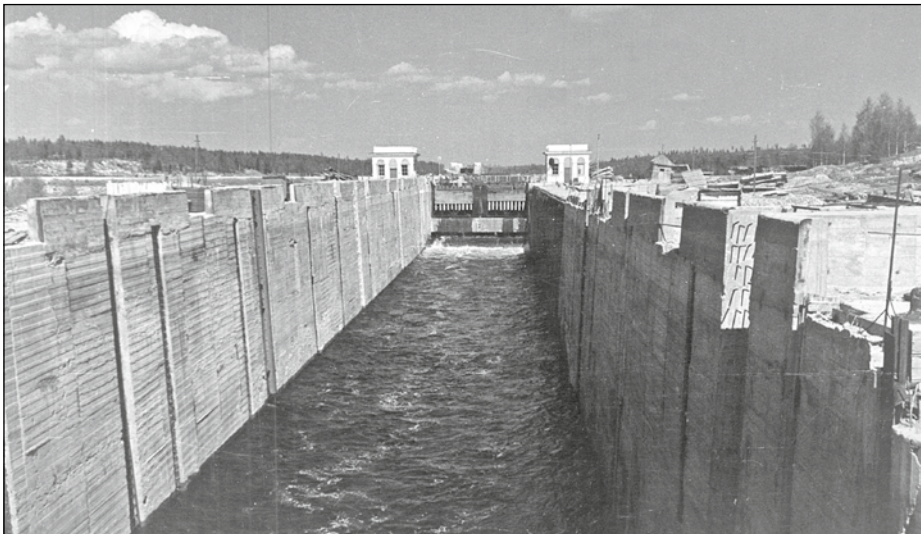
Вид шлюза до реконструкции

Посвятив каналу почти сорок лет, Митрофан Антонович Шендрик стал основоположником семейной династии. Его сын Фёдор во время Отечественной войны пришёл работать мотористом-масленщиком на дизельную электростанцию 19-го шлюза; дочь Елена, ветеран канала и ветеран труда, отработав более тридцати лет, сейчас на заслуженном отдыхе; дочь Нина многие годы



работала на счётной работе. Внучка Галина более сорока лет работала на предприятиях Беломорканала, продолжая непрерывную девяностолетнюю семейную трудовую династию на канале.

Биографии почти всех репрессированных и сосланных на Беломорканал схожи. Показывая трудовой пример и особый, не забытый с крестьянской поры энтузиазм, эти люди приобрели новые специальности, необходимые в гидротехнике. Многие показали организаторские способности и были назначены руководителями коллективов на гидроузлах и водных путях. В период до электрификации и автоматизации они вполне справлялись с задачами эксплуатации гидросооружений и судоходных путей.



Завершающая стадия реконструкции камеры шлюза



В настоящее время руководитель гидроузла (должность эта инженерная) должен понимать азы гидростатики и гидродинамики: законы Архимеда и Паскаля; активное давление грунта на стенку сооружения, иметь представление о трёх моментах (инерции, изгибе и сопротивлении), уметь определить расход воды через отверстие или пролёт плотины, а также фильтрационный расход воды сквозь тело земляной плотины.

Кто хорошо учился, тот знает, почему Шаваньская плотина служит уже девяносто лет, хотя учёные определили, что дерево может воспринимать нагрузку в течение пятнадцати лет. То же самое можно сказать о деревянных цилиндрических затворах галерей на шлюзах. Если и делали на отдельных затворах замену клёпки и частичный ремонт на Шаваньской плотине, то только по причине неоднократного осушения.

Помню, на ежегодных курсах при управлении канала главный инженер Гудзанский повторял многие понятия гидротехники, давал практические задания, например, определить безопасное время движения судов в бьефе при аварийном сливе через отверстие данной ширины и напоре воды в пределах отверстия. Примечание: площадь зеркала бьефа и минимальная навигационная отметка уровня в бьефе – по паспорту гидроузла, внешнюю приточность не учитывать.



Массовая подготовка специалистов была организована в период электрификации и автоматизации. Несколько позже в Повенце стал функционировать филиал речного техникума, где получили техническое образование многие сотрудники Повенецкого района гидросооружений и строймонтажного управления. В числе 36 выпускников филиала Мария Ёхина, Татьяна Калинина, Екатерина Потапова, Алевтина Щербак, Галина Соколова, Алексей Иванов, Тамара Савельева, Александр Кузнецов. Была и такая форма учебы «стажёров» – в навигацию работать, а в межнавигационный период слушать лекции в техникуме, сдавать курсовые проекты и экзамены.

Кроме производственной учёбы руководителей коллективов, партийные органы административных районов требовали быть в курсе международного положения. Приходилось слушать лекцию о «строительстве коммунизма», хотя, например, Настя Тарусова так и не смогла понять лектора и спорила с Шурой Белой: «Как можно в один день всем женщинам иметь желаемую норковую шубу, невозможно обеспечить такую потребность...» До сих пор помнится случай, когда на занятиях по международному положению Виктор Воронин заснул. Это увидел преподаватель Гудзанский. На следующем занятии он вызывает Воронина к до-



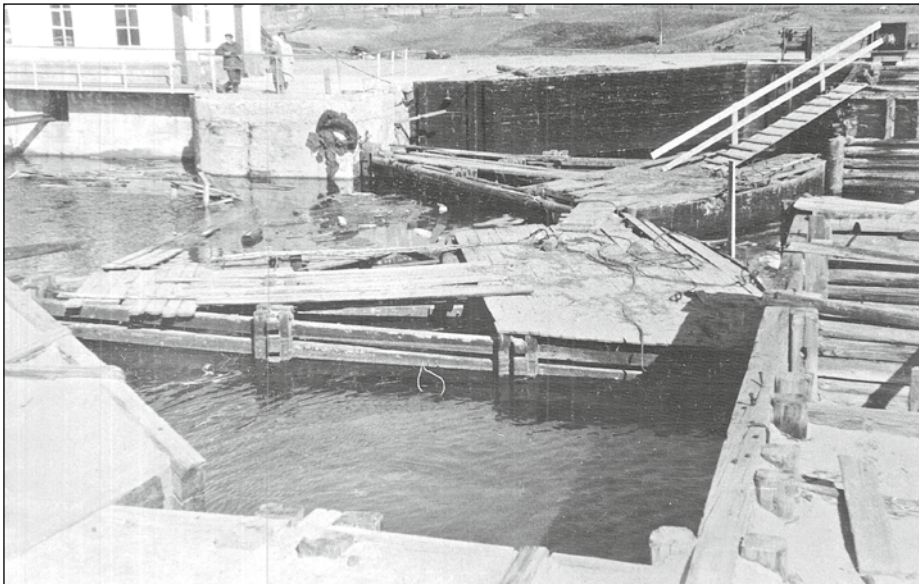
ске и просит рассказать, каково положение в Тивдии. Виктор Воронин встал и бодро полчаса рассказывал о борьбе народа Тивдии с колонизаторами за свою свободу и независимость. Когда выяснилось, что это не страна в Африке, а деревушка, которая находится по дороге в Кондопогу, недалеко от Медвежьегорска, в аудитории раздался хохот.

Надо сказать, в порядке закрепления теоретических знаний эксплуатационный персонал канала получал практический опыт. Люди стали думать, как совершенствовать трудовой процесс, в связи с чем появилось множество рационализаторских предложений. В частности, в период электрификации стали применять скользящую опалубку при строительстве своими силами на шлюзах трансформаторных подстанций, зданий механизмов на водоспусках плотин № 31, 32, 33. Изобрели и внедрили при строительстве зданий механизмов на шлюзах сборно-разборную опалубку многоразового использования для изготовления шлакобетонных блоков.

Хорошим примером послужил труд эксплуатационного персонала в тяжёлый период Великой Отечественной войны. Кто жил и работал в то время, рассказывали, как они трудились, как сумели сохранить сооружения и как смогли обеспечить судоходство.



Считаю, уместно привести краткое их повествование, дополненное документальными данными того периода (В один из праздников победы в ВОВ я опубликовал статью «Беломорско-Балтийский канал в годы Великой Отечественной войны»).



Деревянные аварийно-ремонтные ворота

БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКИЙ КАНАЛ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В военных действиях и трудовых подвигах в период ВОВ мне участвовать не пришлось: был молод ещё. Однако я видел и испытал лихо войны. Проработав всю жизнь на ББК, слышан о военных и трудовых подвигах



тех, с кем пришлось все годы жить и работать. Память сильнее времени, она заставила в очередной раз повесть о моих старших товарищах и коллегах, работавших на канале в период войны.

В предвоенные годы правительство СССР придало особую важность северному региону страны. Были приняты конкретные меры по освоению края, в том числе по совершенствованию системы речного транспорта и судоходных путей, включая ББК. Во исполнение постановления СНК СССР от 29 марта 1939 года Беломорско-Балтийский канал был передан в ведение наркомвода, а 10 июня 1940 года вышел приказ № 226 наркома речного флота З. А. Шашкова о реорганизации Северо-Западного и создании Беломорско-Онежского пароходства. Эти решения в корне изменили систему водного транспорта Северо-Запада страны. Обозначились задачи совершенствования водных путей и безопасности работы гидросооружений Беломорско-Балтийского канала. Приняты решения по обеспечению кадрами. Необходимо констатировать правильность решения о доверии работающему на канале эксплуатационному персоналу из бывших репрессированных в годы коллективизации и отбывавших сроки заключения на строительстве канала, так называемых «социально-опасных элементов» (СОЭ) и репрессированных в те же



годы с поселением в специально созданных трудовых посёлках Карелии как «социально-вредные элементы» (СВЭ). В итоге именно этот контингент на эксплуатации гидросооружений и судоходных путях канала составил большую часть. Так, например, согласно кадровой отчетности от 13 мая 1941 года из 902 человек эксплуатационного персонала репрессированные составляли:

- в Повенецком техучастке (ныне Повенецкий район гидросооружений) из 463 человек трудопоселенцев было 325 человек;
- в Сосновецком техучастке (Сосновецкий район гидросооружений) из 439 человек трудопоселенцы составляли 307 человек.

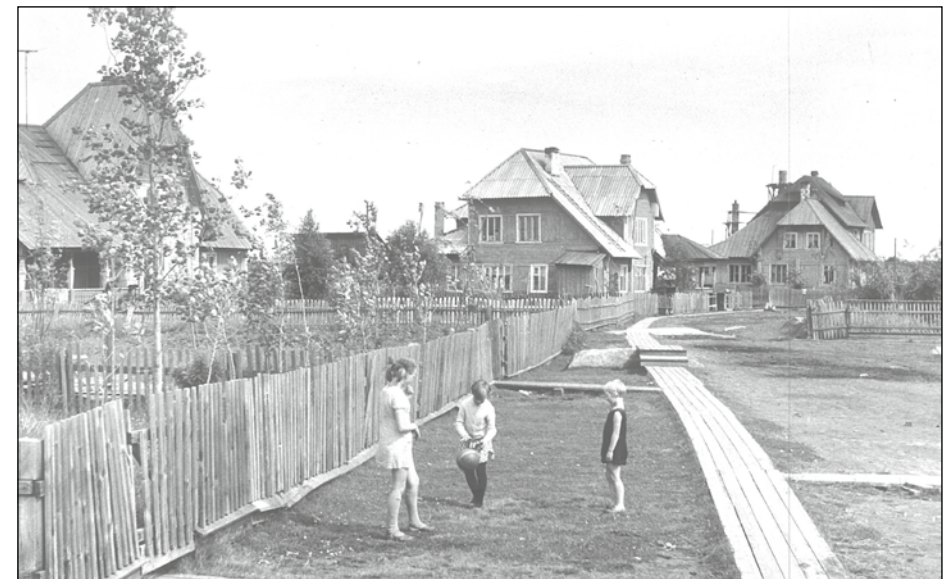
Им поверили, доверили сложные потенциально опасные напорные гидросооружения и безаварийный пропуск по каналу.

По итогам навигации 1940 года в приказе начальника канала отмечалось: «Управление пути Беломорско-Балтийского канала в минувшую навигацию достигло значительных успехов:

- обеспечена бесперебойная работа всех гидросооружений и обстановки пути;
- выполнены планы производственных заданий по обстановке, дноочищению, дноуглублению, снижена плановая стоимость единицы продукции».



Увеличился грузооборот по каналу. За навигацию суммарно произведено 25522 шлюзования. По инициативе коллективов осуществлено многое в социальном плане: в шлюзовых посёлках переоборудованы более ста домов общежитий под отдельные квартиры для эксплуатационников, построены бани, магазины и медпункты. Открыты школы и библиотеки. Организовано подсобное сельское хозяйство. Учреждено специальное управление рабочего снабжения. Разрабатывался проект строительства каскада Выгских ГЭС. Практически начаты работы по введению Маткожненской ГЭС, с вводом которой намечалась электрификация гидросооружений.



Жилые дома постройки 1933 года после ремонта



Однако весь этот трудовой и творческий порыв, все планы и мечты трудовых коллективов в одночасье были прерваны внезапным нападением фашистской Германии на нашу Родину.

Фашистским захватчикам, напавшим 22 июня 1941 года на нашу страну, удалось оккупировать значительную часть Карелии. На второй день начала войны ночью канал подвергся нападению с воздуха. Бомбили 6-й, 7-й, 8-й и 9-й шлюзы. Намерения врага были предельно ясны: разрушив гидросооружения водораздела и самого большого водохранилища Выгозеро, он намеревался осушить канал и парализовать его работу. Именно этого допустить было нельзя. Канал работал. По каналу осуществлялась эвакуация людей, оборудования и техники промышленных предприятий Петрозаводска, Кондопоги и других городов и посёлков Карелии. Резко возрос поток грузов для обороны Севера страны. День и ночь трудились коллективы шлюзов, восстанавливая последствия бомбёжек. На 8-м шлюзе рабочие ворота были буквально вырваны с места взрывной волной и выброшены на десятки метров в сторону. При очередном налете на шлюз № 7 были повреждены рабочие ворота и одна створка аварийных ворот, создавалась угроза слива водохранилища. Начальник шлюза Фёдор Чуркин не растерялся и сумел организовать людей на устранение



аварии: судно, ожидавшее шлюзования, завели и затопили в створе аварийных ворот, чем перекрыли поток воды. Авария была предотвращена.

Несмотря на неоднократный вывод гидросооружений из строя коллективы шлюзов, специалисты Повенецкого технического участка пути во главе с начальником техучастка Евгением Макарьевым, начальниками шлюзов Фёдором Чуркиным, Николаем Смирновым, прорабом Николаем Леонтьевым, мастером Дмитрием Сидоровым, бригадиром Павлом Борщенко, старшиной водолазов Сергеем Чеботарёвым ликвидировали последствия бомбёжек и обеспечивали движение флота по каналу.





8 сентября 1941 года народный комиссар речного флота З. А. Шашков отмечал в приказе: «Коллектив управления пути Беломорско-Балтийского канала, при активном участии руководителей Беломорско-Онежского пароходства, в трудных условиях в исключительно короткий срок выполнил сложнейшее производственное задание». За выполнение ответственного задания министра и проявленную самоотверженность были награждены: начальник Повенецкого участка Е. И. Макарьев, начальник шлюза № 4 В. И. Прохоров, прораб строительства Н. С. Латышев, главный инженер канала А. И. Васильев, начальник шлюза № 7 Ф. Я. Чуркин, мастер цеха В. П. Серегин, старший инженер В. Г. Колодкин, заместитель начальника канала по политчасти И. Ф. Курилов, прораб по ремонту шлюзов Н. К. Леонтьев, мастер по сборке ворот шлюза Д. И. Сидоров, бригадир П. С. Борщенко, слесарь Л. Ф. Чебанюк, начальник управления канала А. И. Орехов, начальник БОПа А. В. Тимофеев и другие.

В начале декабря врагу удалось захватить Медвежьегорск. Навигация закрылась, но канал не сдавался. Когда наши войска были выведены за рубеж канала, были взорваны 2-й, 3-й, 4-й и 5-й шлюзы, а 11 декабря, когда враг подошел к каналу, была взорвана плотина шлюза № 7 и миллионы кубометров воды хлынули из водораз-



дельного бьефа в Онежское озеро, остановив вражеское наступление. Горько было своими руками уничтожать плоды созидательного труда, но суровые законы войны требовали этого. Канал стал тем рубежом, который враг так и не смог преодолеть.

В итоге на этом рубеже фронт стабилизировался, за исключением отдельных диверсионных вылазок с одной стороны и партизанских рейдов с другой. На участке фронта от Онежского озера и до Выгозера до лета 1944 года велись бои, в основном, дуэльного характера, хотя нападения с воздуха продолжались.

Разрушения гидросооружений оказались колоссальными. Мне, подростку, весной 1945 года довелось пройти по всему каналу, до восьмого шлюза пешком, далее на катере. Запомнились окопы, проволочные заграждения, сплошные минные поля с надписями «За дорогу не выходить – мины!», блиндажи и доты, разрушенные стены камер и взорванные устои голов шлюзов с вывороченными и исковерканными воротами.

Действительно, ущерб был нанесён огромный. В ходе боёв было разрушено восемь шлюзов, десять земляных плотин и дамб, пять водоспусков и более 20 тысяч квадратных метров жилой площади речников. Большим разрушениям подверглось непосредственно путевое хозяйство.



Севернее восьмого шлюза канал продолжал работать. С риском, но своевременно, устанавливались навигационные знаки. С соответствующей маскировкой бакены и буи освещались.

Неоднократно путейцы попадали под вражеские обстрелы и бомбёжки. Путейский пароход «Нева» Сосновецкого техучастка однажды был атакован вражескими самолётами в Выгозере во время работы на обстановке судового хода с навигационными знаками. Капитану парохода Дмитрию Ильину пришлось выбросить на отмель ближайшего острова изрешеченное крупнокалиберными пулемётами судно. Была убита кок судна Бунина, тяжело ранен кочегар Борис Букаев. Пулемётная очередь, прошившая пароход, прошла буквально в сантиметрах от матроса Григория Шакуло.

В первый год войны катастрофически не хватало работников, обеспечивающих судопропуск на шлюзах. Мужчин, ушедших на фронт, заменили женщины, которые трудились самоотверженно, порой более установленных двенадцати часов в сутки. Например, на 16-м шлюзе Александра Беляя, Ольга Матросова, Зинаида Панченко, Ольга Воронова и другие шутили: «Легче было родить, чем открывать затворы водопроводных галерей шлюза». Мне пришлось впоследствии, при работе судопропускником на 14-м шлюзе в навигацию 1952 года лично испытать тя-



жесть этой работы. Афанасий Панченко вспоминал: «Работникам смены приходилось, прошлюзовав пароход в 17-м шлюзе, пешком идти на соседний 18-й шлюз и там продолжать шлюзование этого же парохода». Тяжёлая ситуация с кадрами усугублялось тем, что многие работники канала призывного возраста были призваны и ушли на фронт. Кстати, надо сказать, что в том числе были призваны и репрессированные. Причём, воевали они в армейских подразделениях наравне со всеми. Многие были ранены, были награждены медалями и орденами. Вернулись с фронта Василий Гнетнев (потерял в разведке руку), братья Евгений и Николай Фокины, Михаил Быков (потерял в бою ногу) и другие. Они рассказывали, что о штрафбатах и штрафротах, состоящих из репрессированных и уголовников, они не слышали.

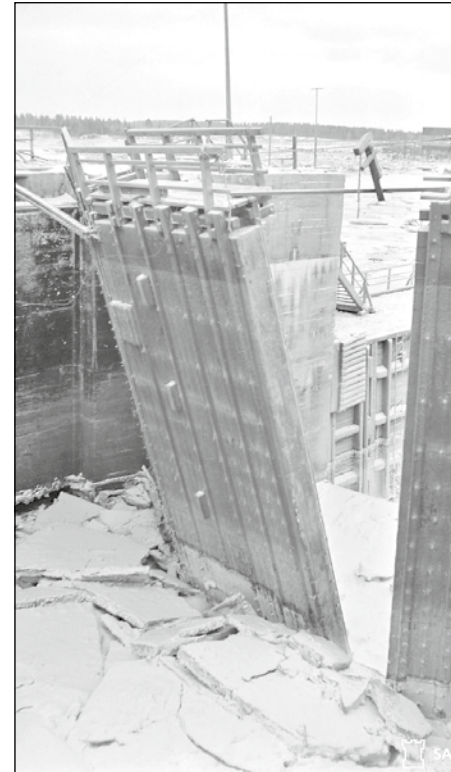
С Выгозера, Тунгуды, Идели и других сплавных участков рек, впадающих в канал, перевозилось в плотях (гонках) много строительного леса, который в Беломорске грузился на Обозерскую железную дорогу и доставлялся фронтам средней и южной части страны. Буксирной тяги не хватало, и это вынуждало в отдельных случаях шлюзовать плоты без буксира. Получалось. Однако риск образования затора в камере или водопроводных галереях был высок. Вскоре от этих методов шлюзования отказались.



Вместе со взрослыми на канале работали дети и подростки. Так, согласно отчётности управления канала от 15 декабря 1942 года в штате канала работало двадцать семь несовершеннолетних, в том числе двадцать человек в возрасте до 17 лет и семь человек в возрасте до 16 лет. Это Саша Полосенко – моторист на флоте, Саша Месловский и Вася Галковский – рабочие, Федя Шендрик – моторист, Акулина Лобарёва, Захар Бойчук и Степан Савченков – рабочие гидросооружений.

Заслуженный ветеран канала Виктор Воронин вспоминал, как он двенадцатилетним подростком участвовал в консервации съёмных деталей оборудования плотины на 10-м шлюзе на случай вывода плотины из работы при нападении противника.

Судоходство по северному склону канала интенсивно возрастало, работников стало не хватать. Руководство канала через эвакубюро запросило вернуть часть специалистов, эвакуированных за пределы Карелии. Уже в конце 1942 года были возвращены более пятидесяти специалистов. Вернулись на свои рабочие посты Иван Серов, Роман и Иван Дятловы, Федоровские Дмитрий и Анна, Степан, Александр и Борис Шумковы и другие, так необходимые на эксплуатации водосливных плотин, шлюзов и других гидросооружений.



*Ветеран ВОВ,
участник Сталинградской
битвы Фокин Е.И.*

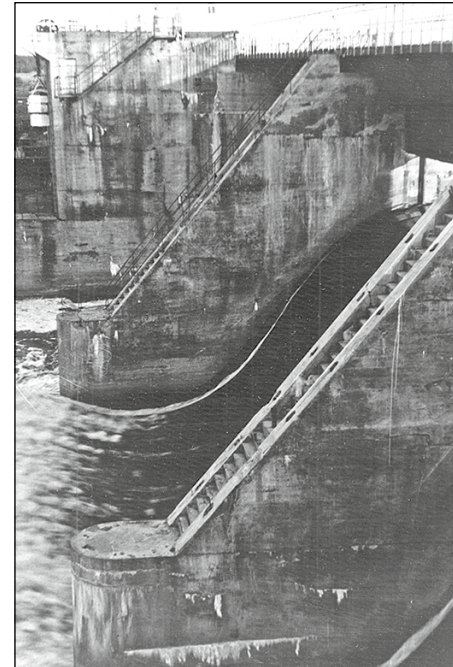
Особое уважение заслужили бывшие труженики трудового фронта Великой Отечественной войны, не по своей воле оказавшиеся на ББК, так называемые «социально вредные и ненадёжные элементы». В военные годы они, истинные патриоты, со всеми вместе несли бремя невзгод и трудностей. Семья Владимира Огурцова, проводив брата Петра на фронт, взялась обслуживать самый сложный участок судоходного канала под



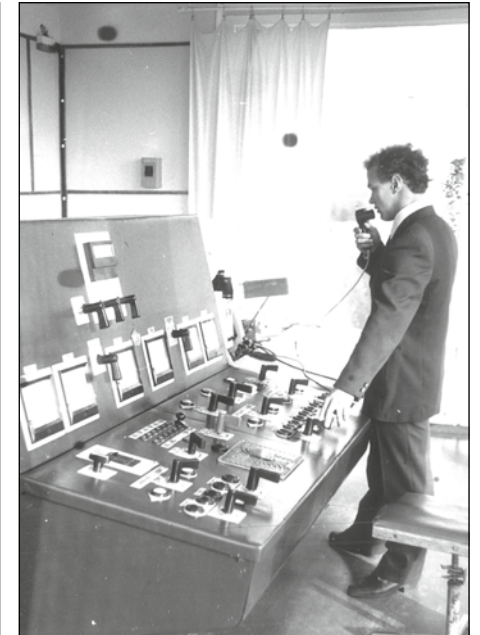
названием Онда. Работники технического флота Филипп Сухомлинов, Иван Олейник, Пётр Золотухин и десятки других бесперебойно обеспечивали габариты судоходных путей.

Специалисты по механическому оборудованию Пётр Воронин на шлюзе № 10, Роман Дедов на шлюзе № 16, Арсентий Томашков на шлюзе № 14 и другие обеспечивали на гидросооружениях бесперебойную работу механического оборудования. Например, «социально вредному и ненадёжному элементу» Митрофану Шендрику было поручено обслуживание дизельэлектростанции на шлюзе № 19, которая обеспечивала электричеством ближайшие объекты канала, включая управление ББК, а также редакцию и типографию Карельского фронта, и за это был награждён штабом фронта медалями.

Люди, возглавлявшие все подразделения канала, руководствовались требованиями военного времени. Не было допущено ни единой аварии на гидросооружениях и судоходных путях, был обеспечен бесперебойный пропуск судов по всему северному склону канала. Руководители гидроузлов Иван Фокин, Николай Смирнов, Алексей Малышев, Владимир Рольский и другие сумели в военных условиях организовать работу коллективов гидроузлов по судопропуску без сбоя.



Маткожненская плотина



Начальник вахты у пульта управления процессом шлюзования

* * *

Несомненно, пример труда коллективов в годы Отечественной войны способствовал в 1963 году включению Беломорканала в единую глубоководную систему судоходных путей. Было обеспечено судоходство в новых условиях с учётом крупнотоннажного флота. Если изначально судоходство было ориентировано на буксировку барж и лихтеров грузоподъёмностью до тысячи тонн, то в новых условиях по каналу пошёл самоходный



и буксируемый флот водоизмещением до 5 тысяч тонн. Интенсивность судоходства увеличилась в два-три раза.

В предвоенные годы, в частности в 1940 году, суммарное количество шлюзований было 25522 с общим объёмом перевезённых грузов за навигацию порядка миллиона тонн, в 1981 году суммарное количество шлюзований составило 62300 с перевезённым грузом порядка семи миллионов тонн.

На отдельных шлюзах количество шлюзований составило более десяти шлюзований в смену. Зная, как была организована работа на шлюзах, смешно было читать в книге о ГУЛАГе на Беломорканале, где Солженицын описывает свои наблюдения о том, что за сутки между смежными шлюзами прошла одна гружёная дровами баржа в одну сторону, а вторая в обратную, тоже с дровами...

Были неоднократные попытки больших чинов и даже государственных деятелей настаивать на своём мнении, что канал не нужен, перевозки водным путём устарели, не рентабельны, в частности, по Беломорканалу движение судов незначительное. Очевидно, эти рассуждения повлияли на Солженицына в его заблуждении, что по каналу суда не идут. Однако многие очевидцы помнят, что в те годы на Повенецком рейде в ожидании захода в канал могли находиться одновременно десятки судов. Интенсивность судоходства достигла пределов возмож-



ности пройти по каналу безостановочным транзитом. Пришлось просить учёных вмешаться в систему регулирования движения судов. Особенно это касалось «повенецкой лестницы» шлюзов.

Решить возникшую проблему взялся Московский институт водного транспорта, который разработал и опробовал несколько вариантов движения судов на этом и других проблемных участках канала.

Такие результаты судоходства по каналу не пришли сами собой. Скажу, что не слишком большой была помощь учёных и руководства администрации, участвовавших в работе канала. Всё исполнялось коллективами шлюзов и судоходных путей за счёт самоотверженного труда. Не все могут сегодня в 21-м веке представить, как рядовые работники могли параллельно с обеспечением судоходства по каналу проводить модернизацию, реконструкцию, жилищное строительство на шлюзах, продлевать навигационный период и выполнять громадный объём путевых работ, связанных с углублением и спрямлением фарватеров для безаварийного прохода крупнотоннажного флота. И всё это в тяжелейших условиях исполнения пресловутой идеи о «продлении навигаций даже на наших северных водных путях».

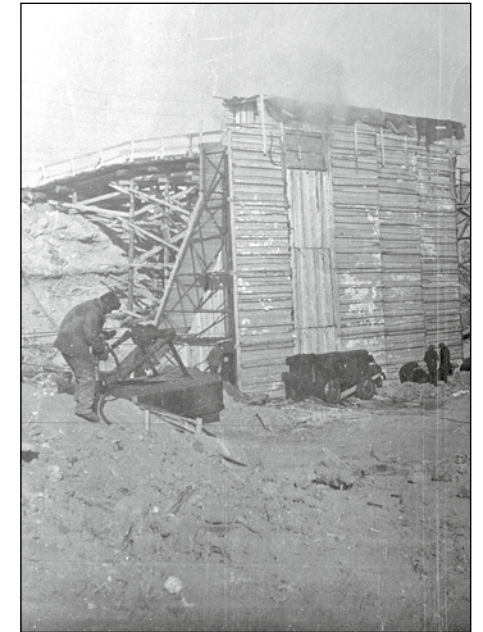
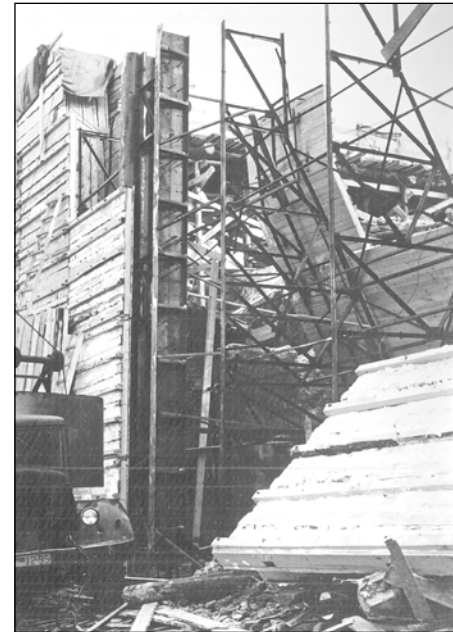
Тяжёлый труд по продлению навигации чаще всего оказывался бесполезным, так как пара дополнитель-



ных недель изматывала людей и только! Одна показуха. Для маневрирования ворот при шлюзовании приходилось в ёмкостях греть воду и отогревать опорные узлы кипятком. Та же проблема с укладкой подкосно-ригельного заграждения при водоотливах, например, после завершения зимних работ в камерах шлюза. Приходилось рисковать, брать на себя ответственность при принятии нестандартных решений. Например, на 13-м шлюзе пришлось использовать взрывные работы. Так можно было рисковать исключительно при наличии отличной команды под руководством начальника шлюза Виктора Антонова, старших специалистов шлюза Владимира Колесникова и Виктора Михайлова и старшины водолазов, взрывника-водолаза Дмитрия Стаднейчука. Для избежания срыва начала навигации подобные ювелирные взрывные работы вынуждены были осуществлять неоднократно. На 17-м шлюзе ледовый забор в галереях был ликвидирован взрывным способом и предотвращено переполнение верхнего бьефа в период паводка. Еще случай: при задержке зимних работ по реконструкции 14-го шлюза подрядчикам Подводречстроя пришлось взрывать лёд на подходе к 15-му шлюзу и в камере под непосредственным руководством и участием Виталия Александрова. Были и другие непредсказуемые ситуации при так называемом



мом «продлении навигации». Выбора не было, вынуждены были или рисковать, или задержать на неопределённое время открытие навигации. В том и другом случае ответственность на грани уголовной.



Реконструкция камеры шлюза

В ледовых условиях была ещё одна существенная сложность – своевременная подготовка и проведение работ по пропуску паводка. До ввода каскада Выгской ГЭС регулирование уровней воды в бьефах, включая все водохранилища, осуществляло управление Беломорканала. Проблема заключалась в том, что проектом не был предусмотрен обогрев



затворов плотин или какой-либо другой способ исключить их обмерзание. Намерзание льда приходилось убирать вручную – окалывать лёд на весу или с люлек, что было связано с большими сложностями, порой с большим риском. При больших паводках приходилось делать попуски расхода воды, например, через Маткожненскую плотину проходило более тысячи кубометров воды в секунду. Случались подтопления домов в Беломорске, разрушение мостов и происшествия с трагическим исходом. В 1950 году при околке льда рабочие, оказавшись на льду, были потоком воды сброшены в отводящий канал. Бригадир Лаптева спасти не удалось. В 1955 году паводком был разрушен пешеходный мост, на котором в тот момент оказались дети, идущие из школы. Одна первоклассница попала в поток воды, утонула. Позже, в 1981 году при паводковом сбросе воды утонуло четыре человека: семья решила покататься на лодке, перед плотиной заглох мотор, вёсел не оказалось, течением затянуло лодку в пролёт плотины и сбросило через гребень. После ввода каскада ГЭС при круглогодичном регулировании с постоянным расходом воды порядка 400 кубометров в секунду через ГЭС, модернизации оборудования плотин паводковая проблема была снята.



Такие чрезвычайные случаи в основном по причине человеческого фактора, упущений проектировщиков при строительстве гидросооружений (отсутствие обогрева опор ворот шлюза, затворов плотин, предотвращение образования шуги при отрицательной температуре и т.д.) в наших северных климатических условиях.

Тем не менее, коллективы гидросооружений, даже в тех неблагоприятных для работы условиях, ежегодно своевременно умели подготовить сооружения к назначенному сроку открытия навигации.



Замена ряжевой стены камеры на бетон



Я не раз на практике убеждался, осуществляя руководство двух шлюзов, что коллективное решение – лучший способ решить сложные задачи. Было правило: порядок и сроки обсуждались с механиками Дедовым, Гнетневым, электриками Поджаровым, Резинкиным.

Такой практики я придерживался и при руководстве Сосновецким районом гидросооружений. Хорошими помощниками были главные инженеры – в разное время Фукалов, Бунькин, Лиф. С уважением вспоминаю Михаила Матвеевича Лифа. Это инженер-гидротехник высокой квалификации, постоянно думающий о совершенствовании гидроузлов, не боявшийся при необходимости брать на себя ответственность.

Приведу один пример: на 11-м шлюзе при шлюзовании судна в ледовых условиях лопнула тяга гальсбанта, и створка рабочих ворот весом почти 50 тонн в одном из положений «просела», не закрывшись. Чрезвычайное происшествие грозило длительным срывом навигации. Срочно прибывший главный механик управления канала Владимир Горячев доложил начальству, что без привлечения подрядной организации монтажников Гидроэнергоспецстроя установить створку ворот в рабочее положение невозможно, и уехал решать вопрос с начальством.



Мы с Михаилом Лифом остались думать... Прикинули, что вода не только «ломает мельницы», но если заставить, то может послужить на благо, то есть за счёт силы напора воды при медленном наполнении камеры водой (учитывая, что в верхней части створки ворот почти касались) напором воды створка должна приподняться и соприкоснуться со смежной до полного закрытия. Операция удалась. Доложили начальству. Заменяли лопнувший гальсбант. Закрепили по временной схеме. Продолжили шлюзование, избежав аварийной остановки судоходства. Конечно, шли на риск.

С должным уважением надо вспомнить всех начальников шлюзов за 50 – 70 лет, бывших «каналоармейцев» и трудопоселенцев.

На 12-м шлюзе руководителем был Алексей Малышев, отлично освоивший все переданные ему сооружения (шлюз, Палакорскую сливную и двадцать пятую земляную плотины, напорные дамбы и другие сооружения). Малышев имел руководящий характер, «сам не спал и подчинённым спать не давал» – так характеризовали его старшие специалисты шлюза братья механик Виктор и электрик Николай Олейники. Рассказывали про один случай, когда при осмотре водолазами подводной части затворов надо было водолазную станцию перевезти на нижний устой. Стали ждать транспорт. Увидев это,



Малышев возмутился по поводу простоя. Дал команду грузить тяжёлую водолазную помпу ему на спину. Перенёс двухсоткилограммовую помпу на требуемое место, устыдив крепких молодых водолазов.

Начальник 16-го шлюза Владимир Рольский, до репрессии крестьянин, зная нужды своего коллектива, в тяжёлый военный период организовал дополнительное питание – сумел завести общественную корову и лошадь. Лично следил за содержанием лошади. В те годы и долго после войны лошади были транспортным средством. Если в Сосновецкий район гидросооружений приезжал на поезде начальник канала, его встречали на лошадиной повозке. Лошади были на всех шлюзах. Во-первых, бесплатный транспорт для личных нужд. Во-вторых, транспортное средство на производстве. Когда Вольский передавал шлюз молодому инженеру Евгению Трубину, на складе оказалось более тонны излишков овса. Выяснилось, что Вольский придерживался крестьянской логики – если лошадь не запрягалась, то кормил только сеном. За годы появились излишки. В то время за любые излишки наказывали.

Вот такие были времена. Всё изменилось. Вместе с новым укладом жизни уже в девяностые годы начальство стало ездить на дорогах автомобилях.



Продолжая вспоминать и оценивать роль начальников шлюзов, хотелось бы отметить, что независимо от уровня образования все без исключения начальники шлюзов в годы электрификации, автоматизации и модернизации гидросооружений особо «болели» за порученный объект, понимая ответственность.



Промывка камеры после завершения реконструкции

Начальник 10-го шлюза Степан Лайкачёв (постоянный рационализатор) очно, в межнавигационные периоды закончил техникум по специальности техник-гидротехник. Во время демонтажа оборудования водоспуска двадцать девятой плотины убедил не резать на метал-



лолом двенадцатиметровый шандорный щит. Прикинул, что при особых обстоятельствах подойдёт к его плотине в Надвоицах. Перевёз на свою плотину, покрасил и положил в резерв на случай замены или ремонта затвора. После его ухода случилась необходимость перекрывать поток при аварии на одном пролёте плотины. Этот пример говорит о том, что такие люди, посвятившие себя Беломорканалу, стремились вложить максимум личного труда в своё дело.

Вспомним начальников 19-го шлюза. Шлюз с неприглядным при ежедневном отливе морским берегом, где чуть ли не ежедневно моросил дождь и дул ветер морянка. Однако люди, кому пришлось работать и жить в этих условиях, находили положительные эмоции в труде и в жизни. Фёдор Овсянников, знающий толк в лошадях, вырастил и обеспечил лошадьми все соседние шлюзы. Евгений Станкевич свободное время посвятил охоте, Владимир Смирнов – учёбе, поступил в институт. Юрий Васильев – любитель рыбной ловли в море. Юрий Дмитриевич до сих пор, уже около сорока лет руководит коллективом шлюза. При его участии на шлюзе построен автомобильный мост через канал.

Кстати сказать, когда я впервые познакомился с начальником шлюза Федотом Буниным в 1955 году, он рассказал, как однажды в камеру тюлени загнали косяк бе-



ломорской селёдки. Невероятный случай – косяк рыбы объёмом с камеру. Люди черпали сачками кому сколько надо, пока местные власти не запретили.

Начальниками шлюзов работали Евгений Исаков, Александр Тимаховский, Виталий Алдошкин, Алексей Букаев, Олег Екимов, Михаил Тишин. Эти руководители и их предшественники сумели держать все девятнадцать шлюзов, плотин, водоспусков и другие напорные сооружения канала в рабочем состоянии, не допустили ни одной аварии, обеспечили судоходство по Беломорканалу и напорный фронт водохранилища для работы каскада Выгской ГЭС.

Беломорканал – это не только гидроузлы, это ещё и водные пути, состоящие из искусственных каналов, водохранилищ, судоходных озёр по всей Карелии. Протяжённость водных путей, входящих в систему Беломорканала, превышает три тысячи километров. За габариты фарватеров и судоходную обстановку отвечают коллективы путейцев. Путейцы – это эксплуатационный персонал канала, занимающийся обеспечением безаварийного судоходства.

Мне как руководителю разного уровня эксплуатационной деятельности – от начальника участка канала одного-двух шлюзов, начальника северного склона канала и затем заместителя начальника всего Беломор-



ско-Балтийского канала – пришлось много заниматься совершенствованием судоходных путей.



Ветераны путейцы Беломорканала Сорокин В.М. и Силкин В.П.

До пятидесятых годов прошлого столетия канал обладал системой путей, установленной при вводе канала в эксплуатацию, были определены габариты фарватеров, установлена навигационная обстановка: бакены деревянные классической конструкции, озёрные буи, речные и озёрные вехи на участках, где была возможность, были установлены створные знаки. На всех сложных участках с большим количеством навигационных знаков были определены путейские посты с добротными рублеными домами для путевых рабочих. Путевые посты, в состав которых входили мастер, бакенщики и



гребцы, обслуживали участок пути, несли ответственность за содержание навигационных знаков, их наличие на штатных местах фарватера.

В 1930 – 1960-е годы, как правило, на путевых постах трудились семьями. Хорошо помню семейные коллективы путейцев Ивана Минаева, Тимофея Козырева, Ивана и Назара Кузнецовых, Кузьмы и Якова Колесниковых, Василия Харитонов, Ивана Петухова, Владимира Огурцова, Владимира Силина, Сергея Мазаева. Таких семейных постов на судоходных путях канала были десятки. Это люди, преданные профессии путейца, с большой ответственностью к порученному делу, болеющие за безаварийное судоходство на своём участке. Работа хлопотная, не лёгкая: в зимний период заготовить вехи; отремонтировать или установить створные знаки; в навигационное время с вёсельной лодки ежедневно зажечь и потушить осветительные фонари – керосиновые лампы, причём в любую погоду. Мало того, при буксировке плотов (гонок) леса, которыми часто повреждались или смещались с установленного места бакены, приходилось следить за буксировкой плота и восстанавливать повреждения.

На больших водоёмах, таких как Выгозеро, Онежское озеро, труд бакенщиков-путейцев был ещё сложнее и опаснее. Вячеслав Варламов рассказывал о работе пу-



*На замене сигнального оборудования
буев Рогачев М.П. и Ларионов Я.Н.*

тейцев при обслуживании маяков, створных знаков и плавучей обстановки, которым случалось попадать в шторм. В те годы связь отсутствовала. На берегу ежедневно ждали возвращения обслуживающего парохода с путейцами, как с далёкого плавания.

Лично зная многих, в том числе Якова

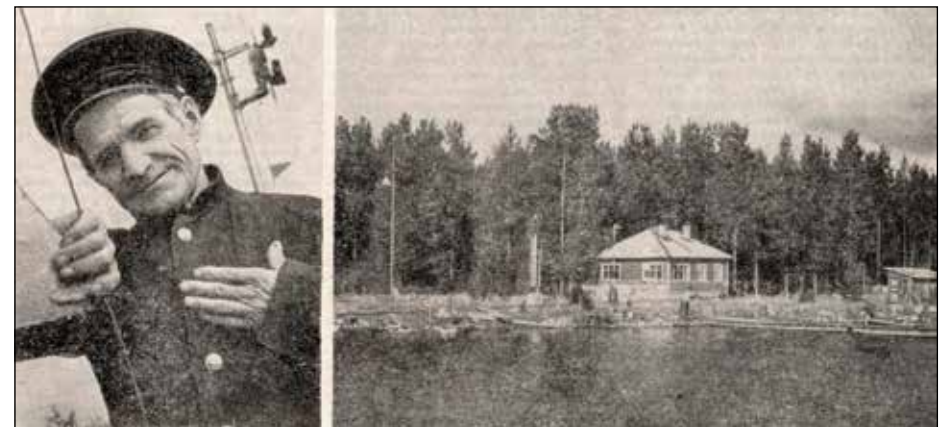
Ларионова, Михаила Рогачёва, специалистов светосигнального оборудования, до сих пор восхищаюсь трудом путейцев Онежского техучастка.

В 1960-е годы увеличилась интенсивность судоходства, суда с большим водоизмещением потребовали коренного улучшения условий плавания, повышения гарантированных глубин, ширины и чистоты фарватеров. Для этих целей в районах водных путей появилась необходимость производить русловые съёмки, иметь лоцманские карты.



Были организованы изыскательские партии по проектированию прорезей с учётом увеличения глубин, радиуса закругления и т. д. Путевые посты были обеспечены моторными катерами, а на водохранилищах и озёрах – остановочными судами (теплоходами).

Постовой метод обслуживания путей перестал соответствовать новым требованиям судоходства и был заменён бригадным методом с обеспечением катерами «МРБ» или путейскими теплоходами. Эти преобразования, обеспечение путейцев самоходными плавсредствами и специальным флотом по руслоочищению (камнеподъёмниками, водолазными кранами), землечерпательным флотом (штанговыми и многочерпаковыми снарядами и пр.) дали возможность приступить к масштабному коренному совершенствованию судоходных путей.



Бригадир путейского участка Щербаков А.В. Участник ВОВ



Металлический маяк взамен деревянного

При переходе на бригадный метод работы в Повенецком и Сосновецком районах гидросооружений (ПРГС и СРГС) и Онежском техническом участке (ОТУ) были введены должности прораба путевых работ. Первыми прорабами стали в ОТУ Алексей Чистяков, Валентин Кузнецов, А. Чупуков; в ПРГС Леонид Горянский, Юрий Леонов, Михаил Желинский; в СРГС Юрий Картошкин, Николай Петухов, Николай Габрусевич.

Сформировались путевые бригады и бригадиры обстановочных участков в ОТУ:

Петрозаводская бригада Николая Трофимова;
Кондопожская бригада Ивана Лоймоева;



Уницкая бригада Фёдора Кузнецова;
Кижская бригада Якова Ларионова;
Кузарандская бригада Трифонова;
Повенецкая бригада Валентина Оловянникова, в т. ч. Пергубский пост Валентина Виноградова;
Шальская бригада Василия Подорина;
Южный объект Онеги, прораб Алексей Чистяков;
Северный участок Онеги, прораб Валентин Кузнецов.
В ПРГС: водораздельная бригада Ивана Турчака,
Телекинская бригада Владимира Зубова;
Выгозерская бригада Виктора Шестакова;
Сегозерская бригада Алексея Горячева;
В СРГС: Южный обстановочный участок, Шаваньская бригада;
Северный обстановочный участок, бригады Маткожненская, посты: Выгостровская, Шиженская, Калевальская, Пяозерская.
Кемская бригада Александра Федотова.
Все первые прорабы и бригадиры Беломорканала заслужили большое уважение. Это они несли круглосуточную вахту на судоходных путях. Это они восстанавливали разрушенные в Отечественную войну маяки. Это они принимали участие в реконструкции маяков и створных знаков. За десяток лет было смонтировано и установлено взамен старых деревянных металлические



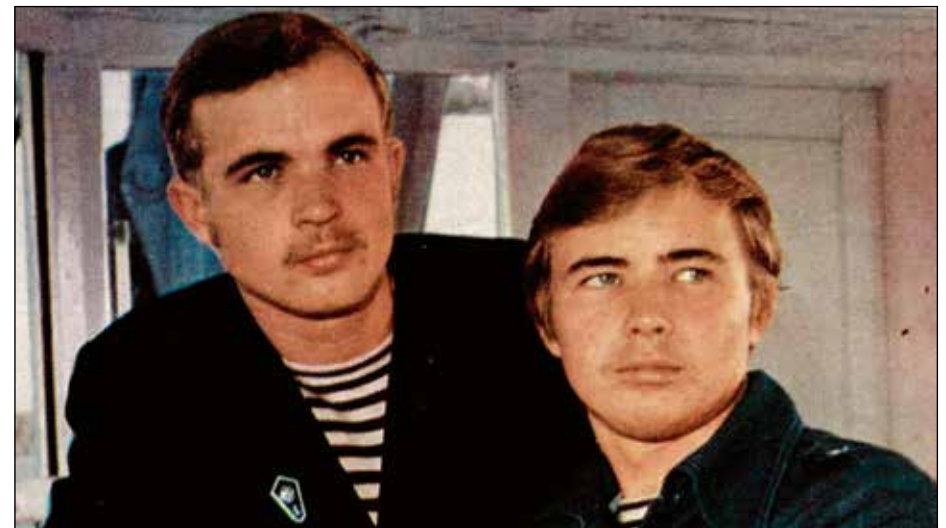
современные конструкции двадцати девяти маяков, полностью заменены бакены на металлические буи с автоматизированным освещением по всей трассе протяжённостью, в то время, более трёх тысяч километров с установкой на места 5132 обстановочных знаков, в том числе, освещаемых 2170 единиц.

Каждый из ста сорока путейцев канала трудились с одним только желанием постоянно совершенствовать на своём участке судоходную обстановку. Внедряли нестандартные, более надёжные обстановочные знаки. Например, с вводом Надвоицкой ГЭС изменился режим потока воды на сложном Ондском участке. Обычные буи (бакены) потоком воды опрокидывало или срывало с якоря. Прораб Николай Петухов предложил использовать в качестве буёв сохранившиеся металлические буйки противоторпедной защиты плотины в период Великой Отечественной войны. К буйкам приварили устройство для установки электробатарей и светосигнальной аппаратуры. Новые самодельные буи овальной формы в потоке воды хорошо себя зарекомендовали.

В период модернизации судоходных путей, в связи с переходом в единую глубоководную систему на путейцев легли дополнительные задачи по углублению, на многих участках пути – спрямлению (увеличению радиуса поворота) и расширению габаритов пути.



Выявился ряд серьёзных проблем, которые необходимо было решать. Во-первых, при резком увеличении крупнотоннажных судов типа «Балтийский», «Волго-Балт» и военного флота, то есть судов с большой осадкой, на многих участках пути стали происходить оползни откосов ложа прорези, всплытие оставленных при строительстве пней при уборке леса, сдвиг больших камней и т. д. Путейцам при помощи камнеподъёмников, водолазов, штанговых и многочерпаковых земснарядов (в зависимости от объёма) приходилось срочно увеличивать и очищать фарватер. В отдельных случаях вынуждены были сбрасывать уровень воды в бьефе и в зимнее время производить взрывные работы.



Командиры земснарядов Сергей и Евгений Капутовы



Конечно, всему этому предшествовала изыскательская и русловая съёмка. В каждом районе (СРГС, ПРГС, ОТУ) изыскательские партии производили съёмки. Первоначально промеры с лодки рейкой велись вручную.

Руководители изыскательских партий Григорий Гагарин, Алексей Южанинов, Василий Габрусевич, Вячеслава Варламов все промеры и камеральные работы вели лично сами. Позже, в 1970-е годы, изыскательские партии были снабжены специальными самоходными промерными катерами с локаторами и другим необходимым оборудованием. Контроль вела служба пути управления.

За короткий срок коренным образом были улучшены пути: закреплены сваями плавающие лимы (всплывшие торфяные болотистые площади), которые нередко перекрывали судовой ход. Всплытие происходило при повышении уровня воды в бьефах для увеличения напора для ГЭС. Произведены взрывные работы по углублению ложа скальных прорезей по створу «карельская хатка» в Шаваньском бьефе, очищен от пней и камней бьеф 18-го шлюза. Взрывные работы производились силами своих взрывников. Лучшим взрывником был Яков Шкабура.

При больших объёмах работ привлекались и сторонние подрядчики. Надо сказать, вариант не лучший. В шестидесятые годы капитаны теплоходов «Балтийский»,

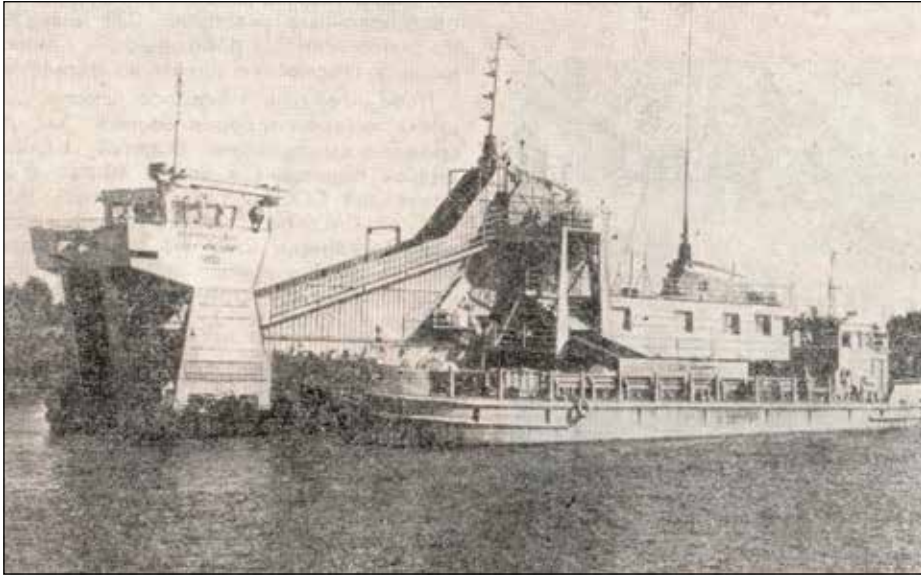


«Волго-Балт» жаловались, что с севера подход к 17-му шлюзу затруднён малым радиусом поворота в районе высокой скальной кромки судового хода. Начальник службы пути управления канала Юрий Прудцев каким-то образом убедил руководство осуществить своё предложение – с помощью подрядчиков взорвать выступающую десятиметровую скалу. Набурили шпуров, прибыли взрывники, произвели взрыв и ... оторванная скальная порода, не долетев до противоположного берега, как это было рассчитано, свалилась в ложе судового хода. Операция производилась в зимнее время. До самого открытия навигации был сброшен уровень воды в бьефе, скальная порода вмёрзла в грунт ложа прорези канала. Экскаваторщику Алексею Хижному своим стареньким маломощным экскаватором пришлось выковыривать скальную породу из мёрзлого грунта до самого момента наполнения бьефа для открытия навигации. Можно представить, сколько нецензурных слов было сказано в адрес авантюриста Прудцева и попутно кое-кому из начальства. Кончилось тем, что Прудцев был уволен «по собственному желанию».

Начальником службы был назначен истинный путеец Михаил Яковлевич Амигуд, благодаря которому был найден выход из сложившейся ситуации: срочно были разобраны на противоположной стороне ряжевые ку-



сты, многочерпаковым земснарядом сделана широкая подрезка (грунт там оказался мягкий). Тем самым проблема была решена.



Многочерпаковый земснаряд ББ-401, командир Владимир Сидоров

Михаил Яковлевич Амигуд по окончании института инженеров водного транспорта по распределению и собственному желанию приехал на работу в северное бассейновое управление пути в город Котлас. Он в своей работе в качестве прораба пути, главного специалиста пути и начальника службы пути бассейна считал главным в деле путейца расчёты по обеспечению габаритов судового хода с учётом прогнозов, особенно в паводковые периоды. Расчёты предусматривали обе-



спечение судоходства глубинами, сплав планируемых объёмов леса и другого берегового хозяйства (исключение заторов, предупреждение выхода реки из русла, исключение наводнения). Работа нравилась.

Однако в 1960-е годы водные перевозки достигли таких величин, что габариты судовых путей не везде стали соответствовать грузопотоку без увеличения тоннажа судов, скорости движения судов. Перестали соответствовать габариты судового хода из-за малых глубин, радиусов поворотов, узкости фарватеров и пр. Требовалось коренным образом модернизировать судоходные пути, добиться единых глубин с учётом увеличения осадки судов. Так возникла идея создания единой глубоководной системы по всей стране. Михаил Амигуд решил, что более масштабная, более интересная с точки зрения инженера-путейца работа может быть на Беломорканале, где правительством поставлена задача в кратчайшие сроки включить канал в единую глубоководную систему европейской части страны. Он добился перевода с Северного БУП на Беломорканал в службу пути управления.

Объёмы модернизации судоходных путей предстояли большие. Из сорока искусственных участков на трассе канала более половины не соответствовали габаритам ЕГС. Предстояло осуществить большие зем-



лечерпательные работы в подходных участках к многочисленным причалам предприятий и пристаней для пассажирского флота.

С первых дней деятельности на Беломорканале Михаил Амигуд применил наработанные на Северной Двине методы, совершенствуя их в новых условиях. Работа в подразделениях канала (ОТУ, ПРГС, СРГС) стала выполняться планово. В службе пути управления разрабатывались планы перспективных работ, которые предусматривали все лимитирующие участки канала, фактические габариты по каждому бьефу, направленность работ – углубление, увеличение радиусов поворота, расширение и спрямление затруднительных участков, улучшение захода в шлюз, работы по дноочищению, землечерпанию, сроки исполнения по годам.

План, разработанный службой пути, утверждался руководством Беломорканала. Такой же план в том же виде разрабатывался на каждую навигацию по бьефам с указанием конкретных участков судового хода с учётом данных изыскательских партий.

Наибольший объём путевых работ выполнялся Онежским техническим участком пути, начальник Вячеслав Варламов, самоотверженный труд которого хочется отдельно отметить. Он, до призыва в ряды защитников родины в ВОВ, уже не один год трудился в изыскательской



партии Беломорканала. После окончания ВОВ он продолжил работать в Онежском техучастке на руководящих должностях, а последние двадцать лет в должности начальника.

Коллектив Онежского техучастка, кроме обслуживания самого сложного участка судоходных путей канала (Онежского озера), выполнял львиную долю модернизации путей по программе единой глубоководной системы водных путей страны. Вячеслав Варламов сумел собрать крепкую, дружную команду специалистов-путейцев, в которую входили Алексей Загребин, Николай Буженков – заместители начальника; капитаны обстановочных пароходов и теплоходов Владимир Евдокименко, Николай Рубцов, Владимир Лазарьков; командиры земснарядов Владимир Сидоров, Сергей Капутов, Евгений Капутов, Николай Малышкин.

Конечно, были вначале трудности. Из четырёх земснарядов три длительное время работали на Волго-Балте, в результате чего им требовался капитальный ремонт. Все командиры земснарядов – молодые специалисты, только что окончившие речное училище. Пароходы отработали свой срок, требовалась замена. Тем не менее, коллектив ОТУ справился. За короткий срок пароход «Алмаз» был заменён новым теплоходом «Тайфун» проекта 758, мощностью 800 л. с.



Обстановочный флот Онежского озера

Земснаряд голландской постройки 1881 года заменён земснарядом ББ-401 проекта 1519 отечественной постройки. Все обстановочные бригады укомплектованы обстановочными теплоходами проекта 376, 150 л. с. и МРБ. Суммарная производительность землечерпательного флота составила 820 куб./м в час. За навигацию производительность составляла не менее 500 тысяч кубометров. Например, согласно отчёту за 1978 год произведено извлечение грунта по дноуглублению судоходных путей канала 568 тысяч кубометров. За пятнадцать лет реконструкции судоходных путей по программе единой государственной системы за счёт спрямления путей в бассейне канала ликвидировано более



30 створных курсов. Суммарный объём за эти годы составил порядка 7 млн кубометров.

В достижении таких результатов особая заслуга командиров и механиков технического флота, капитанов, бригадиров и всего рядового состава технического флота. Это командир дноочистительных судов Иван Петров, судовой механик Геннадий Коротаев, командир многочерпакового земснаряда Владимир Сидоров.



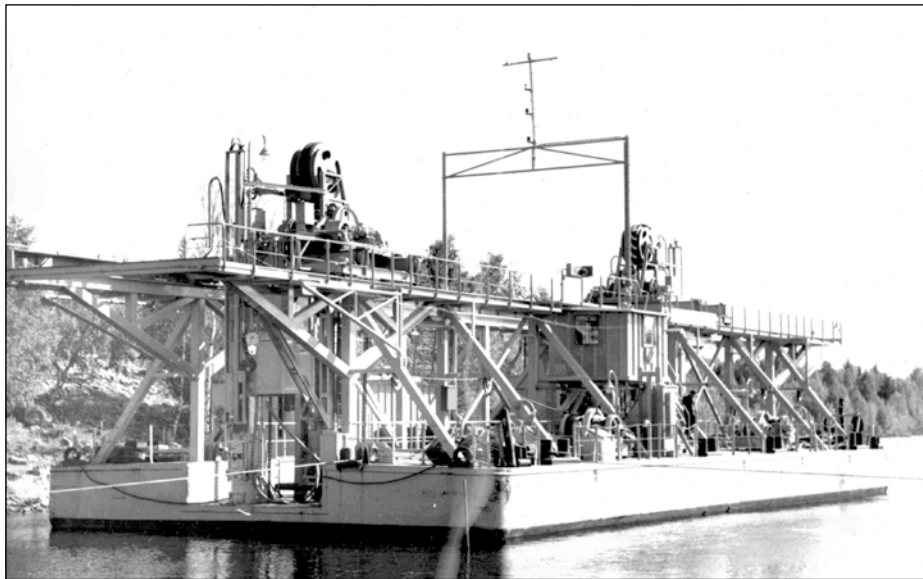
Обстановочный теплоход пр. №Р-376

Геннадий Иванович Коротаев начинал механиком на обстановочном судне в Белом море. На Беломорканале стал лучшим специалистом механики технического флота. При поступлении в коллектив канала он зарекомендовал себя «палочкой-выручалочкой» – при любом сбое



на любом судне или земснаряде лично вникал и устранял сбой. Человека скромнее, безотказнее в помощи, чем он, не было. Линейные механики подразделений канала и обстановочных судов брали пример, учились у него.

С неменьшим уважением вспоминаю ушедшего на пенсию однокашника по учёбе в училище речного транспорта Владимира Сидорова. Вместе прибыли на Беломорканал. Он с самого начала до выхода на пенсию был командиром многочерпаковых земснарядов. Его отец всю свою трудовую жизнь посвятил гидросооружениям, а он – техническому флоту на судоходных путях Беломорканала.



Скалодробильное судно



Необходимо заметить, что без руководящего управленческого направления в модернизации водных путей, освоении примыкающих к каналу водоёмов для нужд республики, инженерного и руководящего состава службы пути управления, службы судового хозяйства управления Беломорканала и главного управления водных путей министерства речного флота, Беломорканал не смог бы в такой малый срок войти в единую государственную систему транспорта.

Было непросто углубить многочисленные участки судоходных путей со скальным основанием. По настойчивости начальника службы пути канала Михаила Амигуда, поддержки бывшего путейца Виталия Александрова, начальника службы главного управления водных путей министерства речного флота Михаила Головушкина удалось решить проблему увеличения глубин на скальных участках канала. По заказу главка МРФ в Голландии было построено специальное скалодробильное судно, которое было применено при углублении скальных участков канала. Командир Иван Петров, механик Геннадий Коротаев сумели быстро освоить новую технику, а командир многочерпакового земснаряда Владимир Сидоров, применяя предложенный Московским институтом инженеров водного транспорта по уборке дроблёной скалы методом удлинения шлейфа черпако-



*Линейный механик
Александр Полосенко*



*Командир скалодробильного
снаряда Иван Петров*

вой цепи земснаряда, сумел освоить уборку дроблёной скалы без забоя.

Не менее важна работа путейцев – командиров судов по удалению камней и прочего препятствия для судов. Это командиры спецсудов самоходных (ДТС) и несамоходных (ДТ): Сергей Окулов, Андрей Клёва, Шестаков, Леванович, Абузов, Астанович, Капура и другие, которые в разное время занимались подъёмом препятствий, чтобы достичь гарантийных глубин. Превышений от требуемой глубины оказалось не мало, оставшихся при строительстве канала. При тралении, как правило, все превышения обнаруживались и с ДТС и ДТ срочно поднимались.



Однако нередко случались нарушения со стороны судоводителей транспортного флота, которые шли в канал с завышенной осадкой. При этом случались касания дна, а при каменистом дне – пробоины днища судна. Иногда при посадке судна путейцам надо было доказывать чистоту прорези фарватера. Подобный случай произошёл с пассажирским судном при подходе к острову Кижы в Онежском озере. При посадке судна с пассажирами капитан обвинил путейцев и подал иск на доковый ремонт судна. Руководство Онежского техучастка, протралив указанный участок фарватера, убедилось в своей правоте. Водолазами ДС были обследованы указанные места, характер пробоины судна, доказано, что при нормальной осадке судно коснуться грунта не могло. Претензия не была принята, и дело дошло до суда. Чтобы доказать правоту путейцев, водолазы подняли камни, извлечённые с грунта, сопоставили характер пробоины, краску корпуса днища судна с имеющейся краской на камнях (очевидно, кто-то ещё раньше по этой же причине касался каменистого грунта) и комиссионно доказали, что на камнях краски данного судна нет.

В период освоения крупнотоннажных судов типа «Балтийский», «Волго-Балт» и других судов типа «река-море» случались аварийные происшествия, основная причина которых – нарушения со стороны судоводителей. Капитаны после морских просторов трудно воспринимали



стеснённые, шлюзованные судоходные пути каналов и рек, особенно Беломорканала. В море штурман и рулевой – главные исполнители движения судна, а здесь, неся полную ответственность за судно, капитан обязан лично быть всё время в рубке.



Водолазные работы на канале

Даже родились стишки:

*Канал – это не море, где за поворотом поворот.
Гляди тут в оба, не зевай. Едва на миг разинешь рот -
Корму на бровку занесёт, за буй на камни бросит,
И теплоход пошёл вразнос -
Насадки нет, в борту дыра...*



Чтобы облегчить степень ответственности судоводителя при недостаточном знании судоходной обстановки на канале, управление Беломорканала создало и содержало лоцманскую службу. Ушли в прошлое сложности с освещением обстановочных знаков и маяков, которые теперь стали работать автоматически, за счёт спрямления судовых створных ходов исчезло множество поворотов.

К сожалению, темпы совершенствования судоходных путей с развалом Советского Союза многократно сократились. Практически прекратилось строительство технического путейского флота, в том числе земснарядов, дноснарядов, обстановочных судов и т. д. Если на обеспечение безаварийного судоходства Беломорканала это не слишком влияет, то, например, на реках Сибири приводит к большим проблемам.

Считаю, что идея обойтись без водного транспорта – это была глупость руководства страны и беззубость руководства отрасли. Ликвидировали технический флот, обеспечивающий судоходство. Не сумели доказать, что без технического флота управление рекой невозможно.

Учёные и инженерные кадры водных путей фактически были устранены от своего дела. Институты перестали заниматься водными путями, занялись экологией и другими дисциплинами.



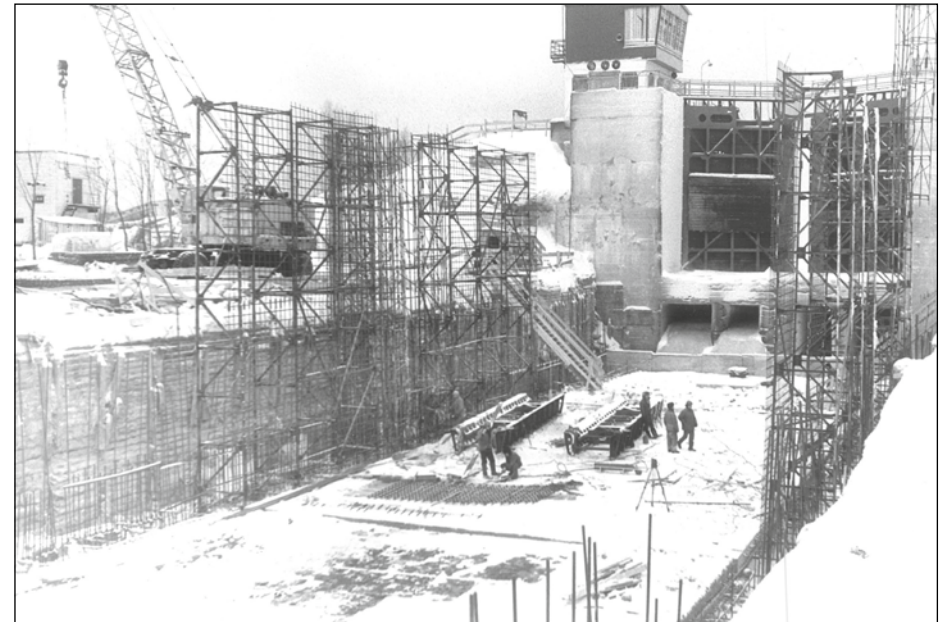
В 1950 – 1970-е годы, когда я работал, образовательные программы техникумов или институтов водного транспорта вопросы водных путей и гидросооружений ставили на первое место. Помню, на кафедре водных путей Ленинградского института инженеров водного транспорта курсовой проект судоходных путей нам приходилось не по одному разу защищать у доктора технических наук К. В. Гришанина, пока не докажешь необходимое сечение прорези на заданном перекате для пропуска расхода воды при заданном паводке и судов в меженьный период. А на курсах повышения квалификации он просил предоставить предложения по рекам своего БУП (бассейнового управления пути).

В те годы при шлюзовании мы видели, какое количество технического перегонного флота (земснарядов, землесосов и прочего путейского флота) шло по Беломорканалу на сибирские реки. Землечерпательный и землесосный флот больших габаритов большой производительности перегоняли другим путём и строили на заводах самой Сибири. Когда на Амуре потребовался скалодробитель для разработки скальной породы перекатов, туда был откомандирован скалодробитель Беломорканала.

Вообще учёные институтов водного транспорта уверяли, что во избежание больших ледяных и прочих заторов и обеспечения безаварийного судоходства



при выходе потока воды из русла с большим затоплением прилегающих пойменных площадей и селений инженерному составу (в первую очередь бассейновых управлений путей) необходимо рекой, то есть расходом и потоком воды, управлять, не полагаться при ликвидации чрезвычайных ситуаций на МЧС и помощь армии. Работники Беломорканала в период моей деятельности на канале подобные случаи минимизировали.



Монтаж армоблоков. Реконструкция шлюза №4

Надо признать, не всё задуманное в деле модернизации судоходных путей успели в своё время сделать. И сейчас необходимо продолжить спрямление отдельных участков



пути. Например, исключить все створные участки Онды. Намерения и технический проект в те годы уже были. Помню, с Виталием Александровым пешком по болотистой местности прошли от 11-го шлюза до Парандово. Для этих целей на предполагаемом новом створе пионерным способом от парандовского рейда по условному новому створу черпаковым земснарядом приступили к разработке прорезы на всю глубину. Надеялись этим добиться специального финансирования и получить пополнение землечерпательного флота. Были намерения построить для своего технического флота свой слип и уже приступили к исполнению. Руководством главного управления водных путей министерства речного флота идея была одобрена. Подготавливали береговую площадку, получили много оборудования для слипа и кран «Ганс». Родовались предстоящему делу по строительству. К сожалению, с развалом Советского Союза все идеи, весь недострой канул в небытие.

Что уж говорить о нашем слипе, если на глазах народа было ликвидировано лучшее в министерстве речного флота Беломорско-Онежское пароходство. Сотни теплоходов «река-море», буксирный и пассажирский флот были в миг растащены хваткими предпринимателями в частные руки. То же самое произошло с ремонтом флота. Ремонтно-эксплуатационные базы пароходства практически прекратили ремонт флота.



По той же причине прекратилось освоение новых водных путей, которые Беломорско-Онежским пароходством осваивались на озёрах Сегозеро, Средний и Нижний Куйто, Пяозеро, а также прибрежный морской фарватер Беломорск – Кемь.

Пожалуй, важнейшим этапом совершенствования Беломорканала является реконструкция гидросооружений с полной заменой дерева камер и направляющих пал шлюзов, водоспусков и плотин на бетон с электрификацией и автоматизацией процесса шлюзования и возведением современных зданий механизмов и бытовых помещений.



Реконструкция камеры шлюза №8



Ещё в самом начале пятидесятых годов были попытки привлечь к этой большой работе Госстрой СССР. Начались согласования по проекту. Однако вскоре наши намерения стройки союзного масштаба по Беломорканалу были отклонены. Реконструкцию перевели в ведомственное значение, исполнение поручили министерству речного флота.

Такое решение для нас, молодых специалистов, техников и инженеров, прибывших на ожидаемую союзную стройку, оказалось не слишком радостным. В итоге многие, отработав положенный срок по направлению от учебных заведений, уехали. А какая была молодёжь – инженеры! Валентин Захаров, Лев Васильев, Иван Букаев, Борис Кузнецов, Георгий Пупков, Владимир Рождественской, Евгений Трубин, Арнольд Морозов, Яков Шай и др. Также можно перечислить не один десяток техников – гидротехников.

Однако необходимо признать, что даже после трёх – пяти лет работы на канале многие молодые специалисты выпускники вузов, применяя теоретические знания в производстве, стали руководителями коллективов.

Валентин Захаров, Лев Васильев, Георгий Пупков стали руководителями целых районов гидросооружений; Борис Кузнецов – руководителем реконструкции Палакоргской плотины при замене надводной части плотины: фермы ГАУ с клавишными затворами с заменой



мостовых пролётов и механического оборудования водопропускных затворов.

Другие возглавили коллективы шлюзов и участков. Применяя методы интенсификации, вели внедрение новых достижений в руководстве коллективов.

Ещё на первой конференции по эксплуатации гидросооружений в 1954 году Гудзанский ставил задачу за короткий срок осуществить реконструкцию. Для этой цели управление Беломорканала создало ремонтно-строительную контору со строительными участками на южном и северном склонах канала. Возглавил РСК молодой инженер управления Николай Павлович Иванов. За установленный Гудзанским пятилетний срок на шлюзах были заменены 44 пары деревянных рабочих ворот на сварные металлические, на остальных семи парах заменили деревянную обшивку на металл. Все водоспуски перестроены с бетонными устоями, на северном склоне – с затворами типа «Лудло».

Для электрификации восьмого и девятого шлюзов и Повенецкой лестницы шлюзов своими силами построены ГЭС на 9-м шлюзе и в посёлке Повенец, которые обеспечивали электроэнергией до ввода с 1968 году магистральной ЛЭП «Карелэнерго». Темпы строительства напрямую зависели от безостановочного судоходства, были строго ограничены зимними периодами и паводками.



Например, на Сосновецком ремонтно-строительном участке под руководством Евгения Марьенкова в течение зимы 1955 года, до весеннего паводка, был построен водоспуск на 29-й плотине с бетонными устоями и эстакадой мехоборудования.

Люди проявляли инициативу: так, на 17-м шлюзе для монтажа рабочих ворот шлюза, выполняемого подрядчиком «Гидроспецмонтаж», прорабу Митрофану Шендрику удалось договориться с танковой воинской частью, чтобы с их помощью демонтировать деревянные рабочие ворота. Танкисты на буксире двумя танками волоком отбуксировали две створки ворот за пределы верхнего бьефа. Благодаря этому ускорились темпы реконструкции гидросооружений вплоть до полной замены деревянных камер и направляющих пал шлюзов.





За десять лет под руководством командированных молодых инженеров – начальников стройки Алисова, Валентина Баскакова, Николая Белова, Альберта Тутина удалось заменить деревянные камеры и направляющие палы четырёх шлюзов (пятнадцатый, четырнадцатый, тринадцатый двухкамерные и восемнадцатый однокамерный).

Подводречстрой имел возможность увеличить объёмы строительных работ, создать свою ремонтно-строительную контору, обеспечить стройку кадрами, при-



ступить к замене стен на 6-м шлюзе, а в СРГС, ввиду большой разрозненности объектов, такой возможности не оказалось. Поэтому министерство транспорта поручило строительство 1-му Ленинградскому отряду Подводречстроя, который организовал стройконтору в посёлке Сосновец.

Эта строительная организация предоставила инженерные кадры для конторы и технику, рабочая сила набиралась на местах, в основном из эксплуатационного коллектива канала. СРГС должен был обеспечить технический контроль и сдачу объекта под строительство.





В плане было также жилищное строительство, однако, с молчаливого согласия руководителя Подводречстройа министерства Сергея Кладько строительство было «заморожено». Вскоре Подводречстрой отказался и от замены шлюзовых камер.

Управление Беломорканала вынуждено было по опыту южного склона создать второе строительно-монтажное управление. Рождение специализированного строительно-монтажного управления СМУ-2 проходило тяжело. Строительных кадров, особенно инженерных, не хватало. Техники также оказалось мало. Тем не менее, в целом по Беломорканалу реконструкция, предусматривающая замену камер шлюзов и пал на бетон, продолжалась.

Особой страницей в жизни Беломорканала был 1976 год, когда, по решению правительства, реконструкция гидросооружений стала осуществляться за счёт государственных капитальных вложений. Правда, несмотря на принятое решение, ни одна из организаций строительного ведомства страны не взялась за реконструкцию гидросооружений в условиях бесперебойного судоходства. Поэтому решением министерства речного флота работы по реконструкции гидросооружений северного склона канала были поручены подразделению министерства Подводречстройо.



Однако, ссылаясь на не свойственную специфике характер работ, Подводречстрой вскоре ушёл с канала. Пришлось рассчитывать на свои кадры и технику, что и способствовало созданию двух строительно-монтажных управлений СМУ-1 и СМУ-2, соответственно – на южном и северном склонах канала. СМУ возглавили имеющие достаточный опыт в строительстве Евгений Иванович Фёдоров и Владимир Иванович Бунькин, закончивший заочно институт и перешедший с эксплуатации гидросооружений на строительство.

Большую помощь в организации работ строительно-монтажных управлений в те годы оказали инженеры отдела капитального строительства управления канала Евгений Иванович Фокин, Анатолий Анатольевич Шалонин, Павел Павлович Панасюженков, а также работники отдела материально-технического снабжения под руководством Артёма Григорьевича Федотова. В труднейших условиях, как правило, с водоотливом из котлована, при отрицательных температурах, отдалённости от стройбаз, коллективы СМУ ежегодно к началу навигации справлялись с планируемыми объёмами работ. Не было допущено ни одного дня срыва навигации, даже в последующие трудные годы при систематической задержке финансирования. При необходимости коллективы выходили на воскресники.



Строительство дома в п.Повенец

Заслуживают самого большого уважения бывший главный инженер, затем начальник СМУ-1 Булашевич Григорий Константинович, начальник производственного отдела Капустин Евгений Васильевич, снабжения – Макаров Игорь Петрович, планового отдела – Буковина Татьяна Викторовна, главный инженер СМУ-2 Жуков Анатолий Васильевич, прорабы и бригадиры – Николай Фёдоров, Александр Марфутов, Николай Серёгин и другие.

Но наибольшая заслуга в достижениях по строительству принадлежит коллективам рабочих, механизаторов, шофёров. Свой вклад внесли бригадиры Клименко



и Сорокин, экскаваторщик Богданов, водители Шопоев, Лысюк, Лукко, лучшие по профессии рабочие Привалов, Евтушенко, Диев, Леванович, Громогласов и десятки других, посвятивших свои лучшие годы обновлению Беломорско-Балтийского канала.

Наряду с основными работами по реконструкции гидросооружений коллективы строителей возводили жильё и другие объекты социального назначения. Причём из года в год росли показатели как по реконструкции, так и по жилищному строительству, достигнув в 1985 году 5067 тыс. руб., в т. ч. по жилищному строительству – 425 тыс. руб. За год было введено 6794 кв. м общей жилой площади. Стала выполняться программа перевода отдалённых малочисленных шлюзовых посёлков в посёлки городского типа. Был ликвидирован посёлок 6-го шлюза, часть посёлков шлюзов № 1 – 5. За годы деятельности СМУ в Повенце и Сосновце построены целые кварталы жилых зданий, комплексы коммунальных инженерных сооружений. В Повенце были построены школа на пятьсот мест, дом культуры, банно-прачечный комбинат и ряд других культурно-бытовых сооружений. Всего построено 36 тысяч квадратных метров благоустроенного жилья, что составляет 85% общей жилой площади. Но, к сожалению, в отдельных посёлках сделано ещё очень мало. Не успели. Не по вине строителей. Они старались.



Бригада каменщиков СМУ-1 ББК. Бригадир Батазова Р.Я.

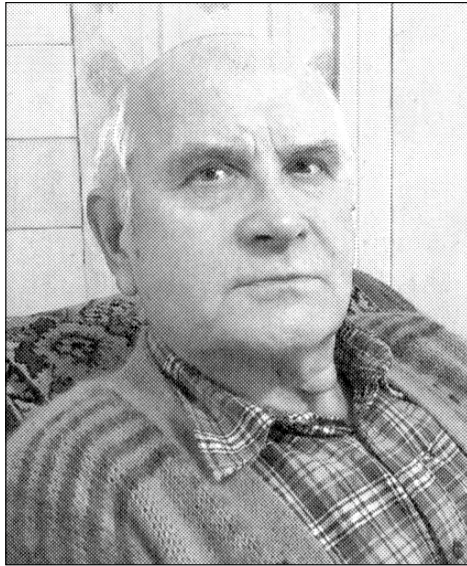
Жители посёлков, проживающие в благоустроенных, городского типа квартирах, не устают благодарить тех, кто создал эти житейские удобства, – бригадиров-каменщиков СМУ-1 Р. Я. Батазову и А. Н. Гальскую, рабочих Л. П. Сорокину, Г. М. Михайлину и десятки других, чьими руками всё это возведено. Честь и слава им!

Повторю, эти успехи в строительстве главным образом были достигнуты благодаря умелому руководству начальника СМУ-1 Евгения Ивановича Фёдорова и главного инженера СМУ-1 Григория Константиновича Булашевича, сумевших объединить инициативную инженерную команду и рабочий коллектив строителей.



Евгений Фёдоров – мой однокашник, выпускник Ленинградского речного училища – прибыл в Повенец в ремонтно-строительное управление на должность мастера-строителя. В 1957 году переведён прорабом, а с 1963 года стал занимать инженерные должности РСУ и руководить отдельными объектами реконструкции и нового строительства канала. В управлении Беломорканала заметили его профессионализм и руководящие способности и назначили начальником строительного-монтажного управления № 1. В этой должности Евгений Фёдоров проработал с 1968 года по 1995 год.

Не меньшим уважением в коллективе пользовался Григорий Константинович Булашевич, работавший многие годы в должности главного инженера СМУ-1. Свою трудовую деятельность он посвятил реконструкции гидросооружений Беломорканала. Всё передовое в строительстве внедрялось под руководством Григория Булашевича: полная замена деревянных камер шлюзов на бетонные конструкции за межнавигационный период без прекращения судоходства в навигацию; внедрение утеплённой опалубки с применением передовых методов бетонирования с использованием необходимых добавок, исключая замерзание раствора бетона в лютые зимние морозы. При необходимости, уже в должности руководителя СМУ-1, в критические моменты он



*Главный инженер СМУ-1 ББК Григорий
Константинович Булашевич*



*Начальник СМУ-1 ББК
Е.И. Федоров*

руководил также основными объектами в СМУ-2. Например, при строительстве верхних пал 8-го шлюза или камеры 12-го шлюза, где мне пришлось присоединиться к предотвращению возможной аварийной ситуации, угрожающей срывом навигации. Только благодаря инициативе, опыту строителя-гидротехника, отличным знаниям дела Григория Булашевича удалось удержать напорный фронт водораздела на 8-м шлюзе, а при возведении на 12-м шлюзе непроектной дамбы, вместо камеры, производить шлюзование.

К сожалению, во время перестройки в стране бывлой формации на новую капиталистическую в одночасье всё



строительство прекратилось, особенно социального назначения. Только в посёлке Повенец не были достроены 70-квартирный жилой дом, детский садик с бассейном, спортивный комплекс, водозабор, новые очистные сооружения и другие объекты, остовы которых напоминают о былых темпах и размахе строительства. По всей стране ликвидированы многие коллективы строителей. Причём ради частных интересов это творилось без всякой разумной логики. Примером может быть ликвидация строительного, технически оснащённого, с кадрами высокой квалификации строительного-монтажного управления № 1 ББК в Повенце. До сих пор оставшиеся без работы рабочие инженерно-технические работники бывшего управления СМУ-1, даже те, кому повезло временно работать на объектах СМУ-2 (впоследствии ООО «Беломорстрой») недоумевают, за какие грехи выбор при ликвидации одного из двух СМУ пал на них. Не могут простить действия тогдашнего руководства канала, подписавшего приказ № 45 от 21.03.1997г., который гласил: «В соответствии с п.18 раздела № 4 Положения о БОГБУ: в связи с истечением 01.01.97 г. срока действия у СМУ-1 лицензии... ликвидировать филиал ГБУ СМУ-1»

Трудно объяснить решение начальника, если ранее не ознакомлен с причиной решения. Тем не менее, всегда руководящая роль была за инженерно-техниче-



ским штабом управления канала, решениями которого руководствовались начальники районов гидросооружений и всех линейных подразделений (шлюзов, обстановочных служб).

Большинство из руководящего состава управления канала прошли производственную школу непосредственно на гидросооружениях и водных путях и были выдвинуты на руководящие должности или главными специалистами в управление.

В 1950 – 60-е годы из Сосновецкого техучастка (района гидросооружений) были переведены на управленческую должность или главными специалистами порядка десяти инженеров. Среди них Виталий Александров, Юрий Шолохов, Иван Волков, Евгений Марьенков, Николай Иванов, Антонина и Александр Морозовы, Виктор Воронин. Получив соответствующую практику, все они достойно справились с порученным делом эксплуатационной деятельности, проявили организаторские и управленческие способности в своих коллективах. В итоге им заслуженно была предложена руководящая работа в управлении Беломорканала.

В 1958 году Виталий Петрович Александров согласился с раздольных волжских берегов молодым специалистом-путейцем приехать в медвежий край непуганых



птиц на должность начальника техучастка в Сосновец. Знал, что будет трудно самому и семье начинать новую жизнь в условиях, где даже контора находится там, куда попасть можно только по висячему пешеходному мостику, далее по рабочим воротам шлюза. Не напугал его и контингент работающих на гидросооружениях, почти наполовину состоящий из лиц бывших «социально не надёжных элементов». Не смутила разрозненность гидроузлов, посещение которых возможно было только на поезде, причём на шлюзах № 11,12 не все поезда останавливались, а на шлюзы № 16, 17, 18 попасть по бездорожью можно только на телеге.

Самый большой стресс, помню, случился в день завершения навигации на 14-м шлюзе. В ночную смену начальник вахты по телефону докладывает на украинском языке, что при закрытии рабочих ворот «они нахилились» на устой головы. Срочно прибыв на шлюз, Виталий Петрович увидел, что ворота, сорвавшись с гальсбантов и пяты, лежат, прислонившись на устои. По причине сбоя автоматики, отсутствия в то время воротных захватов, под напором воды при плохом створении случилось падение ворот. Повезло только в том, что последний транзитный флот прошёл, навигация на канале закрывалась. На восстановление удалось привлечь монтажников «Гидроспецэнергомонтажа».



Получив немалый практический опыт в Сосновецком районе гидросооружений, Виталий Александров вскоре решил дополнительно поработать в строительстве и был переведён в Повенецкое ремонтно-строительное управление. А вскоре стал начальником управления канала.

Иван Волков, проработав после института четыре года в Сосновце прорабом, смело решился на предложенную руководящую работу в управлении канала в должности начальника службы гидросооружений, в 1977 году был назначен главным инженером канала.

Виктор Воронин, окончивший институт по специальности «механизатор сельского хозяйства», отработав в далёкой Туве по распределению вуза, по семейным обстоятельствам приехал на Беломорканал к родителям. Работал в Сосновецком районе гидросооружений по электрификации гидроузлов. При начальнике управления Виталии Александрове получил назначение на руководящую должность в службу гидросооружений. Заочно учился, получил диплом инженера-энергетика.

Юрий Яковлевич Шолохов после Сосновецкого района гидросооружений работал несколько лет начальником Повенецкого района гидросооружений, затем был назначен начальником управления канала.



Только один из руководителей управления, Шалонин Анатолий Анатольевич, миновал школу линейного подразделения. Начиная с должности рядового инженера, окончил заочно институт, был назначен начальником управления Беломорканала.

Есть что рассказать и о начальнике Сосновецкого шлюза Василии Алдошкине – любителе поэте, или о Викторе Кузнецове, Николае Смирнове, Василии Екимове и многих других, как и о капитанах технического и путейского флотов Александре Федотове, Дмитрие Ильине, Анатолии Койчеве, Владимире Зубове, Владимире Евдокименко, Николае Рубцове. Деятельностью этих людей, их трудовыми достижениями можно только восхищаться.



*В.П.Воронин,
начальник СГиЭ
(снимок 1972г.)*



*Н.Н.Смирнов, зам.
начальника района
гидросооружений*



*Ю.М.Алексеев,
начальник шлюза
(снимок 1973г.)*



Группа инженерно-технических работников канала. Слева направо: Солодяников Г.П., Федоров Е.И., Гнетнев К.В., Быданов А.Н., Волков И.В., Волков Е.И., Булашевич Г.К. и гости, приглашенные на 50-летие канала

Необходимо было бы остановиться на отдельных производственных случаях, при которых были применены не только знания, но и рационализаторские решения, например, при подъёме земснаряда ББ-401, затонувшего при углублении фарватера к Пергубе в Онежском озере или путейского парохода «Нева» в 15-м шлюзе, или штангового земснаряда при шторме у причала Онежского техучастка. Нельзя не вспомнить, например, сложную операцию подъёма гружёного дока с «королевого» порога 14-го шлюза, проведённую без помощи судоподъёмных средств силами малой механизации района гидросооружений. Все эти операции осуществлялись специалистами путейцев и гидросооружений без привлечения специализированных служб.



В межнавигационные периоды эксплуатационники выполнили сложную реконструкцию ста двух цилиндрических затворов галерей с заменой отдельных конструкций на металл. Основную работу по демонтажу выполняли женщины – сменные начальники вахт и старшие судопропускники. В затворах, верхом на крестовине, в угарном чаду отапливаемого дровами тепляка они ключами откручивали сотни ржавых гаек и болтов. До



*Ветераны канала. 2 ряд слева направо: Александров В.П., Поляков Г.А, Амигуд М.Я., Волков Е.И., Пазухин Н.В., Марков С.И., Панасюженков А.П., Бугмырин М.Е., Григорьев В.П., Шувалов В.П., Фомин Е.И., Конин Н.И., Меньшиков Я.П., Кузнецов Ф.И.
1 ряд: Филина Л.Я., Леонтьева В.И., Федотова А.В., Шлюхина Т.А., Фролова И.К., Морозова А.П., Шашлова А.Е.*



сих пор, вспоминая, чувствую неловкость за то, как смело и безотказно женщины выполняли мужскую работу. А ведь им приходилось, обвязавшись страховочной верёвкой, опускаясь и поднимаясь на 10 – 15 метров, производить зачистку и покраску ригелей ворот, потому что мужчины на шлюзах в это время работали на рубке ряжей при наращивании стен камер, на электрификации и других тяжёлых работах.

Вспоминаются многие совместные с Беломорско-Онежским пароходством моменты ликвидации случившихся ЧП, например, ликвидация намотки судового буксира на винт судна. Приходилось неоднократно морское килевое буксирное судно доковать в камере 16-го шлюза, без кильблоков, прислонив судно к стенке камеры шлюза, удерживая судно на киле швартовыми. Осушали камеру, срезали с винта намотанный буксирный трос. Рискованно, конечно, но при знании дела выполняемо. Да и как не оказать пароходству помощь. Ликвидация простая – дело общегосударственное. За полувековую деятельность на канале пришлось участвовать лично или косвенно во многих нестандартных делах.

Интересным для истории судоходных каналов был момент реконструкции камеры 12-го шлюза, где по причине непредвиденного прекращения финансирования, отказа поставок цемента и металла строители СМУ-2 не



успели до открытия навигации построить камеру шлюза. Руководство управления Беломорканала и эксплуатационный персонал гидросооружений пошли на небывалый риск – обойтись без проектной камеры. При содействии СМУ-1 под руководством Григория Булашевича вместо камеры была отсыпана круговая земляная дамба высотой до 12 метров, образовавшая бассейн, благодаря которому в навигацию производили шлюзования судов, обходясь без камеры шлюза.

Благодаря умелому руководству начальников всех уровней на всех этапах, порой в тяжелейших условиях коллективы Беломорканала добивались положительных результатов в труде. За счёт отлаженной работы эксплуатационного персонала гидросооружений, су-



Судоходство по Беломорканалу



доходных путей и строителей в бассейне не допущено ни одной аварии, которая бы вызвала задержку транспортного флота.

Нарушение последовательности изложенного текста допущено в связи с преклонным возрастом и продолжительной болезнью автора, в настоящих воспоминаниях о полувековом послевоенном периоде многие моменты, связанные с преобразованием Беломорско-Балтийского канала, в которых принимали участие специалисты и работники канала, к сожалению, оказались упущенными. Не освещена деятельность многих известных на канале уважаемых ветеранов, руководителей коллективов, среди которых, например, единственная на Беломорканале женщина-начальник одиннадцатого шлюза Зоя Петухова. Бывшая рабочая лесосплавной конторы пришла на канал бакенщицей. Заочно окончила техникум по профессии гидротехника. Стала начальником шлюза. Мечтала иметь награду «За высокую организацию труда и культуры производства».

Коллектив Беломорско-Балтийского канала достойно продолжает нести трудовую вахту. Хочется пожелать каждому труженику канала здоровья и успехов в труде. Уверен, Беломорканалу жить столетия. Люди будут его



постоянно совершенствовать, повышать его пропускную способность и помнить тех, кто строил, осваивал, реконструировал и модернизировал, тех, кто сегодня несёт трудовую вахту и верит, что его коллектив имеет достаточно сил и решимости выполнять стоящие перед ним грядущие задачи и также успешно, как это делали работники Беломорканала все предшествующие девяносто лет.

01.12.2022 г.

Е.И. Волков



Коллектив Управления канала 2023 года во главе с руководителем Серовым А.П.



Евгений Волков

Воспоминания и размышления о Беломорканале

Руководитель проекта: **Светлана Смирнова**

Редактор, корректор: **Елена Барбашина**

Дизайн, цветокоррекция, вёрстка: **Дмитрий Шмалий**

© Редакционно-издательский центр
«Русский Север» 2023
ruskiysever-printinfo@mail.ru
ИП Виганд Е. С.

В издании использованы фотографии, предоставленные
сотрудниками музея Управления ББК, а также из личного
архива автора книги Евгения Волкова

Тираж 300 экз.

Отпечатано в типографии «Линдт – принт»
г. Москва, ул. Кантемировская. д. 59 а
ИП Виганд Е.С.



Мне, ровеснику Беломорканала, более полувека проработавшему на его гидросооружениях и судоходных путях, хочется поделиться своими воспоминаниями и размышлениями об отдельных этапах жизни канала и, прежде всего, о людях и их делах. Хочу выразить дань уважения тем, кого уже нет, ветеранам и всем труженикам канала за их постоянство, энтузиазм, творчество в труде и большую любовь к красоте живописных берегов искусственного водного пути, водохранилищ и озёр, за их благодарное отношение к творению человеческих рук в «крае непуганых птиц».

С уважением и благодарностью к читателям

Евгений Волков



@РИЦ «Русский Север» 2023
г. Москва