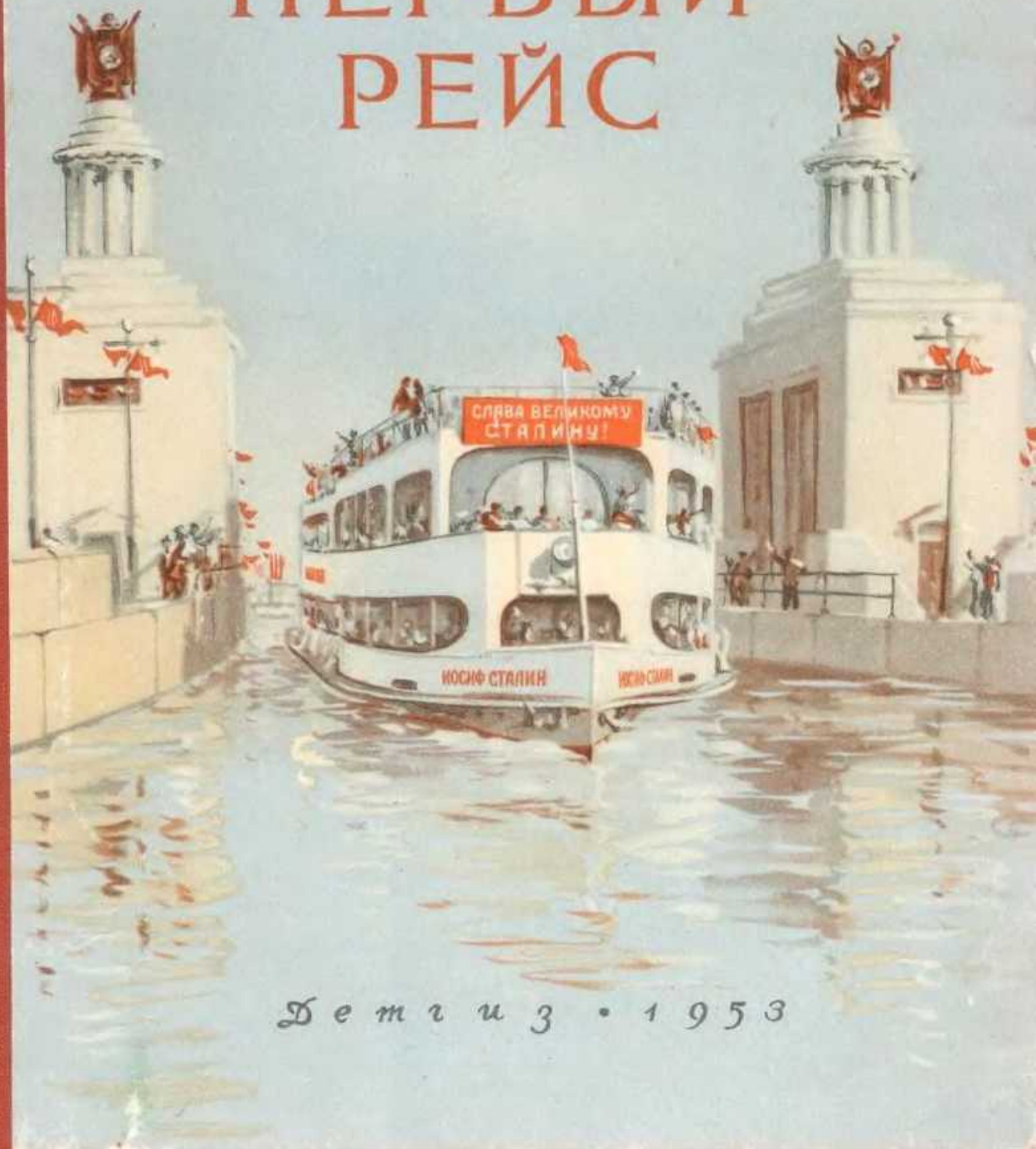


Евг. Долматовский

ПЕРВЫЙ РЕЙС



Д е т и з • 1 9 5 3

Евг. Долматовский

ПЕРВЫЙ РЕЙС

Путевой дневник



*Государственное Издательство Детской Литературы
Министерства Просвещения РСФСР
Москва 1963 Ленинград*



1

Под июльским небом раскаленным
Слышать мне пришлось издалика —
Разговаривала с тихим Доном
Волга — мать-река:

«Светлый Дон, товарищ по оружию,
Ты водою плещешь. В добрый час!
Крепкая, испытанная дружба
Связывает нас.

Так давай сольем волну с волною!
Подходи скорей!
Голубой дорогою одною
Свяжем пять морей».

Дон в ответ:
«С восхода до восхода
Строится, вздымая плечи, шлюз.
Воплощается мечта народа —
Наш с тобой союз».

Помнит мир, как здесь гвардейцы бились,
Как спешили танки, грохоча.
Волны двух фронтов соединились
Возле Калача.

А теперь, их подвиг повторяя,
Две реки гвардейские спешат.
«Здравствуй, — скажет Волга голубая, —
Дон, мой светлый брат!»

Как радостно было прочитать в газетах постановление Совета Министров Союза ССР об открытии 27 июля Волго-Донского судоходного канала и Указ Президиума Верховного Совета СССР о присвоении каналу имени Владимира Ильича Ленина.

Пролегла теперь через степи голубая дорога! Она соединила пять морей — все моря, омывающие Европейскую часть СССР: Белое, Черное, Балтийское, Каспийское, Азовское.

Новый водный путь начинается на южной окраине Сталинграда и идет по степям до самого Дона. Степи — сухие-сухие, земля — твердая-твердая: на ней и трава не растет — всё выжгли знойные ветры. Такими сохранились эти места в памяти солдат Сталинграда.

Соединение Волги и Дона было вековой мечтой русского народа. В конце XVII века Петр I начал было работы по соединению этих двух рек. В степях севернее Сталинграда, между речками Иловлей и Камышиной, и сейчас можно видеть овраг и вал — следы земляных работ петровских времен. Рытье канала было прекращено в связи с началом войны со Швецией.

Многие русские люди думали о соединении Волги и Дона. Еще в царские времена были инженеры, обращавшиеся к правительству со смелыми предложениями о соединении этих рек, но все их проекты либо попросту отвергались, либо клались под сукно. А люди, жаждавшие при-

нести пользу своей родине, вынуждены были оставаться наедине со своей мечтой...

Волго-Дон по праву может быть назван детищем Великого Октября, детищем Ленина и Сталина.

14 мая 1918 года Владимир Ильич, председательствовавший на заседании Совета Народных Комиссаров, сказал, что Волго-Донской канал послужит могучим рычагом, который перевернет экономику юго-востока страны. На том же историческом заседании было принято решение начать изыскания под Царицыном.

Изыскательская партия вышла в сухую степь. Разведчики пришли в те самые места, где нынче плещутся волны канала. Степь до самого Дона была охвачена пламенем битвы. Центром ожесточенной борьбы с белогвардейщиной был город Царицын. Сюда, в Царицын, в июне 1918 года прибыл товарищ Сталин.

Работники изыскательской партии отложили в сторону теодолиты и лопаты, взяли в руки винтовки и пулеметы. С оружием в руках пошли отстаивать красный Царицын.

Все силы в те дни были брошены на фронт.

Оказались мобилизованными и инженеры, работавшие над проектом канала Волга — Дон. Об этом было сообщено телефонограммой в Военсовет 10-й армии.

Товарищ Сталин и товарищ Ворошилов сделали надпись на телефонограмме: «Канал пророем после утопления кадетов в Волге и Дону».

В Сталинградском музее обороны можно увидеть хранящийся под стеклом этот документ и написанные на нем исторические слова.

Те, кто в дни Великой Отечественной войны воевал в Сталинграде, о многом подумали и многое вспомнили, когда прочитали в газетах короткое, но такое выразительное сообщение: «Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина вступает в строй».

Вспомнилось лето 1942 года; в степях между Волгой и Доном шли бои, не стихавшие ни днем, ни ночью. Падали в боях товарищи, и их именами мы называли степные курганы.

Слышал я под небом раскаленным,
Из-за сотни верст, издалека, —
Тихо говорила Волга Дону,
Волга — мать-река:

«Здравствуй, Дон,
Товарищ мой старинный!
Знаю, тяжело тебе, родной.
Берег твой измаялся кручиной, —
Коршун над волной.

Только я скажу тебе, товарищ,
И твоим зеленым берегам:
Никогда, сколь помню, не сдавались
Реки русские врагам».

Дон вдали сверкнул клинком казачьим
И ответил Волге:
«Труден час,
Горько мне теперь, но я не плачу,
Слышу твой наказ.

Русских рек великих не ославим,
В бой отправим сыновей своих.
С двух сторон врагов проклятых сдавим —
И раздавим их».

Волга Дону громко отвечала:
«Не уйдут пришельцы из кольца!
Будет здесь положено начало
Вражьего конца!»

Вспомнился и день 19 ноября 1942 года, когда на рассвете войска двух фронтов, идя от Волги и от Дона, прорвали оборону немецко-фашистских войск и перешли в наступление. Они соединились неподалеку от поселка Калач, зажав фашистские полчища в стальное кольцо.

Вспомнилось и то зимнее утро, когда на единственную, сохранившуюся на площади Павших Борцов, стену высокого дома взобрался гвардеец в задымленной шинели и укрепил в кирпичной трещине древко пробитого пулями знамени — знамени сталинградской победы.

Возникли в памяти и жаркие дни 1951 года, когда довелось мне пройти по еще сухому руслу канала и по дну будущего Цимлянского моря, когда посчастливилось увидеть великую стройку коммунизма.

А сегодня Волго-Дон — уже не стройка, а готовое сооружение, новая водная магистраль нашей Родины!

...К открытию канала повсеместно стали готовиться, как к большому празднику.

От Северного речного вокзала столицы в Химках на торжественное открытие Волго-Донского судоходного канала поплывет флагманский корабль пароходства Москва — Волга-канал теплоход «Иосиф Сталин». Его маршрут — от стен Москвы до старинного казачьего поселка Калач на Дону. Теплоход «Иосиф Сталин» откроет регулярное пассажирское движение по Волго-Донскому каналу.

С борта этого теплохода будут вестись радиопередачи о первом рейсе. С какой радостью узнал я, что в группу писателей и журналистов, которые будут участвовать в этих радиопередачах, включен и я!

Мысленно представляю новый водный путь, по которому предстоит совершить путешествие от Москвы до Ростова. Мы пройдем по каналу имени Москвы, проплывем более двух тысяч пятисот километров по Волге, побываем в Сталинграде, будем присутствовать на торжественном открытии Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина, пройдем из Волги в Дон, а там, уже на другом корабле, поплывем по Цимлянскому морю и тихому Дону — до самого Ростова.

2

С нетерпением ждем 18 июля — день отплытия. А время, как назло, тянется удивительно медленно. Наконец долгожданный день наступает.

Уже с рассвета по телефону звонят товарищи:

— Ты еще не выехал?

— Когда выезжаете?

Один наш спутник, остерегаясь всевозможных неожиданностей, разработал даже план действий на случай, если мы запоздаем к отходу корабля из Химок. «Надо будет узнать расписание и ехать на машине по шоссе до Дмитрова, — рассуждал он. — Так как до Дмитрова теплоходу придется несколько раз шлюзоваться, то по сухопутью мы сумеем его обогнать».

Собираясь в это путешествие, мы волновались больше, чем школьники, впервые уходящие в туристический поход. Впрочем, мне бы волно-

ваться, пожалуй, не полагалось: в большое водное путешествие по Волге я отправлялся уже второй раз.

Двадцать лет назад, летом 1932 года, мне довелось быть участником пионерского похода на моторной лодке по маршруту Москва — Сталинград. Все обстоятельства этого давнишнего похода отчетливо встали в памяти, когда мы с товарищами на быстроходной «победе» пересекли по Крымскому мосту Москву-реку и помчали в Химки... Была в те годы такая организация — «Юные автодоровцы». Был в Москве даже клуб «Юных автодоровцев». Правда, у этого клуба своего автомобиля не было — советская автомобильная промышленность тогда лишь начинала развиваться. Мы изучали моторы... на старом катере. В учебных целях и решено было провести поход Москва — Сталинград, во время которого юные автодоровцы должны были основательно изучить и двигатель внутреннего сгорания и управление.

Юные автодоровцы проехали на своем катере под Крымским мостом — был он в ту пору не тем красавцем, который сейчас на серебряных тросах висит над Москвой-рекой, а старым, неказистым Крымским мостом, существовавшим до тридцать восьмого года (помнят тот старый мост только совсем взрослые люди). Мотор у катера был очень полезен для учебы. Пришедший в полную негодность, старый, снятый с автомобиля, он доживал на катере свои дни. Всю дорогу его приходилось чинить. А дорога до Волги была длиной не сто двадцать восемь километров, как теперь по каналу имени Москвы, а тысяча шестьдесят шесть километров по Москве-реке и Оке.

Вышли мы к Волге лишь у города Горького, который назывался тогда Нижним Новгородом (он стал Горьким через несколько месяцев — в октябре 1932 года). Беломорско-Балтийский канал тогда только еще строился, и Волга соединяла не пять морей, как сейчас, а лишь два моря — Балтийское и Каспийское.

Пионеры и пионерки, участники того далекого речного похода, стали инженерами, научными работниками, военными; одного из юных автодоровцев я встречал потом на фронте под Сталинградом, он был командиром роты «катюш».

...Машина мчится по Ленинградскому шоссе, и эта гладкая, широкая магистраль кажется началом водного пути: новые высокие здания и деревья отражаются в накатанном асфальте, как в воде. Удивительно быстро растут дома на московских магистралях: неделю назад здесь господ-



На Ленинградском шоссе в Москве.

существовал башенный кран, а сегодня он уже закрыт стеной. Дом облицован розовым камнем, в оконные рамы вставлены стекла: скоро он будет готов к приему жильцов.

Московская зелень кажется началом лесных массивов, передовыми лесными шеренгами, марширующими сюда с берегов каналов и рек, по которым нам предстоит проплыть.

Иногда в сутолоке трудовых будней, проходя ежедневно по городу, как-то не замечаешь его зеленого убранства. А сейчас, по пути к порту, перед дальним путешествием, зрение обострилось, и мы смотрим на свою родную, до последнего переулочка знакомую Москву по-новому, словно видим ее впервые.

Несколько лет назад здание Северного речного вокзала было видно с шоссе всё — снизу доверху, теперь оно сплошь закрыто зеленью, видна лишь его крыша и, конечно, восьмидесятипятиметровый шпиль со звездой.

Флагманский корабль флота канала Москва—Волга, теплоход «Иосиф Сталин» стоит у гранитной причальной стенки, украшенный пестрыми флажками, которые называются «флагами расцветивания». Стройное, красивое судно привлекает всеобщее внимание в порту.

Пассажиры еще гуляют по вокзалу; по сияющим лицам их можно безошибочно отличить от провожающих. Тут и работники речного транспорта, и студенты из стран народной демократии, и литераторы, и художники. Едут на теплоходе и пионеры — юные географы 502-й школы Пролетарского района города Москвы. Водным путем возвращаются в Сызрань ребята, побывавшие на экскурсии в Москве. Пионеры проходят на теплоход шеренгами; их много — наверно, более ста человек.

В полдень грянули оркестры, раздались возгласы: «Счастливого плавания!» — и наш теплоход медленно и торжественно отвалил от берега и двинулся по волнам Химкинского водохранилища строго на север.

Один деловитый пионер достал новенький компас, сверил по нему курс теплохода и удивился, как бывает удивлен человек, севший на трамвай в обратном направлении. Он знал, что ехать нам надо на юг. Почему же нос корабля и стрелка компаса направлены на север?

Нашему юному спутнику была показана самая обычная географическая карта, и он успокоился.

Оказывается, водные пути извилисты: мы будем идти строго на север до Волги, потом до Рыбинского моря на северо — северо-восток, потом до самого Камского устья — на юго-восток, до Сталинграда — на юг, а оттуда возьмем курс на запад — до Калача, чтобы затем по Цимлянскому морю двинуться на юг, к Ростову.

Нам предстоит пройти водным путем три тысячи двести шестьдесят семь километров.

И вот мы оставили Химки...
Сквозь кипень воды и листья
Видны в голубеющей дымке
Высотные зданья Москвы.
Как будто они подпирают
Советской земли небосвод.
Каналом Москвы проплывает
Идущий на Дон теплоход.

Гранитом и мрамором строгим
И сталью подводных дверей
Украшена эта дорога
Пяти наших русских морей.
И в дальние дали вглядеться
Старается каждый из нас.
И коль не глазами, так сердцем
Всю Родину видит сейчас!
Недаром высотные зданья
Нас в путь провожают. Страна
Исполнена созиданья,
Великою силой полна.
На этом просторе широком,
Как знамя советских времен,
Восходят великие стройки
И первенец их — Волго-Дон.
Он празднует нынче победу!
Корабль наш стремится туда,
Где шла по военному следу
Бессмертная слава труда.
И Родина смотрит влюбленно,
Как Волга втекает в Москву, —
Слияние Волги и Дона
Свершилось, сбылось наяву!
Извечной мечтою народа
Был прочный союз этих рек.
Берет в свои руки природу
Советской страны человек.
Так вольно дышать на просторе,
И полнится радостью грудь!
По волнам Московского моря
К Цимлянскому морю — наш путь.

Вода в канале, по которому мы плывем, чистая и прозрачная. Это — та вода, которую пьют москвичи. Постройка канала Москва — Волга преследовала несколько целей, одна из них — снабжение Москвы водой. Советская столица росла быстро, и ей не хватало московрецейкой воды. Те-

перь, когда советские люди привели на помощь Волгу, воды в Москве вдоволь: из каждого крана течет волжская струя.

Теплоход пересек Химкинское водохранилище; где-то вдали остались грузовые причалы с порталными кранами, верхушки которых похожи на клювы гигантских птиц, пляжи и вышки стадиона «Динамо», пароходы, стоящие под погрузкой.

Берега канала выложены серым и красноватым камнем, они имеют прочный, обжитой вид. Выше, над каменными откосами, — газоны цветов и шеренги больших деревьев. Деревья были посажены пятнадцать лет назад и сейчас отлично разрослись. Вдоль берегов выстроились нарядные дачи, тут и там над зеленью лесов трепещут красные флаги пионерских лагерей.

Мой товарищ, который уже несколько раз проделывал путешествие по каналу, поделился своими впечатлениями.

— Каждый раз, когда я плыву по каналу, — говорит он, — мне кажется, что я попадаю на празднество. Здесь все дышит торжеством, все радостно. Самое худшее настроение здесь словно растворяется и исчезает...

Да, всё на канале солнечно, радостно, сделано для людей и как бы говорит: смотрите, как хорошо мы живем, как чудесно строим!

И названия причалов здесь какие-то радостные: Зеленая гавань, Бухта радости, Комсомольская, Березовая роща, Солнечная поляна.

Теплоход проплывает мимо стройных сооружений канала, сделанных из камня, бетона, стекла. На зданиях, на фонарях, на чугунных решетках — всюду мы видим маленькие щиты из кумача и на них цифру «15». Три дня назад, 15 июля, канал имени Москвы отпраздновал свое пятнадцатилетие.

В великих планах преобразования Советской земли, вошедших в историю под светлым именем сталинских пятилеток, рукою товарища Сталина была начертана прекрасная и смелая задача — соединить Москву и Волгу, навечно соединить главный город и главную реку Советской страны. Пятнадцать лет назад, в 1937 году, эта задача была воплощена в жизнь.

Канал Москва — Волга был построен в невиданно короткий срок — за четыре года и восемь месяцев. Суэцкий канал, который всего лишь на сорок два километра длиннее, строился более десяти лет, а Панамский канал, который на сорок семь километров короче канала Москва — Волга, строился тридцать четыре года. Вокруг строительства Панамского канала капиталистические воротилы и хищники развили такую «деятельность»,

что появилось новое слово «панама», обозначающее крупное мошенничество.

128-километровый канал имени Москвы значительно более сложное гидротехническое сооружение, чем проложенный по равнине Суэцкий канал или Панамский канал, имеющий только шесть шлюзов. На нашем канале одиннадцать шлюзов, одиннадцать плотин и много других сложнейших сооружений, не знающих себе равных в мировой технике.

Теплоход плывет вдоль лесов, полей и холмов средней полосы России: водный путь пятнадцатилетнего возраста кажется извечной, неотъемлемой частью необычайно красивых здешних мест.

Подмосковье чудесно во все времена года — и белой зимой, и прозрачной весной, и зеленым летом, и оранжевой осенью. Но всего чудесней оно летом, в середине июля, именно сейчас, когда мы плывем по голубой дороге, соединившей столицу с Волгой.

Леса среднерусской полосы поражают волшебными переливами зелени. Не побывав в этих местах, трудно представить, что в природе существует так много оттенков зеленого цвета: от изумрудной чистоты молодых берез до густого малахита дубовых крон. Движущиеся тени облаков делают листву то темной, почти черной, то придают ей голубизну, а прорвавшиеся солнечные лучи заставляют ее вспыхивать золотом.

Линии электропередач, корпуса заводов, железобетонные сооружения канала легко и естественно сроднились с нашей подмосковной природой; теперь уже никак не отделить высоковольтных столбов от березовых рощ, стеклянные корпуса — от полей и перелесков.

Здесь, на сооружении канала Москва — Волга, было вырыто земли в сто раз больше, чем на строительстве первой очереди московского метрополитена; здесь было уложено бетона в три раза больше, чем на строительстве знаменитой Днепровской гидроэлектростанции.

Десятки миллионов пассажиров проплыли по водам канала за прошедшие пятнадцать лет. Путешествие по воде целительно — за кормой парохода люди оставляют усталость и словно впитывают в себя свежесть и силу соединенных воедино Москвы и Волги.

Но обильное снабжение Москвы водой и удобное пассажирское сообщение — лишь малая частица той огромной пользы, которую принес канал стране. Недавно мне пришлось возвращаться ночью из пионерского лагеря, расположенного на берегах канала, близ поселка Яхрома. Мы подъехали к электрической паромной переправе, и работник этой перепра-



Одно из созданных руками советских людей озер-водохранилищ, Клязьминское водохранилище канала имени Москвы.

вы, в форме речного флота, с золотым «крабом» на фуражке, объявил нам, что придется на берегу задержаться — диспетчерская служба передала, что, пройдя шлюзование, к Москве движутся караваны судов. Вскоре, освещенные прожекторами, один за другим проплыли перед нами волжские пароходы, держа курс на столицу. Они везли мрамор для облицовки высотных зданий, цемент, зерно, доски и бревна, сложнейшие машины и станки. Движение судов казалось торжественной демонстрацией мирной мощи и творческого созидательного труда нашей страны.

Вот и сейчас теплоход проплывает мимо этой переправы. С палубы корабля переправа почти незаметна: башенка на одном берегу, башенка на другом — вот и всё. А ведь электрическая паромная переправа — очень хитрое сооружение. Со словом «паромщик» издавна связывается представление о бородатом старике, который тянет канат, медленно переправляя на своем плоту телегу с выпряженным конем. Сегодняшний работник электропарома сидит в стеклянной башенке. Паром приводится в движе-

ние током. Когда достаточное количество тяжелых грузовиков въедет на платформу парома, паромщик нажмет кнопку на пульте управления, паром двинется в путь, пересечет канал — и через несколько минут грузовики выедут на противоположный берег. Так работает электрическая паромная переправа, а ведь она является одним из простейших сооружений канала.

Быть может, читатель, живущий далеко от Москвы, представляет себе канал Москва — Волга как ровную водную линию одной и той же ширины. Такое представление неверно. Новый водный путь состоит из больших озер-водохранилищ, связанных между собой линиями каналов.

Из Химкинского водохранилища мы попали в Клязьминское, затем — в Пяловское, Пестовское и Икшинское водохранилища. Далее по «лестнице» из шлюзов мы будем спускаться к Волге.

В 1936 году на строительстве канала Москва — Волга побывала бригада московских комсомольцев. По глыбам развороченной земли, показывая русло будущего канала, нас водил бригадир комсомольской бригады, энтузиаст стройки товарищ Мичко. Немного времени провели мы вместе, но



В Карамышевском шлюзе.

вскоре уже поверяли друг другу свои самые сокровенные мысли и мечты. Помню, как товарищ Мичко хотел стать инженером, руководить постройкой большого гидротехнического сооружения. Сверкая маленькими черными глазами, он говорил: «Ты понимаешь, какое это счастье — строить? Вот, например, построят шлюз и звать: на земле есть шлюз — твое дитще...»

Где он сейчас, бригадир комсомольской бригады со строительства канала Москва — Волга, друг комсомольской юности? Вышел ли он живым из огня войны? Осуществил ли он свою мечту и какие новые сооружения удалось ему построить для нашей Родины?

Стоя на палубе, мы вспоминали годы предвоенных пятилеток и высчитывали возраст великих сооружений нашей эпохи: московскому метрополитену семнадцать лет, Комсомольску-на-Амуре — двадцать, Сталинградскому тракторному заводу — двадцать два года, Магнитогорску — двадцать один. Беломорско-Балтийский канал на четыре года старше канала, по которому мы плывем, а Волго-Дон на пятнадцать лет моложе его.

Но все эти стройки воздвигнуты на века, и, построенные за короткий срок, они сравниваются в возрасте в веках, как памятники нашей великой эпохи.

Приближаемся к одному из первых морей, построенных советскими людьми, — к Московскому морю. Но увидеть его на этот раз не удастся: пройдя канал, мы повернем к Рыбинскому морю, и Московское море останется левее нашего пути.

Когда мы плыли по Химкинскому, Клязьминскому и другим водохранилищам, теплоход шел на тридцать восемь метров выше уровня Московского моря. Чтобы спуститься к этому морю, нам пришлось пройти по «лестнице» из шлюзов.

Теплоход входит в шлюз, и вместе с нами туда залетают чайки — постоянные спутницы каждого корабля. Закрываются ворота — и теплоход оказывается словно в прямоугольной ванне. Из нее выпускают воду. Когда уровень воды в шлюзе сравнивается с уровнем воды следующего участка канала, открываются нижние ворота, и мы плывем снова — до следующего шлюза, до следующей «ступеньки».

Теплоход идет мимо древнего города Дмитрова — ровесника Москвы. Здесь к нам пришли новые пассажиры — одетые в полную форму ремесленники; они направляются в дом отдыха на Волге. Первые часы пребывания на теплоходе ремесленники вели себя солидно и чинно, как

и полагается вести себя людям, одетым в шинели с петлицами и серебряными пуговицами, в фуражках с эмблемами. Но потом расшались и даже стали играть в прятки.

...Вечером мы увидели Волгу.

У выхода в Волгу высятся монументальные скульптуры — Ленин и Сталин.

Знаменосцы двадцатого века
Во главе человечества встали,
Два великих родных человека —
Ленин и Сталин.
Ленин и Сталин ведут нас путями побед.
Народу
К счастью дорогу
Открыли они.
Над миром сияет страны нашей свет,
Коммунизма сверкают огни.

3

На рассвете теплоход подошел к городу Угличу. Удивительный пейзаж у этого древнего города: за колоколенками церковей и домами старинной постройки виднеется могучее железобетонное крыло плотины и здание электростанции, кажущееся сделанным сплошь из стекла. Город, имеющий десятивековую историю, дышит новью. Углическая плотина — частица великого плана преобразования Волги.

Мы недолго стояли в Угличе, наши спутники-ремесленники успели лишь покататься на карусели, установленной на берегу, — гудок снова созвал пассажиров на теплоход.

Бурными волнами встретило нас Рыбинское море.

Где на свете есть река такая,
Чтоб собой связала пять морей?
Волга, Волга, широта морская,
Как не петь о щедрости твоей!

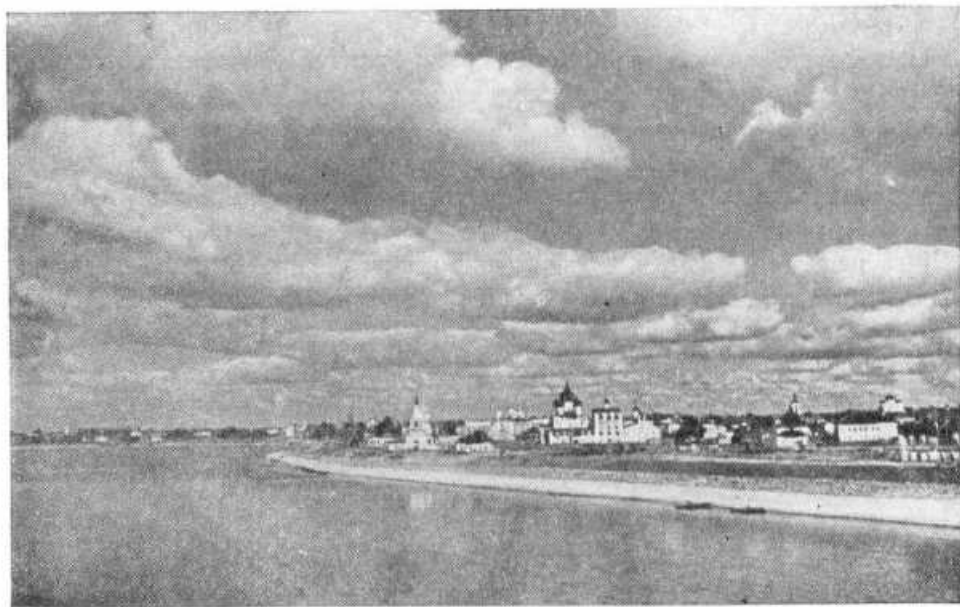
Не устану я смотреть часами
С палубы в твою живую даль.

Ты течешь меж древними лесами,
И волна сверкает, словно сталь.

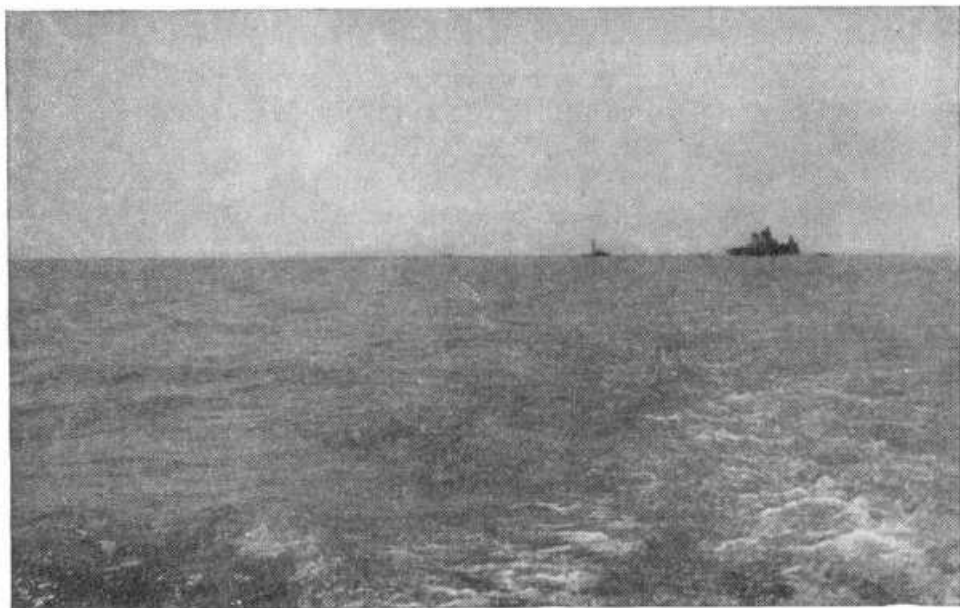
Наполняясь неумной силой,
Большевистской силой молодой,
Ты Москву-столицу напоила
Чистой ключевой своей водой.

Стал служить народу бег твой вольный.
Ты турбинам новым силу дашь.
Линии сетей высоковольтных
Навсегда вошли в родной пейзаж.

И заводы на крутом, на правом,
И луга на левом берегу,
И леса в покое величавом
Никогда забыть я не смогу.



Вид на древний белокаменный Углич.



Широко раскинулось Рыбинское море.

Над высокой мачтой теплохода
Легкие узорные мосты.
Волга, слава нашего народа,
С каждым новым днем прекрасней ты!

Позади остались гладь канала,
Башенки паромных переправ.
Волга здесь морской рекою стала,
У нее крутой и строгий нрав.

И на ней плотины, как ступени,
По которым в коммунизм идем.
Полон красоты и вдохновенья
Светлый путь, указанный вождем!

Крупнейшее искусственное водохранилище в мире — Рыбинское море
сейчас самое большое на Волге: оно в пятнадцать раз больше Москов-

ского. Но через несколько лет Рыбинское море уступит свое первенство Куйбышевскому и Сталинградскому морям.

Значение этого водохранилища огромно — оно сделало судоходной, глубоководной всю Верхнюю Волгу, вдохнуло новую жизнь, влило новые силы в такие реки, как Шексна, Молога, Нерль.

На теплоходе возникла игра, которую в шутку называли «игрой в Колумба». Один берег Рыбинского моря все время виден, а вот другой — за горизонтом; кто первый увидит его, тот выигрывает.

На просторе Рыбинского моря все время появляются черные точки; при нашем приближении они оказываются рыбацкими лодками. На дне лодок трепещет серебряная рыба. По высоким волнам водохранилища местные рыбаки ведут свои лодки с удивительным мастерством и ловкостью.

Через несколько часов пути все наши «колумбы» одновременно разглядели вдали башни из розового камня. Вахтенный матрос, повидимому не раз проходивший эти места, объявил спокойным, обыденным голосом:

— Самый большой шлюз в мире. Рыбинский шлюз!

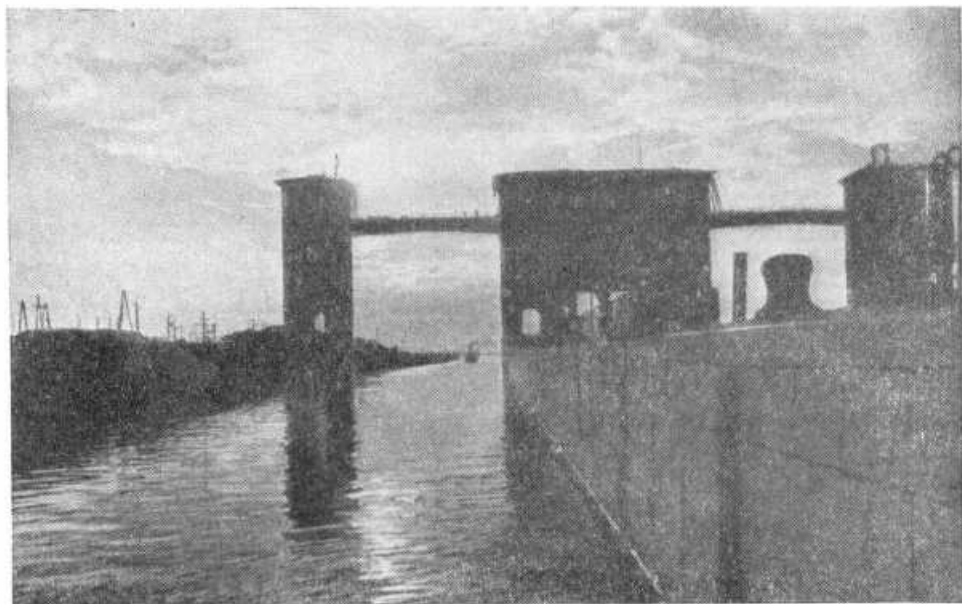
Но прежде чем пройти шлюзование, мы подошли к пристани Переборы, и нам открылся знаменитый перекресток водных путей.

Эта скромная пристань с дебаркадером стального цвета и есть пятиморье: отсюда пути расходятся. Можно двигаться к Ладоге, а оттуда по Неве — к Финскому заливу и в Балтийское море. Можно по Маринскому каналу пройти в Онежское озеро, а дальше по Беломорско-Балтийскому каналу имени Сталина — в Белое море. Можно двигаться по Волге на Каспий или по Волго-Дону в Азовское и Черное моря.

Невольно думается о том, что следовало бы переименовать эту скромную пристань Переборы и дать ей гордое название «Пятиморье», соответствующее ее новой, советской судьбе.

Отчалив от пристани, наш теплоход и вместе с ним еще несколько судов вошли в Рыбинский шлюз. Шлюз этот похож на прямоугольное озеро.

По совести говоря, мы предполагали, что шлюзование в такой машине будет идти медленно и мы здесь задержимся надолго. Но опасения были напрасны. Шлюз работает четко и точно, он плавно опустил нас до уровня Волги, текущей за его нижними воротами, ворота открылись — и мы вышли к городу Щербакову.



Рыбинский шлюз — самый большой шлюз в мире.

Рыбинский шлюз был закончен накануне войны, первые суда прошли через него за месяц до ее начала. Но предстояло еще достроить сложные гидротехнические сооружения. Эти работы велись уже тогда, когда фашистские полчища подходили к Москве. Бой гремел на берегах канала Москва — Волга, а на Рыбинской ГЭС монтировали вторую турбину, и она была пущена в начале 1942 года.

Так же как в годы войны крепили могучие силы нашего народа, так и Рыбинское море в это время наполнялось светлыми водами Волги. Сооружение Рыбинского водохранилища, преобразившего всю Верхнюю Волгу, — одна из крупных побед советских людей в Великой Отечественной войне.

Теплоход подошел к пристани города Щербакова. В этом городе провел свое детство и юность, здесь организовал первую комсомольскую ячейку выдающийся деятель Коммунистической партии Александр Сергеевич Щербаков. В годы войны он возглавлял политическую работу в армии, руководил московской партийной организацией.

Имя безвременно умершего Александра Сергеевича Щербакова, его светлый образ всегда будут жить в сердцах советских людей.

В 1946 году волжский город Рыбинск был переименован в город Щербаков.

Высокий берег, на котором расположен город, сплошь усеян людьми. Щербаковцы радостно встречают теплоход. На деревянных ступеньках крутой лестницы как-то сам собою возникает митинг. Представитель городского совета говорит о вкладе трудящихся Щербакова в стройки коммунизма: дороги, расположенные вдоль Волго-Донского канала, утрамбованы катками Щербаковского завода дорожных машин; землесосы, построенные на местном заводе, помогают возводить гидросооружения.

Слушаешь ораторов и невольно думаешь: вся страна, от края до края, участвует в создании великих строек коммунизма. Волжане, конечно, непосредственно связаны со строителями Волго-Дона. Но невидимыми прочными нитями соединены с великой стройкой и те, кто стоит у станков и в Белоруссии, и на Дальнем Востоке, и в Сибири.

На далеком сибирском заводе,
Где пульсируют ровно станки,
Токарь к карте огромной подходит
И глядит на плотин гребешки.
Он не мог в Сталинграде сражаться —
Здесь пришлось всю войну провести.
Хоть сегодня бы стать сталинградцем,
На великую стройку пойти!
(Сколько взрослых и сколько мальчишек
Перед картами строек стоят,
По ночам заявления пишут,
Чтоб направили их в Сталинград!)
И уходят на Волгу составы,
А друзья остаются в цехах.
Дышит их сталинградская слава
В сводках, песнях, процентах, стихах.
Мчится весть об исполненном долге,
Об одном из советских чудес:
Токарь, в жизни не видевший Волги,
Вырастает в строителя ГЭС.



Возле города Щербакова.

И мечта с бытием не в разладе,
Если выпало счастье ему
Сразу быть на Дону, в Сталинграде.
И в Туркмении, и в Крыму,
Укрощать раскаленные ветры,
Электрический строить каскад.
...А над цехом сибирские кедры
Мягкой хвоей своей шелестят.

Здесь, на митинге в небольшом городе Щербакове, особенно явственно ощущается тот подъем, то вдохновение, которые вызвало в народе завершение строительства Волго-Донского канала. Далеко от Щербакова до донских степей, но кажется, что волны нового канала, построенного всеми советскими людьми, уже плещут где-то рядом. Хотелось долго

оставаться на берегу, разделяя с щербаковцами их волнение и радость, но капитан теплохода строго придерживается расписания. Гудок, еще гудок — и мы снова плывем в зеленых берегах полноводной Волги.

Каюты теплохода все время пусты: пассажиры любят среднерусской природой, пейзажами, возникающими, проходящими и вновь появляющимися во всей своей красе по обоим берегам Волги. Именно здесь, в этих местах, жил и создавал свои чудесные картины певец русской природы, художник Левитан.

Пионеры 502-й московской школы сидят на палубах за столиками и сосредоточенно записывают свои впечатления в дневники. Их усердие вызывает зависть писателей и корреспондентов.

Эти ребята не случайно оказались участниками замечательного рейса. Лучшие всех школьников Москвы они провели игру — заочное путешествие по великим стройкам коммунизма.

Почти все школы и пионерские дружины столицы участвовали в этом путешествии. Ребята переписывались со строителями, изучали планы строек, географические условия и ход работ, путешествовали по книгам, газетам, журналам.

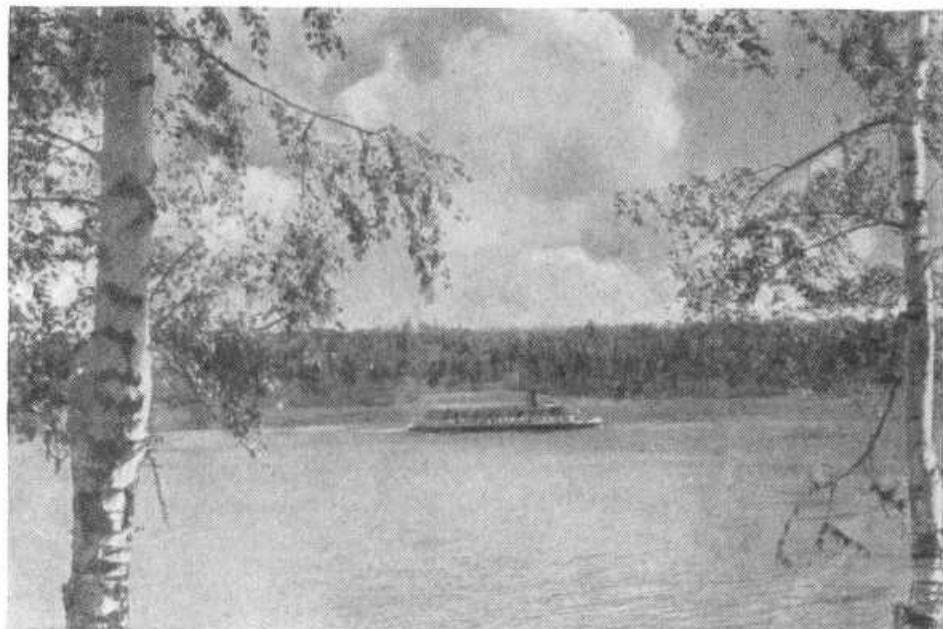
Они побывали на тех предприятиях Москвы, где изготавливаются механизмы или детали для сооружения великих строек. Они вели дневники, составляли альбомы.

Но им хотелось не только изучать, но и помогать великим стройкам. Они послали подарки и пособия школам, расположенным в районах строительства. Провели сбор металлолома и семян.

Пионерская дружина 502-й школы собрала двадцать тонн металлического лома и пятнадцать килограммов семян. Может показаться, что вес семян по сравнению с металлическим ломом невелик, но не забудьте: пятнадцать килограммов семян — это сотни тысяч деревьев, которые вырастут по берегам канала!

Заочное путешествие не отрывало ребят от их главной обязанности — хорошо учиться. Наоборот, неуспеваемость у заочных путешественников исчезла. Разве может не успевать тот, кто хочет участвовать в строительстве замечательных сооружений нашей эпохи!

Пионеры 502-й школы путешествовали на крыльях мечты. Теперь семнадцать девочек премированы исполнением своей мечты: они побывают в Сталинграде, проплывут по Волго-Донскому каналу, увидят Цимлянское море и Ростов.



На Волге около Плёса.

На нашем теплоходе едут также пионеры из Сызрани. Они были на экскурсии в Москве и теперь возвращаются домой. Сызранские пионеры повидали высотные здания Москвы, канал имени Москвы, новые электростанции и Рыбинское море. Им предстоит еще увидеть строительство Куйбышевской ГЭС.

Юные географы столицы увлекли своей игрой сызранских товарищей, и те тоже уже начали путешествие по великим стройкам. Впрочем, они сойдут с теплохода в своем городе, и самый интересный участок пути — Волго-Дон — им воочию повидать не удастся.

В Ярославский порт мы прибыли ночью. Даже в ночное время ощущалась напряженная жизнь сегодняшнего Ярославля. К пристани непрерывно подходят грузовики, на радиаторах которых стоят маленькие металлические медведи (в давние времена у города Ярославля был герб с изображением медведя).

При свете электрических огней идет погрузка автомобильных покрышек на баржи. Я никогда не видел столько автомобильных покрышек



В Ярославле двести лет назад Федором Волковым был создан первый провинциальный публичный русский театр. Новое здание театра имени Волкова — одно из красивейших в городе.

сразу. Подъемные краны берут их вязанками, как баранки. Тут и гигантские покрышки для 25-тонных грузовиков, и огромные — для пятитонок и трехтонок, и просто большие — для «зисов», «зимов» и «побед», и маленькие, повидимому для «москвичей». Водным путем автомобильные шины поедут во все концы страны — теперь уже с волжских берегов можно действительно попасть во все концы Союза! — а потом начнут самостоятельную жизнь, пробегая тысячи километров на дорогах Родины.

Наше плавание — это путешествие по сегодняшнему и завтрашнему дню, но для почитателя старины оно также представляет большой интерес.

Ярославлю немногим больше девятисот лет. Пройдя по набережной, где посажены молодые деревья, мы увидели старинный Кремль, таинственно мерцавший в темноте своими белыми стенами.

От Ярославля плывем к восьмисотлетней Костроме. Густые, дремучие леса подходят в этих местах к самой воде. Сюда, в таинственные ча-

щи, завел в 1613 году чужеземцев русский патриот Иван Осипович Сусанин. Вот, отражая предрассветные розоватые облака, спокойно течет, впадая в Волгу, река Кострома. Над ее берегом возвышается монастырь. Здесь похоронен Иван Сусанин.

Любуясь волшебной панорамой русской природы, разворачивающейся перед нашими глазами по обоим берегам Волги, мы невольно ощущали, что еще с детства знакомы с этими местами. И это ощущение было не только у тех, кто много раз бывал на Волге и мерил ее ширину «саженками», но и у тех, кому не приходилось бывать здесь раньше.

В памяти возникали чудесные песенные стихи, благодаря которым мы смотрим на эти места, как на знакомые, близкие сердцу. Ведь это Волга, воспетая Некрасовым!

И верно, неподалеку от этих берегов стоит село, носящее теперь имя великого русского поэта. Здесь он родился, здесь выходил на берег Волги, здесь слагал свои песни о великой русской реке.

Некрасов нарисовал картины волжской природы так точно и с такой огромной силой, что, читая его стихи, уже как бы роднишься с Волгой.

Некрасов воспел ум и силу народа и рассказал миру о его страданиях под игом помещиков и царя. Некрасовские песни оказали огромное влияние и на Максима Горького и на творчество великого русского художника Ильи Ефимовича Репина. Но Некрасов не только горевал о судьбе народа, он предсказал новую, прекрасную судьбу России и ее великой реки:

Иных времен, иных картин
Провижу я начало
В случайной жизни берегов
Моей реки любимой:
Освобожденный от оков,
Народ неутомимый
Созреет, густо заселит
Прибрежные пустыни;
Наука воды углубит:
По гладкой их равнине
Суда-гиганты побегут
Несчетною толпою,
И будет вечен бодрый труд
Над вечною рекою...

Сбылось пророчество великого русского поэта. Каждый час путешествия раскрывает перед нами картины новой жизни Волги.

Густо заселены бывшие когда-то пустынными берега. Мы видим волнами ходящие под ветром колхозные нивы, бесконечные поля льна, получившего теперь название «северного шелка», видим села: среди крепких изб возвышаются здания клубов и кинотеатров, читален и — на окраинах — сараи колхозных ферм.

Вот сейчас сойти бы на берег, пойти вон в то село, раскинувшееся на пригорке, или в эту деревню, что прижалась к опушке леса, — и обязательно встретишь там вдохновенных людей. И так же спокойно, как вахтенный матрос сказал нам позавчера о Рыбинском шлюзе: «Это самый большой шлюз в мире», — люди расскажут о самом дорогом, самом главном:

— У нас в колхозе собран лучший в мире лен!

— У нас на ферме выведена знаменитая костромская порода коров!

А сколько заводов и фабрик стоит на берегах, сколько санаториев, домов отдыха и пионерских лагерей увидели мы с палубы теплохода!

В Кинешме мы воспользовались двухчасовой стоянкой, чтобы осмотреть городской музей. Здание музея невелико, и поэтому продукция кинешемских заводов и колхозов выставлена в одном зале с картинами старинных мастеров. Это сочетание ничуть не мешает любоваться произведениями живописи и радоваться тому, что маленький, как в старину говорили — «провинциальный», город живет теперь полнокровной, многосторонней жизнью.

В Кинешме изготавливаются машины, ткани, химические продукты. На стендах музея — образцы городских изделий, а рядом — портреты лучших рабочих, инженеров и колхозников — Героев Социалистического Труда.

В Кинешме учился Дмитрий Фурманов — в музее хранятся пожелтевшие юношеские фотографии комиссара Чапаевской дивизии, автора «Чапаева».

Мы прошли по чистым, обсаженным деревьями улицам города и в городском сквере увидели на высоком постаменте бронзовый бюст маршала Василевского, дважды Героя Советского Союза. Один из славных полководцев Советской Армии и организаторов наших вооруженных сил, прошедший в Советской Армии путь от командира роты до маршала, Александр Михайлович Василевский родился здесь, в небольшом селе Новопокровском, под Кинешмой.



По великой русской реке идут караваны нефтеналивных судов.

Наш теплоход не останавливается в Чкаловске. Капитан рассказывает, что здесь, на родине великого летчика нашего времени, стоит чкаловский краснокрылый самолет «АНТ-25».

Люди моего поколения помнят по юности беспосадочные рекордные перелеты Валерия Павловича Чкалова: в 1936 году из Москвы на Дальний Восток — до острова Удд (9374 километра) и в 1937 году из Москвы в Соединенные Штаты Америки через Северный полюс (12 тысяч километров).

Вот на высоком берегу стоит этот город, некогда село. Как разглядеть ангар, где находится знаменитый самолет?..

В этом плавании мы переживали то, что всегда переживает путешественник по Советской стране: каждый город, каждый пункт, находящийся на нашем пути, сулит столько интересного, раскрывает так много нового, что хочется задержаться в нем подольше. Но неумолимый гудок парохода зовет нас вперед, и нам лишь остается дать себе обещание когда-ни-

будь снова возвратиться в эти места, побыть в них подольше, осмотреть и изучить их подробнее.

Советские люди с большим интересом следят за знаменательным рейсом теплохода «Иосиф Сталин». Обо всем, что видим в этом путешествии, мы рассказываем в микрофон, установленный в одной из кают. Вместе с нашими путевыми отчетами на пленку записываются и плеск волжских волн и гудки пароходов — все звуки, сопровождающие путь теплохода. Каждый вечер московская радиостанция передает эти записи в эфир. Их слышит вся страна.

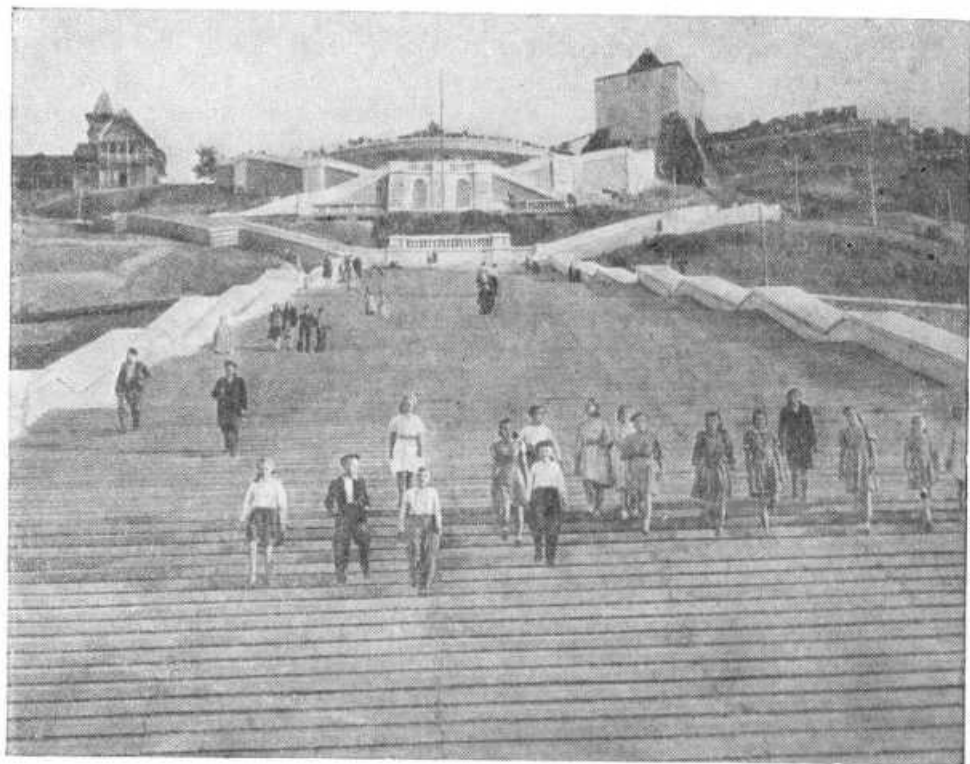
4

Вырос в сизом пароходном дыме
Город Горький и над ним — заря.
Мы с любовью повторяем имя
Нашего родного волгаря.

Горький! Как тут сердцу не забиться!
Корпуса заводов над волной —
Вашего бессмертия частица,
Алексей Максимович родной.

Вот он — Горький, наш плечистый город,
Стройкой окрылилась жизнь его.
Всюду горьковский мы слышим говор,
С легким ударением на «о».

Город в Волго-Дон вложил немало
Вдохновенья, смелого труда.
Шли грузовики и самосвалы
К Сталинграду и в Калач —
Туда,
Где гремело новое сраженье
За весну, за вечное цветенье.
А теперь из сормовских затонов
Новые суда для Волго-Дона,
Флагами расцвечены, идут.
Там, где Волга сходится с Окою,
Полон радости и непокоя
Горьковский неутомимый труд...



От памятника В. П. Чкалову к Волге ведет широкая лестница. Справа сверху видны сторожевая башня и стена городского Кремля.

Теплоход легко и плавно подходит к дебаркадеру города Горького. Помощник капитана говорит:

— Смотрите, как аккуратно пришвартовался! На родину ведь прибыл!

У выхода на верхнюю палубу привинчена медная доска. Выпуклыми буквами на ней написано, что теплоход выпущен заводом «Красное Сормово» в 1937 году. В том же году он первым прошел по каналу Москва — Волга и открыл навигацию.

В Горьком мне приходилось бывать несколько раз начиная с 1932 года, когда под звуки пионерского горна мы подплыли к нему по Оке на учебном катере. В пынешний приезд в голубизне июльского утра город

показался особенно красивым. Так же как и в других волжских городах, русская старина сочетается здесь с могучей советской новью.

Вот у этой кремлевской белокаменной стены в 1611 году Минин и Пожарский поднимали народное ополчение на спасение отечества от иноземных захватчиков. А неподалеку от Кремля, на волжском откосе, стоит памятник Валерию Павловичу Чкалову.

В городе Горьком родился Яков Михайлович Свердлов, первый председатель ВЦИК. Здесь долгое время работал выдающийся деятель Коммунистической партии Андрей Александрович Жданов.

И завод «Красное Сормово» и автозавод имени Молотова — это целые города, выросшие на окраинах Горького. Я говорю — «выросшие», хотя Сормовскому заводу уже сто три года, а автомобильному — лишь двадцать. Оба они стали гигантами в годы сталинских пятилеток.

На конвейере Горьковского автозавода я видел рождение автомобиля. Нет более удивительной картины, чем движение конвейера, когда идешь вдоль него, следя за одной из машин от начала до конца ее сборки. В начале движения конвейера на нем находится лишь одна стальная рама. Постепенно и весьма ритмично сотни умелых рук легкими, красивыми движениями как бы украшают ее. Рама обрастает всё новыми и новыми деталями. Вот уже на осях появились колеса, вот уже укреплен мотор, закончены обивка, облицовка, поставлен аккумулятор...

В торжественный момент за руль садится водитель; мотор сперва работает шумно, словно радуясь своему появлению на свет, потом его сердцебиение входит в общий уверенный и точный ритм завода, загораются фары, и машина выезжает во двор завода.

Горьковский автозавод имени Молотова — детище первой пятилетки — дал стране много разных автомобилей. От первого «газика» и первой полуторки до замечательных грузовиков-вездеходов, до пассажирской «победы», автобусов и, наконец, красавца «ЗИМ» — сколько советских автомобилей вышло из ворот Горьковского завода! Маркой машины «ЗИМ» является олень — древний герб Нижнего Новгорода.

Совсем по-иному рождается пароход. Чтобы проследить, как строится пароход, нужно побывать на Сормовском заводе не раз. Труд кораблестроителей разнообразен и красив. Готов еще только остов судна, но уже над его стальным каркасом трудятся люди десятков профессий. Они делают все добротнo, прочно, словно под своими руками чувствуют напор волны. И не только речной волны, но и морской.



Московские пионеры подошли к «Дому Каширина». Здесь прошло детство великого русского писателя Алексея Максимовича Горького.

В дни своего столетнего юбилея, в 1949 году, Сормовский завод имени Жданова трудился над созданием маленькой флотилии буксирных судов. Каждому из буксировщиков было дано имя одного из героев подпольной комсомольской организации «Молодая гвардия». «Олег Кошевой», «Люба Шевцова» и другие буксиры, построенные сормовичами, сразу после выхода из затонов завода прошли через реки и каналы в Белое море, а затем совершили морской переход, чтобы попасть в устья сибирских рек.

Много кораблей сделали сормовичи для Волго-Дона. По новой магистрали будут плавать созданные ими теплоходы. Сейчас в Сормове строятся пассажирские суда новых образцов для Большой Волги и ее морей.

Мы увидели в Горьком много новых высоких и светлых жилых домов, но с особым волнением подходили к одному крепкому деревянному домику — «Дому Каширина», где прошло детство Алеши Пешкова — Алексея Максимовича Горького.

Вернувшись на пристань, прошли по причалам и увидели, как огромен Горьковский порт. Особенно интересно в порту следить за работой подъемных кранов-гигантов. В маленькой кабинке у рычагов сидит девушка; словно по мановению ее руки кран зацепляет стоящий на берегу многотонный груз и бережно, как слон ребенка, переносит его к пароходу, наклоняется и опускает в трюм.

Смотришь на эту девушку и невольно сравниваешь ее с волжскими грузчицами, описанными Горьким и запечатленными на полотне Репиным. Ведь она — волжская грузчица сегодняшнего дня!

Мы спросили у диспетчера, куда идут горьковские грузы. Он ответил:

— Теперь уже для наших грузов никаких преград нет. Как говорится, во все стороны света можем их отправлять. Вот эта баржа, например, идет в Каховку...

Конечно, разговор зашел о великих стройках, и тут диспетчер с гордостью сказал, что у города Горького начинается стройка одной из электростанций волжского каскада — Горьковской ГЭС.

Пионеры-путешественники вынули свои тетради и блокноты и стали записывать слова диспетчера — ведь они обнаружили новый важный пункт для будущих путешествий...

А сегодняшнее путешествие продолжалось.

Приняв у города Горького в свое русло воды Оки, Волга стала гораздо шире.

Все больше и больше пароходов, теплоходов, буксиров, тянущих баржи, самоходных барж встречается нам на водной магистрали. Суда приветствуют друг друга гудками, и эти гудки все время плывут над Волгой. Дежурные, стоящие на мостике, все время сигнализируют флагами. Этот сигнал называется «отмашкой».

Река живет напряженной жизнью.

Нефтеналивные баржи движутся, повидимому, с Каспийского моря. На них большими буквами написано: «Не приставать и не чалиться». Горючее требует осторожности.

Сложные машины совершают водное путешествие на встречных баржах в больших ящиках. На ящиках нарисованы рюмки. Подставка рюмки показывает, где низ машины.

Особенно много встречается нам барж, груженных строительными материалами. Украшенные флагами, движутся суда, везущие хлеб нового урожая.

Встречается немало пассажирских судов — комфортабельных теплоходов, пловучих домов отдыха и небольших, обтекаемой формы, теплоходиков, совершающих рейсы на короткие расстояния.

Очень интересно читать названия волжских пароходов. Многие из них названы именами выдающихся деятелей нашего государства, писателей, артистов. Есть и пароходы, носящие связанные с историей Волги имена героев гражданской войны и героев труда, — «Памяти Маркина», «Механик Погодин».

Всеобщий интерес вызвала у пассажиров встреча с пароходом «Жемчужина». У этого парохода на корме огромное колесо, быющее по воде продольно укрепленными досками. Рядом с красавцами-теплоходами старинная «Жемчужина» кажется очень смешной, словно она не настоящая, а взятая из кинофильма «Волга-Волга».

В дореволюционном справочнике мы нашли сведения об этой древней посудине. Оказывается, «Жемчужина» уже около восьмидесяти лет хлопает своими досками-плитами по волжской воде. Раньше она принадлежала какому-то купцу, а сейчас доживает свой век, честно трудясь на одной из коротких водных линий.

Навстречу нам прошел буксир, название которого вызвало у всех улыбку. Имя его — «Драматургия». Почему так назвали? Назвали бы «Поэзией», было бы еще понятно — плавание по Волге полно поэзии. Но, повидимому, тот, кто некогда давал название буксиру, любил пьесы. Буксир шел хорошим ходом, тянул несколько тяжелых барж, и товарищи в шутку предложили драматургу, участвующему в нашем путешествии, вступить в соревнование с командой этого суденышка.

Теплоход обогнал много плотов, движущихся вниз по течению. Плоты — огромные, раньше не приходилось видеть плоты таких размеров. Это целые острова из бревен; на них стоит по несколько избушек, над одной из избушек — радиоантенна.

Плотогоны находятся на своих бревенчатых островах в постоянном движении — видно, не так просто управлять огромным плотом, чтобы не разбить его, не столкнуться с встречными судами, не посадить бревна на берег. Пассажир, севший на наш теплоход в Горьком, рассказал о героической борьбе, развернувшейся несколько дней назад на Волге: в верховьях великой водной магистрали и ее притоков прошли большие ливни, реки вздулись, вышли из берегов, волны подхватили в заливах и на берегах готовые и не готовые еще к отправке плоты, сорвали их с места, повлекли

вниз по течению. Грозилась опасность всему судоходству на Волге — десятки гигантских плотов, нарушив обычное свое движение, могли снести дебаркадеры, повредить встречные пароходы.

Справиться со стихией помогло исключительное мужество и хладнокровие сплавщиков и плотогонов; одни плоты были разъединены на более мелкие, другие загнаны в воложки — протоки и в тихие заводи, третьи в определенном порядке пущены в плавание вниз по Волге.

Те плоты, которые мы видим сейчас с палубы теплохода, — это уже усмиренный лес, введенный в график движения, лес, подчиненный человеческой воле, твердой руке сплавщика и плотогона.

Спокойно и величаво течет Волга.

Сколько названий у нашей великой реки! Испокон веков народ называет ее «матушкой», вкладывая в это слово свою глубокую сыновнюю любовь к ней. Сейчас появились новые названия: «Река пяти морей», «Река электричества», «Река великих строек». Один из наших спутников назвал Волгу «Водной улицей Горького» — наверно, потому, что река напоминает центральную магистраль столицы: судов по ней движется так же много, как и автомашин по московской магистрали, и она так же, как улица Горького, реконструирована, просторна, красива.

Есть у Волги еще одно гордое название, соответствующее ее жизни в советские времена: «Река дружбы народов».

Флагман идет сейчас вдоль берегов Марийской Автономной Советской Социалистической Республики. Ночью он подошел к пристани города Козьмодемьянск — центру Горномарийского района. Несмотря на поздний час, толпы народа вышли встречать теплоход. Делегаты с букетами цветов в руках пришли на палубу и пригласили всех пассажиров сойти на берег. В верхнем помещении дебаркадера возник митинг. Рабочие лесозавода, педагоги, представители комсомольской организации говорили о своей радости — о предстоящем пуске Волго-Донского судоходного канала, просили передать привет строителям, рассказывали о вкладе марийцев в великие стройки: из устья реки Ветлуги к Сталинграду пошли плоты-гиганты.

Стоя в толпе восторженной молодежи, я невольно вспомнил рассказы о своем крае студента Московского Литературного института, марийского поэта, лауреата Сталинской премии Миклая Казакова. До Великого Октября марийский народ был обречен на вымирание; гнет, нищета и болезни губили его. В марийском языке не существовало даже слова «кни-



Длина этого плота — около полукилометра; ширина — сто девяносто пять метров. Этот плот движется на великую стройку в Сталинград.

га» — так низка была при царизме культура этого почти сплошь неграмотного народа.

Чудесная советская новь преобразила Марийский край. Вспоминается «Песня об Октябре» Миклая Казакова:

В поток всенародный торжественных песен
Вливается песни марийской ручей,
И лад ее прост и размер ее тесен,
Но жар ее чувства — огня горячей.
То песня о солнце, сжигающем плесень,
О ярком соцветье Октябрьских лучей.
Она, как родник, и свежа и ясна —
Сердцами марийцев она рождена.
Октябрь! Ты, как солнце,
согрел нас восходом!

И славим тебя, благодарные, мы
За то, что и малым, забытым народам,

Дичавшим в тисках всероссийской тюрьмы,
Истерзанным мором, войной, недородом,
Помог ты и вывел их к свету из тьмы!
Когда нам казалось — нет ночи конца,
Наш край озарил ты и наши сердца!

Река дружбы народов понесла нас дальше, и вот мы уже в пределах Чувашской Автономной Советской Социалистической Республики.

К Чебоксарам подходим глубокой ночью. Но, как всегда бывает в июле, несмотря на крошечную темень, чувствуется, что после вечерней зари утреннюю ждать совсем недолго.

Над берегом, словно вестница утра, взлетела и затрепетала ракета. Была она одинока, пущена из одной ракетницы, но сияние ее было торжественно, как частица салюта в честь большой победы.

Мощный дебаркадер не смог вместить всех пришедших встречать теплоход — толпы народа заполнили берег, и он стал словно выше на человеческий рост. На митинге представитель орденоносного завода вдохновенно говорил об участии своего коллектива в электрическом оснащении Волго-Донского канала.

Теплоход отчаливает от Чебоксар.

Скоро берега Чувашии перейдут в берега третьей расположенной у Волги республики — Татарской Автономной Советской Социалистической Республики.

Три дочери Федерации
Стоят над Волгой матушкой-рекою.
На теплоход приходят делегации:
И днем и ночью берег в непокое.
Сроднили нас одной судьбою близкою
Народной дружбы светлые законы.
Твои сыны, Республика Марийская,
Передают свой рапорт Волго-Дону —
О том,
Как много леса Волгой сплавлено
Для счастья, мира, для великих строек.
Гремит могучий возглас:
Слава Сталину!
И отвечает эхо за горою.



Дом Советов в Чебоксарах — столице Чувашской Автономной Советской Социалистической Республики.

Отчаливаем.
Ярче неба звездного
Над Волгой светятся огни колхозные.
И снова пристань, флагами украшена.
Хоть очень поздно — близок час рассвета,
Привет великой стройке шлет Чувашия,
И над толпою — как салют — ракета.

Плывем в зарю.
Глядят деревья старые
На пятиморье — в голубую воду.
Большое утро солнечной Татарии
Катит волну навстречу теплоходу.
Уже за тыщу километров пройдено,
И всюду —

песни,
счастье,
радость,
Родина!

Страна, как Волгой, крепкой дружбой связана.
Наш теплоход причаливает снова,
И под названием пристани указано,
Какое расстояние до Ростова.

Эта надпись: «До Ростова столько-то километров», написанная свежей краской, сперва удивляла нас, но вскоре все объяснилось: мы едем в Ростов первым регулярным рейсом, впервые по расписанию, но до нас уже многие суда прошли по новой водной линии, и таблички с цифрами были сделаны заранее. Пришвартовываясь к дебаркадеру Казани, мы уже без удивления отметили, что нами пройдено более одной трети маршрута.

Пристань Казани находится в шести километрах от города. В город попасть не удастся, однако встречающие нас казанцы утешают:

— Приезжайте через несколько лет, когда будет создано Куйбышевское море. Волга разольется здесь широко, и пароходы будут подходить к самому городу.

За Казанью — одно из самых красивых мест на Волге: Камское устье. Величавое впадение Камы сделало Волгу в этих местах еще шире. Но наши спутники-пионеры уже нанесли на карту очертания берегов Волги, какими они станут после завершения строительства Куйбышевской ГЭС. Мы плывем сейчас по местам, которые через некоторое время станут новым морем. Да и сама Кама станет иной — на ее берегах идет строительство гидроэлектростанции.

И пассажиры и команда теплохода в этом рейсе очень сдружились. Образовался единый коллектив. Мы близко узнали друг друга.

Команда теплохода более чем наполовину состоит из комсомольцев и молодежи. Сейчас, когда мы идем по широченному водному простору, у сердца корабля — в машинном отделении — несет вахту секретарь комсомольской организации Лев Лукин, а на верхней палубе — у штурвала — стоит комсомолец Анатолий Шабров.

Анатолию Шаброву девятнадцать лет. Он вырос на Волге, его родители тоже были речниками. В этом ответственном рейсе ему впервые доверили штурвал теплохода. Рядом с молодым речником в стеклянной каюте, возвышающейся над верхней палубой, сидит старый лоцман. Он лишь изредка поглядывает на рулевого, как бы подчеркивая, что целиком доверяет ему. Много лет плавает лоцман по Волге. Он знает каждый изгиб берега,



Казанский государственный университет имени В. И. Ульянова-Ленина — одно из старейших высших учебных заведений страны. В 1887 году здесь учился Владимир Ильич Ленин.

каждый кряж, каждую пойму, каждую воложку. На его глазах менялась Волга — верхняя ее часть стала судоходной на всем своем протяжении, исчезли многие мели и перекаты. Пройдет еще несколько лет — и на Волге возникнут Куйбышевское и Сталинградское моря и фарватер реки еще более изменится.

Анатолий Шабров уверенно ведет теплоход. Я вижу какое-то особенное, торжественное выражение на его лице. Ведь он участник исторического события — первого рейса по Волго-Донскому каналу.

В час выхода нашего корабля в Волгу из канала имени Москвы, когда в вечернем небе четко вырисовывались грандиозные монументальные скульптуры Ленина и Сталина, комсомольцы-матросы приняли решение: сделать свой теплоход еще более красивым. В свободное от вахты время они производят дополнительную окраску корабля. И сейчас девушки, которые на нашем теплоходе именуется «террасными матросами» (мы гово-



Комсомольцу Анатолию Шаброву доверен штурвал теплохода «Носиф Сталин».

рим «палуба», а речники называют ее «террасой»), с кистями в руках трудятся около трубы, делая ее ослепительно белой.

В машинном отделении к секретарю комсомольской организации Льву Лукину подходит кочегар Федор Кротовский. На вырванном из тетради листке он написал заявление о приеме в комсомол. Он хочет вступить в комсомол именно в этом рейсе, являющемся важнейшим событием его жизни.

С особенным волнением сошли мы на берег, на круче которого стоит город Ульяновск. Здесь 10 (22) апреля 1870 года родился Владимир Ильич Ульянов — Ленин. Здесь он учился в гимназии, здесь прожил первые семнадцать лет своей жизни.

Все изменилось в Ульяновске с той далекой поры. Не похож он на старый Симбирск. Быть может, лишь берег Волги тот же, но и он скоро изменится — станет берегом Куйбышевского моря.

Все грандиозное строительство, идущее в нашей стране, и это золотое сияние электрических огней над Волгой есть выполнение предначертаний великого Ленина.

В декабре 1920 года на VIII Всероссийском съезде Советов, сейчас же после того, как советский народ героически отстоял молодую Советскую республику от нападения империалистов, Владимир Ильич Ленин выдвинул план восстановления и преобразования народного хозяйства страны. Главное место в этом плане занял вопрос об электрификации всего народного хозяйства, которую Ленин выдвигал как «великую программу на 10—20 лет». Делегатам съезда был роздан томик, в котором был напечатан план электрификации России, разработанный по указаниям и под руководством Владимира Ильича Государственной комиссией по электрификации России (план ГОЭЛРО).

На этом Съезде Советов Владимир Ильич Ленин произнес исторические слова, ныне воплощаемые в жизнь на необозримых просторах нашей Родины:

«Коммунизм — это есть Советская власть плюс электрификация всей страны... Только тогда, когда страна будет электрифицирована, когда под промышленность, сельское хозяйство и транспорт будет подведена техническая база современной крупной промышленности, только тогда мы победим окончательно»¹.

Сияет огнями город Ульяновск, золотятся вдали огни колхозов, величаво и спокойно течет Волга, готовая по воле советских людей ударить своими волнами в лопасти гигантских турбин.

Мы живем в эпоху строительства коммунизма, в эпоху достижения той окончательной победы, о которой говорил Ленин на VIII Всероссийском съезде Советов в 1920 году.

По Ленинским предначертаниям, по Сталинским планам преобразуется наша Советская земля!

5

Жигули и стройку Куйбышевской гидроэлектростанции мы увидим рано утром. И хотя спать все эти дни приходилось мало, все боясь «проспать» Жигули и решают вовсе не ложиться.

Берег по правому борту теплохода становится все выше и выше. Зеленые бугры и крутые откосы освещены мягкими лучами восходящего солнца.

¹ В. И. Ленин, Сочинения, изд. 4-е, т. 31, стр. 484.



Город Ульяновск. В этом доме в 1870 году родился Владимир Ильич Ленин.

Мы любим причудливыми формами холмов, их зеленым убранством. Это и есть воспетые в стольких песнях волжские горы — Жигули.

Удивительные горы! Они расположены среди равнин, невысоки, но их нельзя назвать просто холмами. Нет, это горы, след происшедшего в далекой древности сдвига земной коры. И живут Жигули особой горной жизнью, не похожей на жизнь соседних равнин: здесь есть деревья, растущие только в горах, здесь водятся звери и птицы, которых не встретишь в степи.

Крутые берега Волги и выше по течению и ниже тоже называются горами: Услонские горы, Богородские горы, Хвалынские, Змеевы. Но настоящие горы на Волге — это, конечно, только Жигули.

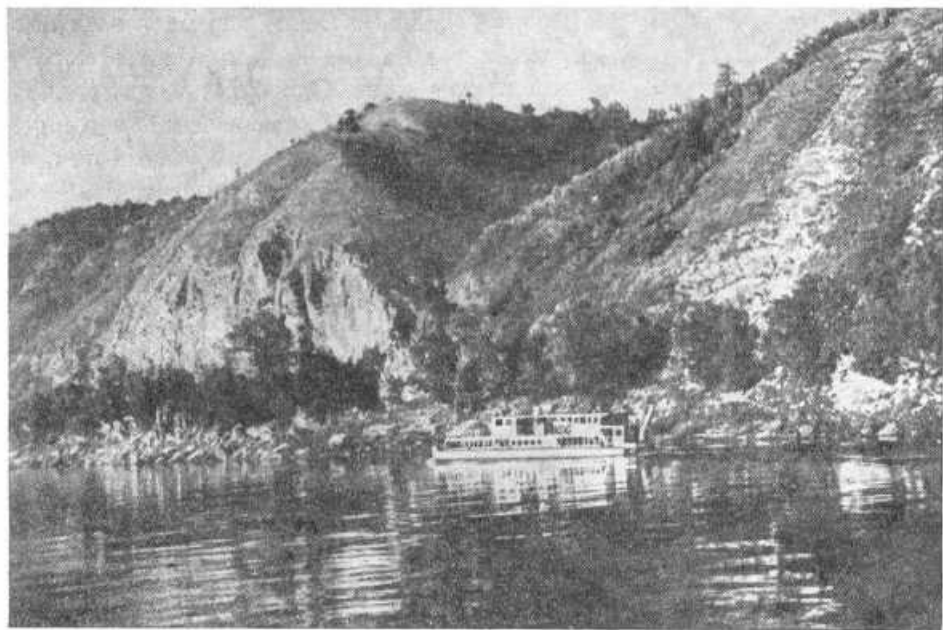
Горы не меняются в течение тысячелетий, а облик Жигулей изменился за двадцать лет. На вершинах гор и в долинах стоят ажурные буровые вышки с винтовыми лестницами посередине, издали похожими на змейку. Вышки сделали Жигули еще красивее. Жигулевская нефть разведена

советскими учеными. Новое мощное месторождение оказало немалую помощь стране в годы войны, когда связь центральных и северных районов с Баку была осложнена.

У берегов Жигулей стоят танкеры — нефтеналивные суда. Мы судили по старинке, когда думали, что нефтяные караваны, которые встречали по дороге, идут из Каспийского моря. На самом деле мы видели и танкеры, наполненные жигулевской нефтью.

Жигулевские горы похожи на плотину. Они заставляют Волгу делать огромный крюк. Но естественная плотина Жигулей лишь изменила течение реки, не принеся людям никакой пользы. А вот плотина в Жигулях, которую строит советский народ, сыграет огромную роль в жизни страны.

Куйбышевская ГЭС будет давать в год около десяти миллиардов киловатт-часов электроэнергии промышленным предприятиям Москвы, Куйбышева, Саратова и железным дорогам. Электроэнергия Куйбышевской ГЭС даст возможность оросить один миллион гектаров земель За-



Жигули — волжские горы.

волжья. Эти цифры из постановления Совета Министров СССР о строительстве Куйбышевской гидроэлектростанции на реке Волге полны поэзии.

Движение теплохода, казавшееся порою медленным, сейчас кажется слишком быстрым. Опасаемся, что при такой скорости мы не сможем внимательно осмотреть район замечательной стройки.

На наше счастье, в Ставрополе на борт теплохода поднялся загорелый молодой человек. У него билет до Куйбышева, куда он едет, видимо, ненадолго по служебным делам, захватив с собою только портфель. Новый пассажир начал было разыскивать свою каюту, но это занятие ему пришлось отложить.

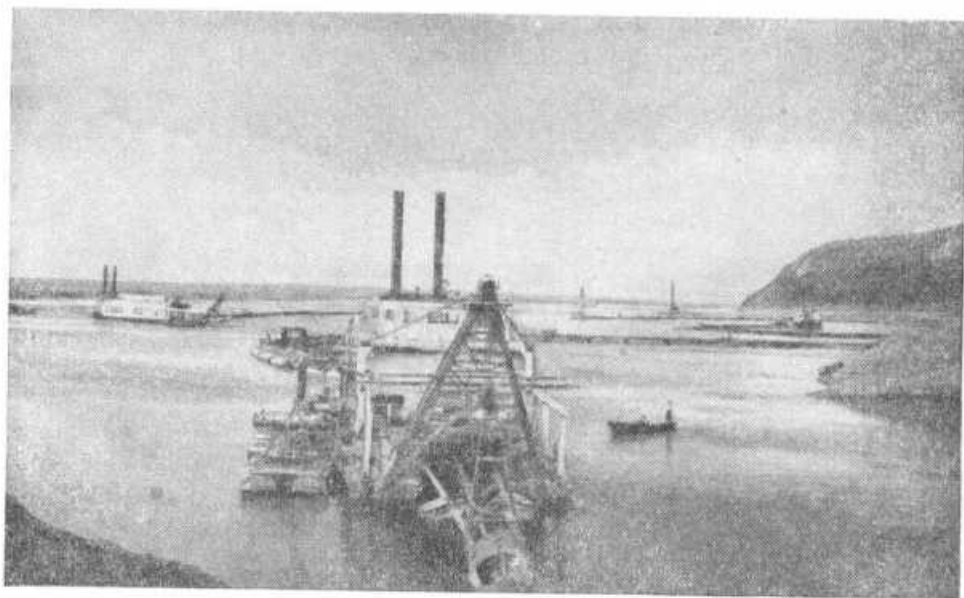
Сызранские пионеры каким-то чутьем угадали в нем работника Куйбышевгидростроя. И действительно, наш новый знакомый оказался производителем работ по бетону на одном из участков стройки. До каюты ему дойти не удалось — прораб превратился в экскурсовода. Окруженный плотным кольцом взрослых и детей, он не успевал отвечать на многочисленные вопросы и переходил то на левый, то на правый борт теплохода — ведь строительство идет на обоих берегах Волги.

Ставрополь, где мы только что останавливались, перейдет на другое место, а нынешние его улицы окажутся на дне Куйбышевского моря — самого большого искусственного моря в мире. Оно будет иметь в длину пятьсот и в ширину до сорока километров. Слова «самое большое в мире» наш новый экскурсовод произнес как бы между прочим, видимо считая размеры Куйбышевского моря вполне естественными для масштабов строительства в нашей стране. О Куйбышевской ГЭС он так же спокойно сказал:

— Это будет самая мощная электростанция в мире, ну и, конечно, самая сложная.

В этих местах не будет больше засухи, а ведь она гостила здесь не реже чем раз в три года. Многие из нас, родившихся незадолго до Октября, сохранили в памяти, как страшное воспоминание детства, голод в Поволжье. Пионеры, плывущие с нами на теплоходе, уже никогда не услышат тех вестей, которые приходили тогда — в 1921 году — с берегов Волги.

Мы не забыли горькой доли
Любимых мест земли своей:
Стоит одна березка в поле,
И нет защиты у полей.



Здесь поднимется здание Куйбышевской ГЭС. В русловой части котлована работают сверхмощные землесосные снаряды.

Из пустыни песчаной
Ветер летит окаянный,
Из-за Волги летит суховей...

Молодые взойдут зеленя —
Он сожжет их быстрее огня...
Поднимается славная рожь —
Колоски он подрежет, как нож...

Если уж выдался год невеселый,
Дождь пробежит стороной.
Засуха, сгорбившись, бродит по селам
С нищенской рваной сумой.
Стонут поля на жаре безотрадной —
Знойному ветру открыты пути.

Дай нам хоть капельку тени прохладной,
Нас, человек, защити!

Как ты страдала когда-то,
Милая наша земля!
Хлеба просили ребята,
Влаги просили поля...

Миллион гектаров земель за Волгой будет орошен. Но Куйбышевский гидроузел не только оживит землю — новое море изменит климат этих мест, сделает его мягче, влажнее.

Перед нашими глазами — котлован Куйбышевской гидроэлектростанции и земляная перемычка, поддерживаемая забитыми глубоко в дно реки металлическими сваями. Неопытному глазу вид строительной площадки кажется несколько хаотичным: в разных местах вздымаются к небу стрелы подъемных кранов, в разных направлениях движутся грузовики-самосвалы, бульдозеры, скреперы. Бульдозеры — это тракторы с остроумно приспособленным перед мотором огромным лемехом, срезающим пласты земли; скреперы — неуклюжие с виду землеройные машины; они строгают землю, двигаясь за трактором, на прицепе. И, будто отдыхая, стоит у берега земснаряд; от него по воде идет длинная трубчатая змея пульповода. Лишь вырывающаяся в конце трубы пульпа — земля, перемешанная с водой, — свидетельствует, что земснаряд работает. Его фреза грызет дно реки.

Сперва трудно уяснить, где и что будет на этом пространстве. Но атакованный нами прораб, указывая на огромную площадь развороченной земли, говорит об электростанции так, словно она уже построена:

— Вот здесь бетонная плотина, здесь — земляная. Смотрите, вот где будет главное здание электростанции. Вон у того поселка будет новый берег...

Чувствуется, что в душе этого молодого техника Куйбышевская ГЭС уже полностью создана и теперь остается лишь вынуть землю, уложить бетон и в точно указанные сроки воплотить мечту в жизнь. А земли надо будет вынуть и перенести с одного места на другое сто пятьдесят миллионов кубометров — почти столько же, сколько на Волго-Донском канале, хотя здесь каналов не роют. Бетона уложить придется шесть миллионов кубометров — вдвое больше, чем на Волго-Доне.

Глядя на нашего нового спутника, слушая его рассказы о недавно возникшем городе Комсомольске-на-Волге: «Вон он, на левом берегу!»; о постройке железной дороги, подходящей к району строительства: «Вон паровоз пыхтит»; о том, как работают землеройные машины: «Мы от этой техники еще не такие мощности получим!», — я подумал: вот один из многих работников стройки, «простой» техник, как у нас принято говорить, прораб бетонных работ на одном из ее участков, а ведь он о своей стройке разговаривает, как ее настоящий хозяин, руководитель.

Когда он говорит слово «мы», в этом слове слышится голос всех строителей.

Наш спутник — не хвостун, он рассказывает вовсе не для того, чтобы покрасоваться перед слушателями; его просто радует заинтересованность слушателей, их желание все увидеть своими глазами, все узнать.

В Куйбышеве наш спутник сошел с теплохода. Еще на мостках пристани ему пришлось отвечать на какие-то вопросы, оставшиеся невыясненными во время беседы, длившейся несколько часов.

Много интересного в революционной истории города Куйбышева. Здесь, в Самаре, двадцатилетний Владимир Ульянов изучал сочинения Маркса и Энгельса, переводил «Манифест Коммунистической партии», занимался пропагандой марксизма среди революционной молодежи, писал рефераты с критикой взглядов народников. Здесь вокруг Владимира Ильича образовался первый кружок самарских марксистов.

Город носит имя одного из выдающихся деятелей большевистской партии — Валерьяна Владимировича Куйбышева, до Октября работавшего в самарском подполье и возглавившего местную организацию большевиков в дни великой революции.

В 1895—1896 годах в Самаре жил Максим Горький — здесь он написал «Песню о Соколе».

Мы проехали по улицам Куйбышева, вдоль его садов и набережных, повидали его заводы, театр, институты, новые красивые дома.

Одна из пассажирок теплохода, студентка из Чехословакии, сказала, что главный проспект Куйбышева похож на проспекты Праги. Тот, кто бывал в Праге, поймет, как высоко оценила она наш волжский город: Прага — один из красивейших городов мира.

На теплоходе едут чехословацкие, румынские и болгарские студенты. Они учатся в Москве и Ленинграде. Многое из того, что они видят в путе-



Улица Рабочая в городе Куйбышеве.

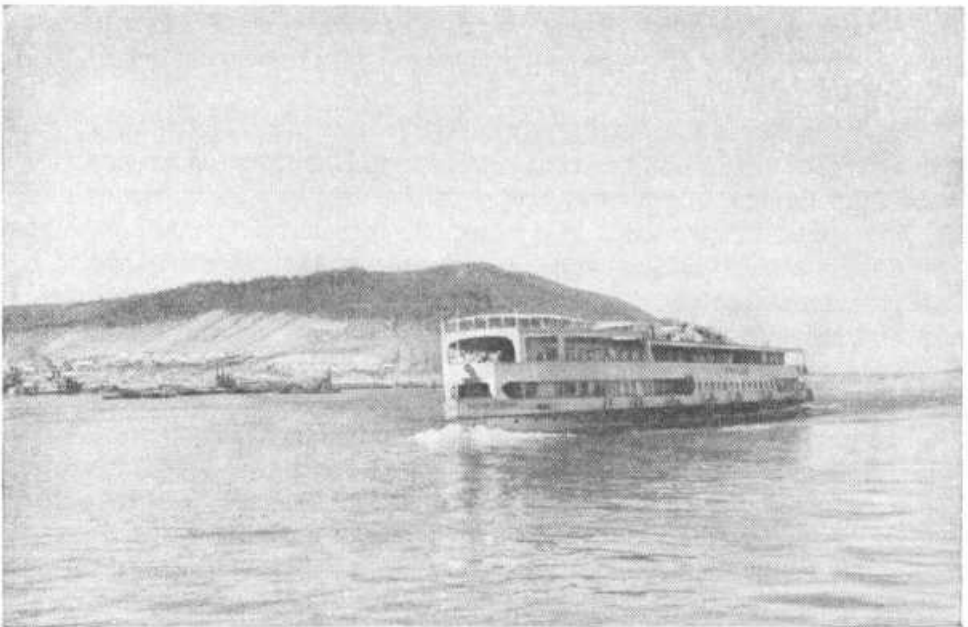
шествии, предстает пред их глазами впервые, несмотря на то что некоторые из них живут в СССР уже не первый год. Впервые увидели они канал имени Москвы, Волгу, волжские города.

Трудно сказать, когда наши спутники спят: глубокой ночью и на рассвете, весь день и в предвечернем сумраке они стоят на палубах, впитывая в себя прелесть русской природы, мощь советской державы.

Когда советские войска, громя гитлеровские полчища, освобождали их города и села, они были еще детьми. Они начали свою сознательную жизнь вместе с началом строительства основ социализма в их странах. Дети рабочих и крестьян, они посланы в Советскую страну учиться в институтах и университетах. Вся наша жизнь, развертывающаяся перед ними, служит примером и прообразом для жизни их свободных стран. Вот почему так внимательно присматриваются они ко всему, что происходит вокруг, и так счастливо сияют их глаза.

От Куйбышева мы плывем в берегах, все более и более оголяющихся по мере движения к югу. Слева от нас — Заволжье, те места, которые преобразятся, когда вступит в строй Куйбышевская гидроэлектростанция. Сызранские пионеры уже собирают свои походные мешки. Скоро они будут дома. Мы все очень сдружились за время путешествия и сочувствуем сызранским ребятам, которым не удастся побывать на открытии Волго-Дона.

Ребята накупили открыток и заставляют каждого пассажира теплохода расписаться. Открытки эти самые разные, многие из них не имеют никакого отношения к нашему путешествию, на них просто нарисованы какие-то цветочки. Не очень убедительна эта форма памятки, но увлечение открытками похоже на эпидемию — им заразились все, и все честно расписываются на открытках...



Теплоход «Николай Сталин» проходит у строительной площадки Куйбышевской ГЭС.

На прощанье решено устроить вечер. И как только солнце опускается за Волгу, все пассажиры собираются в зал. Зрители — они же и участники импровизированного концерта. Пионеры выступали с пением, с художественным чтением. Поэты читали свои стихи... Зарубежные студенты исполняли свои песни. Затем все присутствующие пели хором. Казалось, что программа уже исчерпана, но тут на сцену вышли свободные от вахты члены команды теплохода. Среди матросов и мотористов оказалось немало талантов, а девушки-матросы с таким блеском исполнили волжские частушки, что если бы проводился не просто товарищеский вечер, а конкурс, они, несомненно, заняли бы первое место.

Никто не заметил, как мы проплыли под одним из крупнейших в мире мостов и подошли к Сызрани, где среди встречающих были и родители ребят.

Уходя домой, сызранские пионеры просили:

— Передайте привет волго-донцам! Скажите, что мы скоро вырастем и тоже будем возводить стройки коммунизма!

В Сызрани капитану теплохода была передана телеграмма: «Трудящиеся города Хвалынска просят сделать остановку хотя бы на несколько минут». Остановка в Хвалынске расписанием рейса предусмотрена не была, но капитан решил уважить просьбу.

Теплоход подошел к Хвалынску в четыре часа утра. Несмотря на ранний час, тысячи людей уже стояли на берегу. Пионеры города внесли на теплоход какое-то сооружение, накрытое холстом. Установив его на палубе, они сняли покрывало. Мы увидели отливающую бронзой большую рельефную картину, сделанную из папье-маше. На ней изображены девушка и донской казак, подающие друг другу руки. В этой символической картине, выполненной с большим мастерством, юные хвалынские умельцы показали соединение Волги и Дона. Они подарили свое произведение команде теплохода.

Все чаще по пути нашего следования стали попадаться на берегах оползни белой глины и меловые горы. Вскоре показался город под белой горой, окруженный белыми холмами и весь словно припудренный. Это — Вольск, по праву считающийся на Волге родиной цемента.

Гигантские цементные заводы выстроились в ряд вдоль берега. Ленточные транспортеры подают цемент на баржи. Под меловыми горами работают экскаваторы; по железной дороге, идущей вдоль берега, катятся вагоны, тоже ставшие здесь совсем белыми.



Встреча теплохода «Носиф Сталин» в Саратове.

На митинге у пристани выступили представители вольских заводов. Они рассказали, что бетон, уложенный в сооружения Волго-Дона, замешан на вольском цементе. Болгарская студентка, поэтесса Лиляна Стефанова прочитала на родном языке стихи, и маленькая девочка преподнесла ей букет цветов своего роста.

Направляясь от Вольска к Саратову, мы плыли по местам, которые после завершения строительства Сталинградской ГЭС станут морем.

Когда вдали показался Саратов, один из наших спутников произнес с детства знакомую грибоедовскую строку: «В деревню, к тетке, в глушь, в Саратов!» — и сам засмеялся. Как странно звучит эта фраза сегодня: перед нами огромный город, словно охраняемый двумя горами, стоящими по его краям вдоль Волги.

Отсюда, из Саратова, идет в Москву газ. Венчики голубого саратовского газа можно встретить в каждой московской квартире. Так же как и

любое строительство в нашей стране, строительство газопровода имеет свою увлекательную историю. Газ был обнаружен неподалеку от города в начале Великой Отечественной войны. Усилиями советских людей свое-правный подземный житель был приведен сначала в Саратов, а затем развернулось огромное строительство — был сооружен магистральный газопровод длиной 843 километра, — и саратовский газ был доставлен в Москву.

Встречать теплоход собралось много саратовцев. За несколько часов стоянки на палубах флагмана побывало восемь тысяч человек. Это не были обычные экскурсии. Люди приходили в одиночку, целыми семьями и коллективами, чтобы постоять на борту судна и как бы оставить здесь частичку своего сердца — ведь теплоход идет на открытие первенца великих строек коммунизма.

Последний раз мне довелось видеть Саратов десять лет назад — затемненный, суровый, напряженно работавший в помощь фронту. Сейчас его облик совсем иной. Город стал светлым, стройным, большим; разрослись его сады. Так же как и города Горький, Куйбышев и Сталинград, Саратов давно уже потерял вид купеческого приволжского города и приобрел новое обличье — города парков и заводов, университета и порта. А скоро он станет и городом приморским!

7

Итак, мы плывем по будущему Сталинградскому морю. Еще ночь и день пути — и мы будем в Сталинграде.

Теплоход идет в степных берегах и знойным утром подходит к пристани Камышин. Камышин уже относится к Сталинградской области.

Город этот некогда считался захолустным, но в истории нашей Родины ему посвящена замечательная страница. Сюда, в Камышин, 25 июня 1918 года приехал товарищ Сталин для налаживания транспорта и перевозки продовольственных грузов. В ту пору, облеченный чрезвычайными полномочиями, товарищ Сталин руководил обороной Царицына, решавшей судьбу всей республики.

Первое, что мы увидели, приближаясь к Камышину, были стрелы башенных кранов, склонившиеся над еще невысокой кирпичной кладкой.



Московская пионерка Оля Куканова выступает на митинге на пристани в Камышине.

Прошлой весной жизнь в городе текла чуть замедленно и улицы его были немногочисленны. А сейчас? Поглядите-ка! Вся пологая часть берега заполнена встречающими теплоход. Густо усеяны людьми и высокие бугры, где начинаются улицы города. Народу так много, что на просторном берегу не хватает места и первые ряды встречающих стоят уже чуть не по колено в воде. Возникает митинг, на котором представители трудящихся Камышина с волнением говорят о предстоящем празднике — открытии Волго-Дона.

Мы беседуем с жителями Камышина, интересуемся, что за строительство возникло на окраинах города. Оказывается, в Камышине совсем недавно начато строительство крупного хлопчатобумажного комбината, оснащенного первоклассной отечественной техникой.

— Значит, хлопок будет доставляться сюда из Туркмении по Каспию

и Волге и здесь перерабатываться в ткань? — делает вывод один из наших спутников.

— Что вы! — возражает ему загорелый подросток с прической, явно заимствованной у земляка камышан, летчика Алексея Мересьева. — Зачем же из такой дали возить хлопок? Хлопок будет расти в наших сталинградских степях, на орошаемых полях Заволжья. Ведь моря и каналы полностью изменят здесь и почву и климат. Так что камышинский текстиль будет производиться из местного хлопка.

Да, такова наша советская жизнь. Еще строится плотина и электростанция, которые преобразят безводные степи и позволят разводить здесь хлопок, а уже для обработки его возводится хлопчатобумажный комбинат. Можно ли найти лучший ответ заокеанским провокаторам и клеветникам, вопящим, что советские люди будто бы не хотят мира!

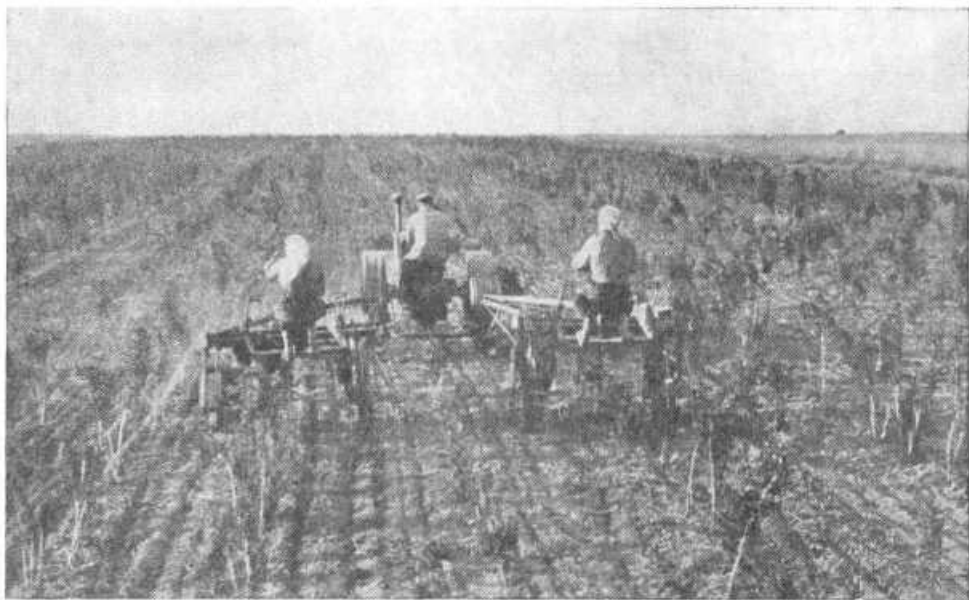
Как у нас принято, строительство комбината начато с жилых домов для рабочих. Вслед за кварталами жилых домов здесь вырастут школы, больница, театр, гостиницы, технические училища, клуб...

На левом берегу Волги, напротив Камышина, виднеется огромное село Николаевка. Новая судьба предназначена этому районному центру — ему придется переселиться на восток и уступить свое место Сталинградскому морю. А море будет здесь шириною километров в тридцать — с одного берега не увидишь другой!

От Камышина до Сталинграда нам предстоит плыть вдоль лесной полосы, насаждение которой, или, как здесь говорят, строительство, является частью великого плана преобразования природы. Кое-где лесная полоса подходит к самому берегу Волги, так что ее можно увидеть с борта теплохода. Ошибается тот, кто представляет себе лесную полосу как аллею, идущую вдоль берега реки; суховен не дали бы деревьям вырасти — выжгли бы их в ранней юности. Лесная полоса идет по берегу извилистой линией, как линия военной обороны.

В прошлом году мне посчастливилось пройти по всей трассе зеленого заслона от Камышина до Сталинграда. Здесь было немало сталинградских комсомольцев, пионеров и школьников. Молодежь и подростки шефствуют над лесопосадками. Сотни тонн желудей для насаждения лесных полос прислали пионеры Киевской и Львовской областей и других районов страны.

Нелегко приживаются дубки на здешних степных землях, на поверхности которых то тут, то там проступает соль. Но ведь когда-то дубы здесь



Культивация междурядий желтой акации и дуба на лесной полосе Камышин — Сталинград.

росли! Не случайны такие названия — Дубовка, Дубовый овраг. Значит, должны дубы расти и впредь.

На протяжении многих лет суховеи, наступавшие с юго-востока, безжалостно выжигали степь. Теперь советский человек решил вернуть сожженным землям их былое цветение.

Посмотришь вокруг — маленькие дубки высажены по складкам местности и таким образом оберегаются от знойных ветров. Чтобы дубки лучше приживались, пришлось привезти для них и специальную микоризную землю: она заражена живительной плесенью, способствующей росту дуба.

На лесных полосах вместе с дубками высажены желтая акация, ясень, жимолость, татарский клен. Это так называемые затеняющие породы — дубки растут под их сенью. Сейчас дубки совсем маленькие — первые четыре года своей жизни они растут больше в корень, укрепляются в земле, а потом начнут расти вверх, поднимаясь на семьдесят пять сантиметров в год. Сейчас на лесной полосе высятся акации; впоследствии дубки их перерастут и заглушат своей тенью.

Работникам лесозащитных станций пришлось выдержать суровую борьбу не только с суховеями, но и с вредителями: с червяком «проволочником», протыкающим корни дубов; с сусликами, пожирающими молодую листву; с тушканчиками, вырывающими жолуди из земли.

Над берегом Волги летят самолеты «ПО-2». Низко проходят они над лесной полосой. Самолеты рассыпают отравленный овес — угощение для сусликов. Борьбу с сусликами ведут и пионеры Сталинградской области. Есть среди ребят знаменитые сусликоловы, например Вася Ляхов из Дубовки. С помощью капканов и различными другими способами он ловил в иные летние дни до сотни сусликов.

Пионеры Сталинграда постоянно выезжают на свои подшефные участки зеленого заслона. Эти участки — их детище.

Тополн, тополн,
Скорей идите во поле!
Пионер,
Всем пример,
Там уже с рассвета!

Ясени, ясени
Родную степь украсили,
И берез
Наш колхоз
Посадил немало.

Жолуди, жолуди —
Как золото тяжелые,
Дуб-дубок,
Наш дружок,
Вырастай скорее!

Яблони, яблони,
Вырастайте храбрыми!
Вас ни лед не возьмет,
Ни мороз трескучий!

С кленами, кленами,
Стройными, зелеными,

Нам расти
И цвести,
Землю украшая.

Нам расти
И цвести,
Славя урожай!

Приближаемся к Сталинграду.

Вот уже на левом берегу Волги, за желтеющими холмами, сверкнули на солнце белые кварталы жилых домов. Это город Сталинградской ГЭС; не поселок строителей, а именно город. Он состоит из красивых двухэтажных домов, расположенных целыми кварталами. Дома украшены балконами и арками. Вдоль улиц (здесь только улицы, переулков нет!) идут ряды деревьев. Откуда они появились? Ведь бывало на этом месте кустика не найдешь! Да эти деревья привезены со дна будущего Сталинградского моря — из районов, подлежащих затоплению.

С верхней палубы теплохода любимеся новым городом.

Пятнадцать-двадцать лет назад города строились одновременно с заводами, а иногда и позже заводов. Строителям приходилось жить в бараках и палатках. (Как давно это было! Ведь уже в Комсомольске-на-Амуре было два выпуска школы-десятилетки, в них обучались дети, родившиеся в этом новом городе.)

Теперь на стройке еще до того, как начинают класть плотину или возводить здание электростанции, поднимается красавец-город. У этого города еще нет названия, но он существует, в его квартирах отпраздновано уже не одно новоселье. Он растет, действительно, не по дням, а по часам. На постройку двенадцатиквартирного двухэтажного дома затрачивается меньше месяца.

Конечно, здесь уже построена школа. Впрочем, школа всегда является одним из первых зданий, возводимых в новом советском городе.

Незадолго до поездки на теплоходе «Иосиф Сталин» я летал в Туркмению и побывал у строителей Главного Туркменского канала. По гладкой, плоской равнине, поверхность которой так ровна, что кажется, будто она состоит из утрамбованной глины, и по зыбучим, волнистым пескам — барханам — мы ехали целый день через пустыню Кара-Кумы, в лагерь геологической экспедиции, расположившийся на озере Ясхан — одном из участ-

ков старого русла Узоя. Лагерь геологов состоял из нескольких домиков, врытых в песок, и ряда палаток и юрт. Самый большой дом в этом маленьком поселке оказался школой.

В этой школе имелись все классы и полный состав туркменских и русских учителей. В первом классе школы учились двое детей, во втором — тоже двое, а в третьем и четвертом — по одному. Примерно таким же по числу учеников был и состав старших классов. Все учащиеся — дети работников геологической экспедиции. Где бы они ни были, они должны учиться! Таков закон нашей жизни. Если бы даже в пустыне оказался один



Намыв земляной перемычки на стройке Сталинградской ГЭС.

ребенок школьного возраста, то и к нему приехали бы учителя: ребята не должны прерывать образование в то время, когда им приходится бывать с родителями вдали от городов и сел. И в том, что одно из красивейших и одно из первых зданий в новом городе на Сталинградгидрострое было школой, никто не увидел ничего удивительного. Это вполне естественно и не может быть иначе!

На левый берег Волги идет линия электропередачи. Ажурные столбы словно шагают по степи, подходят к Волге, и вот уже провода тянутся над волнами, глубоко провисая под своей тяжестью.

Восьмидесятиметровые столбы электропередачи очень высоко подняли провода. Невольно думаешь о мужестве верхолазов, которые прошедшей зимой, в бураны, забирались на головокружительную высоту, чтобы перебросить провод через богатырскую реку.

В устье Ахтубы — рукава Волги — и у острова Песчаный стоят землессосы. Они делают сразу два дела: роют котлован и намывают земляную перемычку.

Отсюда начнется канал Волга — Урал. Именно здесь пересечет Волгу грандиозная бетонная плотина и встанет здание Сталинградской гидроэлектростанции мощностью не менее 1700 тысяч киловатт — электростанции, которая будет вырабатывать до десяти миллиардов киловатт-часов электроэнергии в год!

И на правом берегу реки развернулась стройка. Мы видим широкую полосу асфальтовой магистрали — ее не было здесь весной прошлого года; видим подведенные сюда железнодорожные пути, строящиеся дома, стрелы экскаваторов, контуры бетонного завода.

На самом берегу Волги, на высокой круче, стоит небольшой обелиск. Здесь покоятся герои Сталинградской битвы, моряки-десантники и пехотинцы: лейтенанты Корсынь и Пуков, красноармейцы Китутин, Плашков, Райтман, Скорев, Сысой, Трофименко, Алсымбеков, Антипов, Антонаря, Гусев, Коваленко, Кулаков и медсестра Дмитриева.

Выйдя на Волгу, я встал над откосом,
Около крайних домов Сталинграда.
Этот участок был отдан матросам,
Здесь воевала морская бригада.

Тихие всплески, потоков журчанье,
Волнами, волнами воспоминанья!



В районе строительства Сталинградской ГЭС, на правом берегу Волги, у могилы солдат и матросов, павших при обороне Сталинграда.

Шли из Одессы пешком экипажи,
Из севастопольской каменной дали.
Их ненавидели в лагере вражьем,
«Черными дьяволами» называли.

На бескозырках — пехотные каски.

К ранам набухшим присохли повязки.

Было у хлопцев особое горе.

Старый матрос говорил перед боем:
«Коль погибать, так уж лучше на море!
Если могила, пусть рядом с прибоем!»

Но умирали матросы на суше —

«Черные дьяволы», светлые души.

Вот их могила. Гранитная призма.

Острая вышка геологов рядом.

Стройка великая коммунизма
Здесь развернулась, под Сталинградом.
...Входит в плотину могила над плёсом,
Море идет к сталинградским матросам.

8

В вечерней дымке с правого борта теплохода возникает Сталинград. Вот русло двух речек, через которые перекинута мосты, а за ними цехи и кварталы жилых домов Сталинградского тракторного завода. Этот завод-гигант был построен в годы первой пятилетки. Его тракторы, знаменитые «СТЗ», поднимали целину на колхозных полях. Сталинградский тракторный первым в Сталинграде принял на себя удар врага в 1942 году. Когда фашистские танки прорвались к заводу, зенитчики, охранявшие его, опустили стволы своих пушек и в упор открыли огонь по бронированным чудовищам. Вместе с солдатами и моряками на защиту своего завода встали рабочие. Бои шли у заводских ворот, а оставшиеся в цехах женщины продолжали работу. Тракторный завод работал под обстрелом и бомбежкой полтора месяца. И когда бои шли уже в цехах, тракторозаводцы эвакуировали свои станки. Вот здесь, под огнем, они переправлялись через Волгу.

Казалось, тракторный завод совсем разрушен и восстановить его невозможно. Но через два месяца после окончания Сталинградской битвы завод уже начал выпускать продукцию — это были грозные боевые машины, названные кратко и сурово: «Ответ Сталинграда».

Поблескивающие стеклами цехи, кварталы жилых домов, озелененные улицы — ничто не говорит уже о былых разрушениях. Но, для того чтобы понять, какая здесь гремела битва, достаточно поглядеть на стволы деревьев в сквере перед проходной будкой завода — их кора сплошь иссечена осколками снарядов и мин. Сейчас раны на деревьях затянулись, и клены и раины — так здесь называют тополя — снова зеленеют.

Шеренга труб указывает на расположение металлургического завода «Красный Октябрь». На берегу перед заводом высится здание Дворца техники, а дальше за ним видны мартеновские цехи завода.

В 1942 году с берега Волги, помню, мы пробрались к мартенам «Красного Октября». Бой шел в заводских цехах. В одной из мартеновских



На заводском дворе Сталинградского тракторного завода.

печей располагался штаб батальона. Это, кажется, была третья печь — именно та, которая как раз сейчас дает плавку: над ее трубой появился розоватый дымок.

Слева от завода возвышается Мамаев курган — место суровых боев и соединения войск Сталинградского и Донского фронтов.

И вот уже близко центральный район Сталинграда.

Конечно, все наши спутники хотят повидать «Дом Павлова». Я хорошо знаю Пензенскую улицу, но указать на «Дом Павлова» не удастся: вокруг стоят светлые, сложенные из силикатного кирпича корпуса новых домов, они окружили «Дом Павлова», загородили его. В прошлом году вокруг дома еще были пустыри и его можно было увидеть издалека.

История подвига сержанта Якова Павлова широко известна, но, быть может, не во всех подробностях. Сержант Яков Павлов, гвардеец из дивизии, которой командовал генерал Родимцев, с боем отбил у гитлеровцев жилой дом на Пензенской улице в Сталинграде и держался в нем с горсткой бойцов почти два месяца, не сдав его врагу. Подвиг Якова Павлова

был описан в стихах и прозе, тысячи людей узнали о нем. Не знал о своем подвиге лишь Яков Павлов, считавший оборону дома скромным выполнением своего воинского долга. Тяжело раненный, Павлов был эвакуирован за Волгу, долго ехал на восток в санитарном поезде, затем был определен в один из далеких госпиталей. Раненый сержант был в тяжелом состоянии и не имел возможности читать газеты, в которых о нем так много писалось.

После выздоровления Яков Павлов вновь пошел в военкомат и попросил, чтобы его отправили на фронт.

К тому времени Сталинградская битва закончилась, войска сражались на новых участках фронта, и Павлову не удалось попасть в свою часть. Он воевал далеко на севере, у берегов Белого моря, и, по солдатской скромности, не считал нужным рассказывать товарищам о своем героическом поведении в Сталинграде.

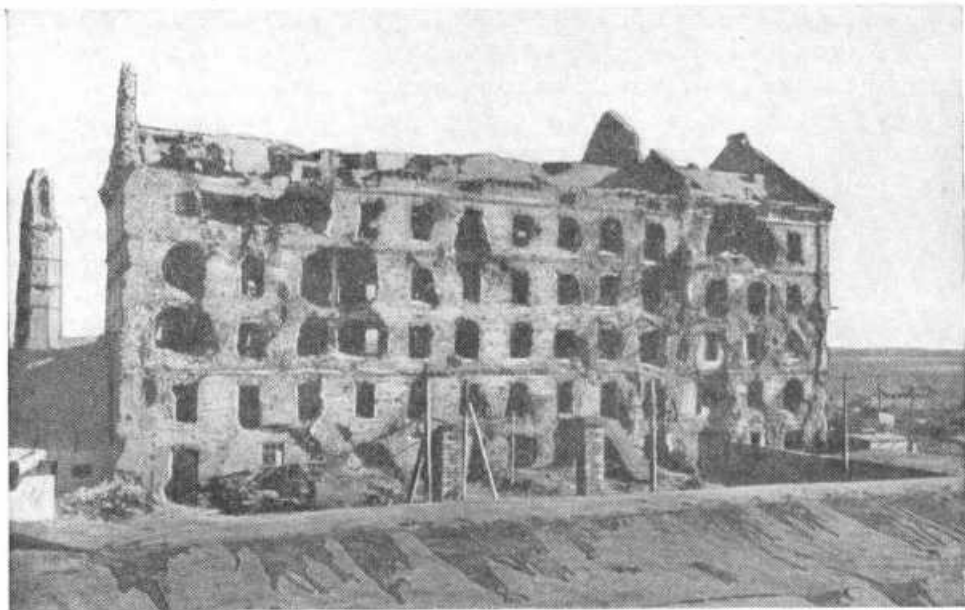
Работники политотдела дивизии генерала Родимцева тщетно разыскивали Героя Советского Союза Якова Павлова. Их письмо не застало его в части — раненный в бою, он находился в госпитале. Потом попал в новый полк, был снова ранен, вылечился и вернулся в строй, но уже в другую часть. После того Яков Павлов был еще несколько раз ранен и неизменно возвращался из госпиталей на фронт.

Лишь после победоносного окончания Великой Отечественной войны, в Берлине, куда военная судьба забросила героя-бойца, он вновь попал в состав той армии, которая воевала в Сталинграде и дошла до Берлина. В день демобилизации генерал Чуйков обходил ряды отправляющихся на родину демобилизованных солдат и заметил сержанта со многими медалями и нашивками за ранения на гимнастерке. Он спросил его имя и фамилию. Сержант ответил:

— Яков Павлов, гвардии сержант!

Генерал обнял героя. На следующий день Павлову, узнавшему, что ему присвоено звание Героя Советского Союза, была вручена Золотая Звезда, так долго дожидавшаяся своего скромного владельца. Яков Павлов был направлен в Сталинград, где увидел дом своего имени, восстановленный жителями города во главе с домашней хозяйкой Черкасовой. «Дом принял восстановленным», — написал сержант на израненной пулями стене.

Сейчас ровесник Октября Яков Федотович Павлов работает у себя на родине, в Валдае, секретарем райкома партии. Он — депутат Верховного Совета РСФСР.



Здесь насмерть стояли гвардейцы дивизии Родимцева. Здание мельницы оставлено навсегда как памятник Сталинградской битвы.

...Вот мрачное, разрушенное здание. Это мельница, находившаяся, так же как и «Дом Павлова», на том участке, где сражались гвардейцы дивизии Родимцева.

Мельница навсегда оставлена в том виде, в каком она была после боев. Это — памятник Сталинградской битвы.

До войны рядом с мельницей стоял недостроенный дом — Дом специалистов. Осенью 1942 года мне приходилось бывать в ротах, державших оборону в недостроенных корпусах Дома специалистов.

Домá, где хорошо жилось
Простым и мирным людям,
Огнем пробитые насквозь,
Быть может, мы забудем.

Мы видели их столько раз,
Что уж теперь, пожалуй,

К несчастью пригляделся глаз,
Привычной стала жалость.

Но тот семизэтажный дом,
С фасадом, в прах разбитым,
Скорей был только чертежом,
Гнездом, пока не свитым:

Еще не вставлено стекло,
Еще карниз без лепки,
Но бомбой стену рассекло,
Леса разбило в щепки.

Он подрастал, как в сказке, тут,
Средь сереньких хибарок,
И скоро был бы кончен труд —
К Октябрьским дням в подарок.

Мы любовались каждый день
Его убранством стройным.
Ужель теперь он — лишь мишень
Орудьям дальнобойным?

Я каменщиком раньше был,
Теперь я — только воин,
Но не забыл я, не забыл,
Что дом мой не достроен!

Мы смотрим в бинокль на Дом специалистов. Перед его фасадом стоит бетономешалка, этажи словно расчерчены лесами, а проломов в недостроенных стенах уже не видно. Значит, кирпичная кладка, начатая до войны, выдержала испытание временем, и дом теперь достраивается. В Сталинграде строят быстро. Скоро стихотворение о недостроенном доме совсем устареет. Но автору не обидно: пусть стареют стихи и молодеет жизнь!

Украшенные флажками катеры вышли навстречу флагманскому

кораблю «Иосиф Сталин». В честь предстоящего открытия Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина над каждым домом Сталинграда вывешены красные флаги.

Над рекой рождается мощная симфония гудков. Она ширится и ширится — гудки раздаются со всех пароходов, со всех катеров, со всех судов, стоящих на Сталинградском рейде и движущихся по Волге. Это приветствие в честь флагманского корабля!

Теплоход «Иосиф Сталин» медленно разворачивается, чтобы подойти к пристани, как полагается, против течения.

Сталинградскую набережную никак не узнать. Еще полгода назад к большому дебаркадеру шли мостки, провисая над водой, а дальше началась деревянная лестница, упиравшаяся в улицы, лишённые домов. У самой реки проходили железнодорожные пути, жарко дыша песком, политым нефтью. Единственным украшением набережной была детская железная дорога, шедшая от станции Пионерка до станции Родимцева — мимо сквера, где стоит памятник летчику Хользунову, мимо пассажирского речного вокзала и пристаней местных линий.

Вспоминается этот берег Волги и в ту военную пору, когда узкая полоска берега была твердыней, которую занимали и отстаивали солдаты легендарной 62-й армии. В склонах берега были вырыты землянки, ходы сообщения. Штаб гвардейской дивизии помещался в сточной бетонной трубе; до переднего края отсюда было метров полтора-два.

Но если через несколько лет после победы нельзя было узнать той узкой полоски военного берега, то сейчас нельзя узнать и всего берега Волги, по которому мы проходили всего лишь полгода назад.

К Волге полого спускаются гранитные ступени набережной; выше, над ней, — широкая зеленая аллея, ведущая к площади Павших Борцов. Берег не весь облицован камнем: гранит сочетается здесь с цветами — спуск к Волге состоит наполовину из цветников и газонов.

Две колоннады обрамляют парадную лестницу. Старого дебаркадера нет и в помине — на его месте стоит огромный белый с голубым красавец-дебаркадер; широкий помост ведет от него к легкому павильону речного вокзала.

«Сталинград стал портом пяти морей» — написано большими буквами на красном полотнище, протянутом во всю длину дебаркадера.

Тысячи сталинградцев в светлых одеждах — и день и вечер сегодня очень жаркие — стоят на берегу.



Новая набережная в Сталинграде.

От встречающих нас товарищей мы узнаем, что сталинградская набережная — лучшая из волжских набережных — открылась только сегодня. Всего лишь несколько часов назад, ранним утром, строители сняли высокие заборы, вымыли набережную и ушли на новый участок работ. Ведь то, что ими сделано, лишь первая очередь, лишь один из участков большого сталинградского берега.

Да, набережная Сталинграда достойна своего города-героя, порта пяти морей!

Мы сошли с теплохода и по широким ступеням стали подниматься в город. Голова кружится от запаха цветов, сердце стучит учащенно — нельзя не волноваться при виде всего окружающего. Вновь в памяти возникает сталинградский берег, по которому, пригнувшись, прижимая к груди автоматы, пробирались советские воины осенью 1942 года...

Темнеет. Мы идем по улицам Сталинграда и не узнаем многих кварталов. За последние полгода на месте руин и пустырей выросли новые вы-

сокие жилые дома. Пусть простят нас сталинградцы, но мы ходили по улицам и заглядывали в окна. И всюду мы видели спокойный мирный быт советских людей: студента, склонившегося над книгой; мать, укладывающую спать ребенка; семью, сидящую за ужином.

Мы прошли по улице Мира и увидели новое здание Сталинградского театра.

Как раз сегодня, накануне пуска Волго-Донского канала, состоялось его открытие.

На этом месте до войны тоже стоял театр — правда, небольшой, но колонны и львы перед фасадом придавали ему солидность. Осенью 1942 года театр стал местом ожесточенных боев, он был разрушен. Теперь здесь же построено новое здание — оно во много раз лучше прежнего.

Нам предстоит пробыть в Сталинграде до послезавтрашнего утра, когда теплоход «Иосиф Сталин» пойдет на торжественное открытие Волго-Донского канала имени В. И. Ленина.

В канун праздника в Сталинград съехалось особенно много гостей. Гости в Сталинграде всегда много — и советских и зарубежных.

Делегации, прибывающие в СССР из разных стран, считают своим долгом посетить город русской славы. Здесь побывали делегации отовсюду.

В прошлом году в Сталинграде была делегация Китайской Народной Республики. Вот какой случай произошел тогда на площади Павших Борцов:

Китайцы приехали в снегопад,
Хоть дело было весной.
Они увидели Сталинград
За белою пеленой.

Как ни старался мягкий снежок,
Летевший гостям в лицо,
Он след разрушений укрыть не смог
На площади Павших Борцов.

И город в суровости прежней своей
Вставал пред глазами друзей.

Был среди них офицер молодой
В курточке из чесучи.
На квадратном кармане —
Медаль со звездой,
Иероглифы и лучи.

С трибуны на площадь смотрел офицер...
Вид города гостя потряс.

На спокойном, точеном его лице
Сверкнули молнии глаз.
Он словно сразу в военную даль
И в завтрашний день заглянул...

Вдруг, отвинтив от кармана медаль,
Он нам ее протянул.
И так сказал, не скрывая слезы,
Комсомольскому секретарю:
— Медаль за форсирование Янцзы
Я Сталинграду дарю!

А мы зашумели:
— Ну, что вы, друг!
Это медаль в честь ваших заслуг,
Не можем ее мы взять! —
Но он настаивал. И медаль
Из ладони в ладонь пошла по рядам
И к трибуне вернулась опять.

И после ее, как решил горком,
Отдали
В Киквидзенский детский дом.
И в пионерском строю
Теперь у сирот, сталинградских ребят,
Ее получает лучший отряд
За школьную доблесть свою.

Потому что родители этих детей
В годы недавней грозы
Подготовили
Жизнью и смертью своей
Форсирование Янцзы!

9

В эту ночь мы долго ходили по улицам Сталинграда. Нам встретилась группа донских казаков в фуражках с красными околышами. Казаки-бородачи несли в руках огромные, тяжелые пшеничные снопы. Встретили мы и школьниц в белых передниках. Растянувшись шеренгой поперек улицы, девушки шли и пели, положив друг другу руки на плечи — наверно, возвращались с прощальной вечеринки, посвященной окончанию десятилетки. Мы видели бригады строителей на освещенных лесах строек. Мимо нас проносились колонны тяжелых грузовиков. Небо над нами иногда вдруг озарялось алой зарницей — выдавал плавку «Красный Октябрь».

Сталинград! Город, где дважды решалась судьба нашей Родины, город, к которому сейчас приковано внимание всех советских людей и наших друзей во всех уголках земли! Он воспет на многих языках. С его именем выходят на борьбу за мир простые люди всего мира.

Многие поэты посвятили Сталинграду проникновенные стихи. Переводя эти строки, я неизменно ощущал волнение, с каким писали о Сталинграде зарубежные поэты.

Знаменитый чилийский поэт Пабло Неруда в «Песне любви к Сталинграду» говорит:

Ты — надежды цветок,
 прораставший сквозь камень,
Обещающий людям цветение сада.
На страницы истории вписан штыками
Подвиг русских людей, героизм Сталинграда.

Над землей возвышаешься ты бастионом,
Стали стены твои неприступной преградой.
Ты доверил защиту тобою взращенным
Молодым сыновьям Сталинграда.



Новое здание Сталинградского драматического театра имени Горького.

Всех фашистов покрыл ты навеки позором,
Уничтожив захватчиков. Так им и надо!
Навсегда смертный приговор конквистадорам¹
Пишут молнии Сталинграда.

Те, кто реки Италии оскорбили
И, с согласия труса, как на параде,
К водам Сены пришли, — остановлены были
Возле русской реки, в Сталинграде.

Те, кто злобно топтали прекрасную Прагу,
Кем была она предана и распята,
На твою, Сталинград, натолкнулись отвагу,
Смерть нашли на земле Сталинграда!

¹ Конквистадоры — захватчики, грабители. Так называли испанских и португальских завоевателей, которые с неслыханной жестокостью обращались с коренным населением в Центральной и Южной Америке.

Осквернители статуй, пещер и лазурн,
Кем была беспощадно разбита Эллада,
Сами были разбиты решительной бурей.
Где теперь они? — Спрашивай у Сталинграда.

Те, кто жгли и крушили испанскую землю
И, сковав ее сердце, ушли воровато, —
Наконец по заслугам расплату приемля,
Догнивают у стен Сталинграда.

Те, кто в тихой Голландии грязью кровавой
Цвет тюльпанов забрызгали прихоти ради, —
Навсегда заклеянные черною славой,
Перегноем легли в Сталинграде.

Те, кто в белые ночи Норвегии выли,
Отравив ледяную весну своим смрадом,
Словно волки, жестокий урок получили, —
Стали трупами под Сталинградом.

Слава всем сталинградцам! Да будут священы
Материнских волос побелевшие пряди!
Сыновьям твоим слава — героям военным
И младенцам, родившимся в Сталинграде!

Честь и слава уменью твоих командиров,
Комиссара уму и героизму солдата!
Словно новое солнце, сияют над миром
Золотые лучи Сталинграда.

Пабло Неруда написал свою «Песню любви к Сталинграду» в то время, когда скрывался в Латинской Америке от преследования фашистских ищек. Он не мог открыто выступить в печати и рукописные странички с «Песней любви к Сталинграду» тайно расклеивал как листовки на стенах домов города Мексико-Сити.

Поэт новой, демократической Германии Иоганнес Р. Бехер назвал свою поэму: «Спасибо тебе, Сталинград!»

Мы знаем: наша мирная судьба
Решалась на проспектах Сталинграда,
Тобой была возглавлена борьба.
У танковых засад, на баррикадах
Ты вынес смертный приговор врагу,
Твоя свобода стала грозной силой
И на осеннем волжском берегу
Нашествие брони остановила.
Ты камень стройки мира заложил
Тогда у волжской и донской излучин,
Когда поспешно строил блиндажи
В венке терновом проволоки колючей.
В порыве смелом ты рванулся в бой
И, размахнувшись с волжской широтою,
Чтоб нанести удар, прикрыл собою
Свободу мира — самое святое!
В долгу мы пред тобою навсегда,
Наш долг особой мерой мерить надо!
Со всех концов планеты города
Провозглашают славу
Сталинграду.

В стихах корейского поэта Тю Сон Вона солдат Народной армии Корейской Народно-Демократической Республики, сражающийся с американскими захватчиками, обращается к городу-герою через тысячи километров, отделяющих его страну от Сталинграда:

Сталинград! Ты — отваги чистый родник,
Мы с тобою в бою и труде сильны,
О тебе узнаем из рассказов и книг,
Ты — учебник бойца справедливой войны.

Вижу, вижу тебя! Волжский ветер — в лицо!
Вот я светлою улицей Мира иду,
Выхожу на площадь Павших Борцов,
Здесь счастливые дети играют в саду.

Вот сержанта Якова Павлова дом.
Отражаются в окнах блики зари.
Нет, не просто дом, а легенда о том,
Как сражались советские богатыри.
Подарил мне на память русский солдат
Подобье железного хрусталя
И сказал:
— Был в осколках весь Сталинград,
На кургане Мамаевом — вся земля...

Я подарок несу через наш ураган,
Продолжаю душевный наш разговор.
Как цветами покрылся Мамаев курган,
Расцветут и вершины Алмазных гор.

И сквозь дым я вижу издалека
Слово МИР — боевую мечту свою.
Это пишет великих строек рука,
Смелый почерк Сталина узнаю!

Недавно побывал в Сталинграде бразильский поэт, лауреат международной Сталинской премии «За укрепление мира между народами» Жоржи Амаду. Отсюда, из Сталинграда, он написал письмо своему другу, руководителю коммунистической партии Бразилии, легендарному вождю бразильского народа Луису Карлосу Престесу.

В этом стихотворном послании сказано:

Мы прошли по улице красивой,
Вдоль удобных современных зданий.
Те же люди, что вчера в сраженьях
Заслужили право на бессмертье,
Строили ее и воздвигали
И назвали «Улицею Мира».
Победители нацизма жаждут
Мира на земле, хотят отстроить
Город свой, хотят, чтоб шли в просторы
Тракторы — машины новой жизни.



Сталинград. Улица Мира.

Счастлив я, что чистыми руками
Смог к земле священной прикоснуться!
Я смотрел счастливыми глазами,
Как растут деревья молодые
На местах, траншеями изрытых.
Я весну увидел в Сталинграде!

То весна эпохи коммунизма —
Стройка грандиозных гидростанций
И канала, что навеки свяжет
Волгу с Доном и цветущим садом
Сделает поля недавней битвы.

Так поют о нашем Сталинграде поэты разных стран, поют на разных языках о нашем славном городе, ставшем символом борьбы за мир.

Именем Сталинграда названы площади и улицы во многих европейских городах.

У старого здания железнодорожного вокзала (сейчас в Сталинграде строится новый вокзал) стоит маленький каменный домик, в котором расположен музей Сталинградской обороны. Здесь в 1918 году помещался штаб обороны Царицына. Разрушенный во время боев 1942—1943 годов, домик этот бережно восстановлен сталинградцами.

Каждый раз, когда вы проходите по улицам Сталинграда, вы ощущаете дыхание истории.

Здесь был товарищ Сталин. Прибыл он
С мандатом Ленинским порой суровой.
...На подъездном пути штабной вагон,
Отсюда в Кремль прямой тянулся провод.
Отряд рабочих, два броневика
С ним прибыли за хлебом для столицы.
В военный час рука большевика
Сумела сделать крепостью Царицын.
Вождя позвали новые фронты,
Но с первой встречи волжская твоя дьяна
Связала жизнь свою, свои мечты
С тем гением, чье имя носит ныне.

Приехав вновь через пятнадцать лет
Сюда на пароходе «Клара Цеткин»,
Увидел вождь своих трудов расцвет,
Победы первой пятилетки.
Ходил он с Ворошиловым вдвоем
По улицам, и радостно им было,
Что здесь, как крепость мира, каждый дом,
А Тракторный — какая это сила!

Запомнил те минуты Сталинград,
Когда сверкал в его кварталах стройных
Взгляд зодчего, всем нам знакомый взгляд,
Провидящий сквозь годы и сквозь войны.

Не потому ль у смерти на краю
Расцвет победы брезжил нам, солдатам?
Великий город выстоял в бою,
Стал вражьей армии закатом.

В том самом сорок третьем, в декабре,
При возвращении из Тегерана
Он вновь увидел город на заре
В седых руинах, пустырях и ранах.
Еще над Родиной клубился дым
И жили мы страдой военных буден,
А Сталин видел Сталинград таким,
Каким он нынче стал и завтра будет:

Канал от Ахтубы; плотина ГЭС;
В Красноармейске шлюзы Волго-Дона;
А от Камышина дубовый лес
В три эшелона, словно оборона.
И белый голубь в синеве летит
Над улицею Мира утром рано.
И — словно семафоры: путь открыт! —
Повсюду башенные краны.

Судьба людей, заводов, улиц, рек,
И город сам, и вся его округа —
Все в Сталинграде связано навек
С великим именем вождя и друга.

Сталинград — город огромный. Он тянется вдоль Волги почти на шестьдесят километров.

Пассажиры теплохода разделились на группы: одни поехали на Сталинградский тракторный завод, другие направились осматривать модель Сталинградской ГЭС, третьи — на Мамаев курган.

С группой товарищей мы поехали на южную окраину города, чтобы взглянуть на готовый к открытию канал — он словно магнитом притягивал нас к себе. Машина остановилась на широченном мосту. Встав около узорных чугунных перил, мы долго смотрели вниз, на чистые, изумрудные воды канала. Хотя мы находились у самой Волги, под нами плескалась донская вода — весь канал наполнен ею.

Взяв пример с тысяч купальщиков, мы разделись на аккуратно вымытом белым камнем откосе и бросились в прохладные волны Дона, пришедшего к Волге. Местные ребята — жители города Красноармейска, ныне ставшего южной окраиной Сталинграда, — рассказали, что как раз в этом месте, между первым и вторым шлюзами, в мае соединились Волга и Дон.

Между первым шлюзом и Волгой, там, где теперь стоит маяк, возвышалась тогда земляная перемычка — вода в Волге была на восемнадцать метров выше дна шлюза. Когда шлюз был готов и с запада уже подходила донская вода, земснаряд № 322 (он теперь роет канал Волга — Урал) стал перекачивать воду из Волги в нижний подход шлюза. Уровень воды по обе стороны перемычки сровнялся, и тогда только что вышедший из затона Сталинградской судовой верфи новый земснаряд-гигант начал размывать перемычку. Этот земснаряд, намывающий тысячу кубометров земли в час, был построен сталинградцами для Куйбышевской ГЭС, но первую работу пришлось ему выполнить в Сталинграде. Он быстро размыв перемычку, и воды Волги пошли навстречу водам Дона.

Вода Волги была сероватая, темная — такой она всегда бывает в половодье; а донская вода, пройдя сто километров по каналу, сохранила свою голубизну.

И вот под громкое «ура» строителей, стоявших на берегах канала, ручьи разных цветов начали сливаться воедино. Многие присутствующие сбегали по откосу в русло канала, стараясь ступить в воду как раз в том месте, где сливаются волны Волги и Дона. Мальчишки из Красноармейска наперебой рассказывают о том, как сошлись воды Волги и Дона; потом рассказ их переходит в спор о том, чьи босые ноги первыми обмылись волнами Волги и Дона...

Из Красноармейска мы вернулись в центр Сталинграда.

Ночью с теплохода видно, как где-то вдаль, на юге, полыхает зарница. Отблеск ее на темном небе возникает равномерно через определенные промежутки времени. Что такое?



Это было 31 мая 1952 года. Воды Волги и Дона соединились навечно!

Матросы объясняют, что это работает маяк, стоящий у входа в Волго-Донской канал. Как далеко он виден! Ведь от места стоянки нашего теплохода до устья канала километров тридцать!

И вот наступает утро 27 июля 1952 года.

Наши техники погрузили звукозаписывающую и радиоаппаратуру в автобус и выехали в Красноармейск — там они установят аппараты, подключат провода: торжественный митинг и момент открытия канала будут записаны на пленку, а также переданы в Москву по проводам. О новой сталинградской победе московская станция сообщит всему миру.

11

Флагман флота канала имени Москвы — теплоход «Иосиф Сталин» отчаливает от Сталинградской пристани. Он берет курс на Красноармейск; через несколько часов — торжественное открытие Волго-Донского судо-

ходного канала имени В. И. Ленина. Над палубами теплохода трепещут пестрые флажки. Теплоход величаво движется по широкой Волге к югу.

С левого борта нас обгоняет шлюпка. Гребцы сидят на веслах, бронзовые от загара. Сильными взмахами рук гребут они — видно, спешат. По борту их шлюпки протянуто полотнище с надписью: «Ленинград — Ростов».

На стрежне видно несколько пловцов. Врезаясь в воду, они движутся словно в строю. Это мастера спорта и молодые спортсмены во главе со знаменитым пловцом Искандером Файзулиным проводят дальний заплыв Сталинград — Красноармейск.

На Волге сегодня, как никогда, много судов.

Вслед за теплоходом «Иосиф Сталин» движутся большие волжские суда «Сталинская Конституция», «Марксист», «Правда». Один за другим проходят десятки маленьких теплоходов — «москвичей» — с празднично одетыми пассажирами. А вот и пароход «Некрасов». Поблескивая новой отделкой, он плывет по великой реке, как живая мечта поэта, имя которого он носит.

Суда движутся в Красноармейск, где берет начало Волго-Донской канал. До Красноармейска еще далеко, но уже издали видна величественная скульптура И. В. Сталина, венчающая вход в канал и возвышающаяся над волжскими берегами.

Сталин! Имя вождя и учителя советского народа у всех на устах. Всюду на многочисленных плакатах взволнованные надписи: «Слава великому Сталину!»

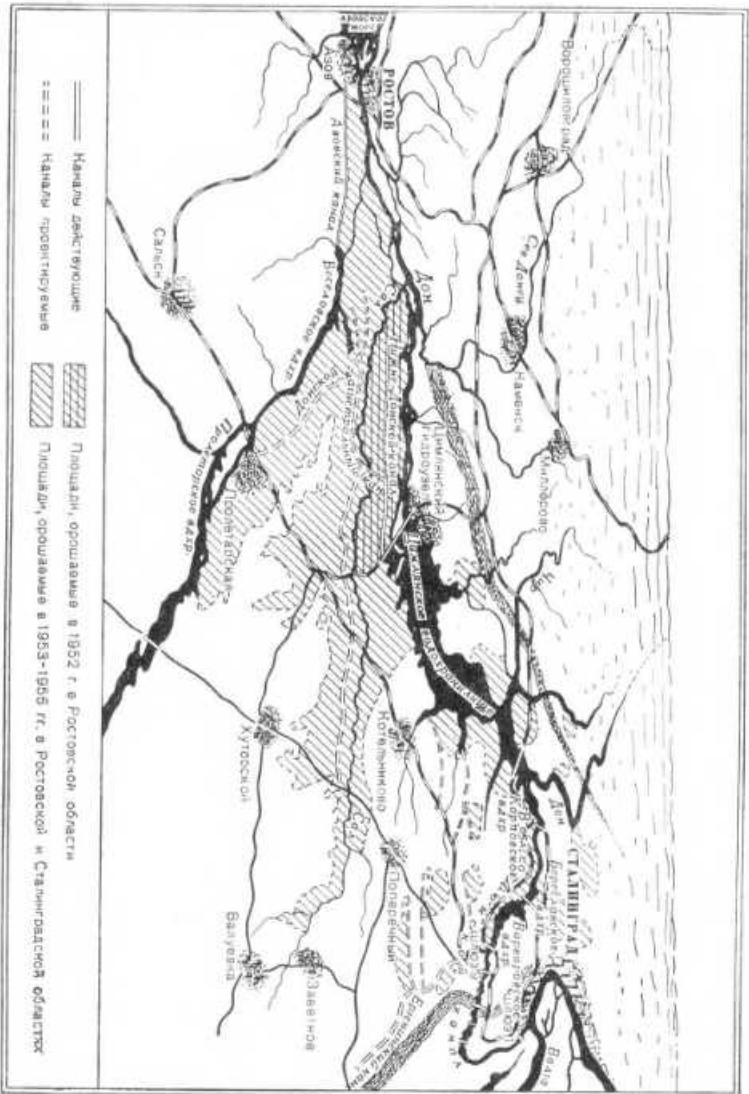
Флагманский корабль приближается к входу в канал. Вот уже миновали Сталинградскую судоверфь — родину мощных земснарядов, вот уже справа на солнце блеснул стеклами маяк, луч которого мы принимали ночью за зарницу. Теплоход подходит к пристани Красноармейска.

Монументальная скульптура великого зодчего коммунизма, изваянная из чеканной меди, на постаменте из белого камня, возвышается на шестьдесят метров над волнами Волги. Высаженные на откосе живые цветы составляют у подножия скульптуры слова, которыми полны сердца советских людей: «Слава Сталину!»

Вокруг, куда ни кинешь взор, среди цветников, под молодыми деревьями, всюду стоят люди, — их тысячи, десятки тысяч.

Огромная площадь с двукрылой трибуной заполнена народом. Это то

КАРТА ВОЛГО-ДОНСКОГО СУДОХОДНОГО КАНАЛА ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА



место, где еще вчера высились горы развороченной земли. Бульдозеры и скреперы за одни сутки срезали горы, сровняли землю.

На трибунах, украшенных флагами, транспарантами и портретами руководителей партии и правительства, — представители трудящихся Сталинграда и Сталинградской области, Ростовской области, передовики строительства канала, гости со всех концов Советского Союза и из-за рубежа.

Мы узнаем героев строительства — лучших бульдозеристов, шоферов, экскаваторщиков. Вот инженер-коммунист, начальник шагающего экскаватора Анатолий Павлович Усков. Вот плечом к плечу стоят двое юношей, которых на строительстве называли «неразлучными Викторами» — скреперисты Виктор Мохов и Виктор Штиглиц. Рядом с ними совсем молодой светлоглазый Владимир Михайлов — начальник Береславского строительного района. Эти девушки с сияющими радостью лицами — инженеры Люба Занина и Генриетта Шекланова, пришедшие на строительство с институтской скамьи; а высокий седой человек в сером костюме — лауреат Сталинской премии Владимир Севастьянов, главный инженер района; сегодня он заканчивает пятую или шестую стройку в своей жизни.

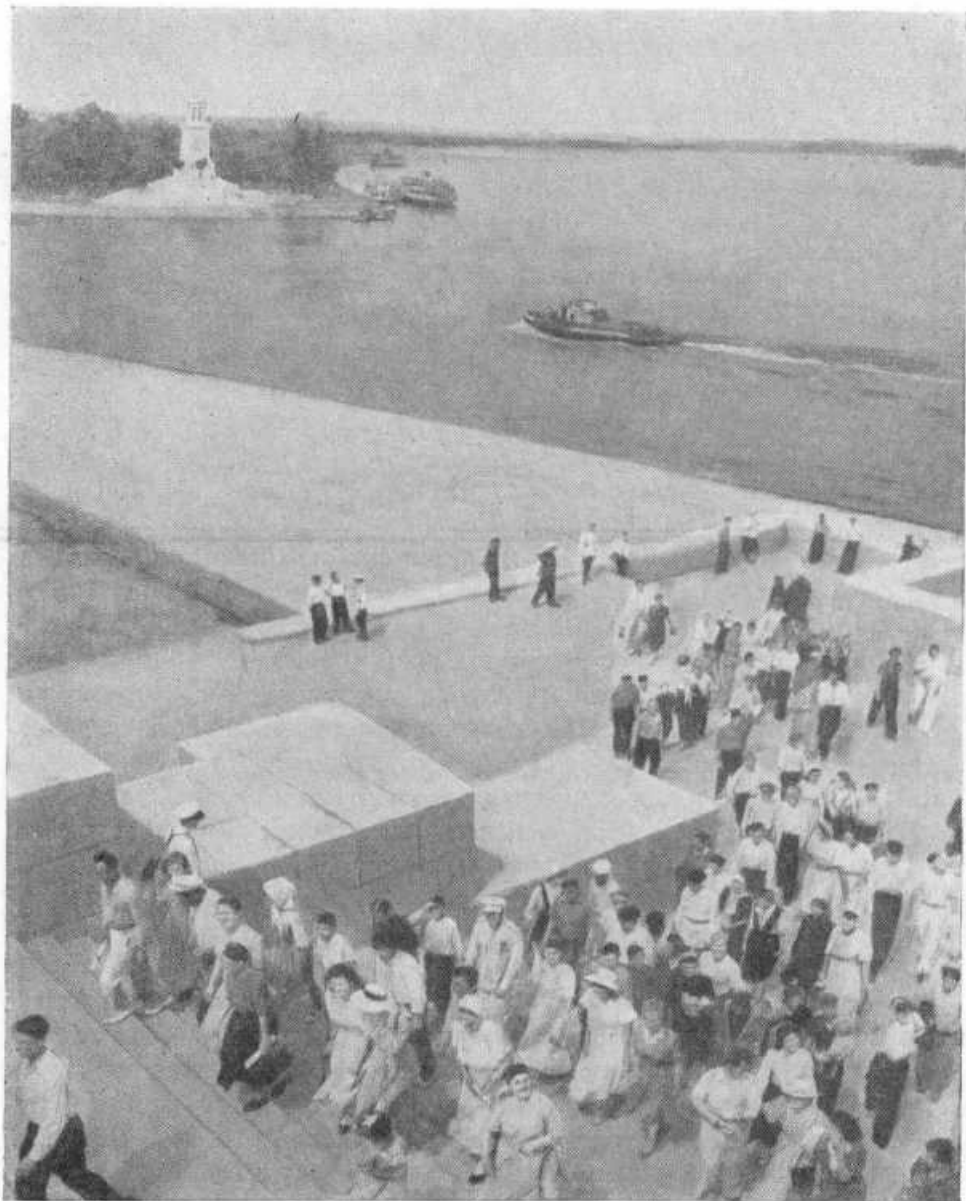
На пиджаках, платьях, кителях многих участников стотысячного митинга сверкают Золотые Звезды, знаки лауреатов, боевые и трудовые ордена и медали.

Кто этот Герой Советского Союза, пристально всматривающийся в зеленеющую даль? Это член ростовской делегации П. Н. Пахомов — он был разведчиком на фронте под Сталинградом.

Подходит группа донских казаков, тех, которых мы встретили ночью у здания Сталинградского обкома партии; они, как и вчерашней ночью, несут на плечах тяжелые золотые снопы.

В толпе слышна певучая иностранная речь. Немолодой человек в берете и очках с толстыми стеклами — руководитель итальянской делегации, лауреат международной Сталинской премии мира Пьетро Ненни. Он знакомится сейчас с бородатым майором в отставке, в военной форме, со многими орденами на груди, казаком Парамоном Куркиным, так хорошо описанным в книге Алексея Толстого «Оборона Царицына».

Ежеминутно прибывают всё новые и новые участники митинга — на грузовиках, украшенных знаменами и флагами, в автобусах, на катерах, на парусниках и просто на лодках. Уже не найти края людскому морю.



Сталинградцы направляются на митинг.

Тут же, у трибун, группа людей с чемоданчиками в руках. Это бригада артистов, специально прилетевших из Москвы, чтобы дать концерт по окончании митинга.

Среди них два молодых, но уже широко популярных артиста — Тимошенко и Березин. Бывшие бойцы Сталинградского фронта узнают их — ведь эти артисты были участниками фронтового ансамбля; десять лет назад они назывались солдатами «Галкиным и Мочалкиным», а теперь их знают, как «Штепселя и Тарапунько».

Высокий, плечистый человек в белом кителе, в фуражке с большим вышитым якорем и золотыми листьями подходит к центральной трибуне. Это министр речного флота З. А. Шашков; ему поручено открыть Волго-Донской судоходный канал.

Грянули оркестры, и сотысячная толпа затихает, как море в безветренную погоду.

Секретарь Сталинградского обкома партии товарищ И. Т. Гришин открывает торжественный митинг.

— Сегодня, по постановлению Советского правительства, — говорит он в своей речи, — открывается Волго-Донской судоходный канал имени Владимира Ильича Ленина, первое из грандиозных сооружений, возводимых в нашей стране по инициативе товарища Сталина.

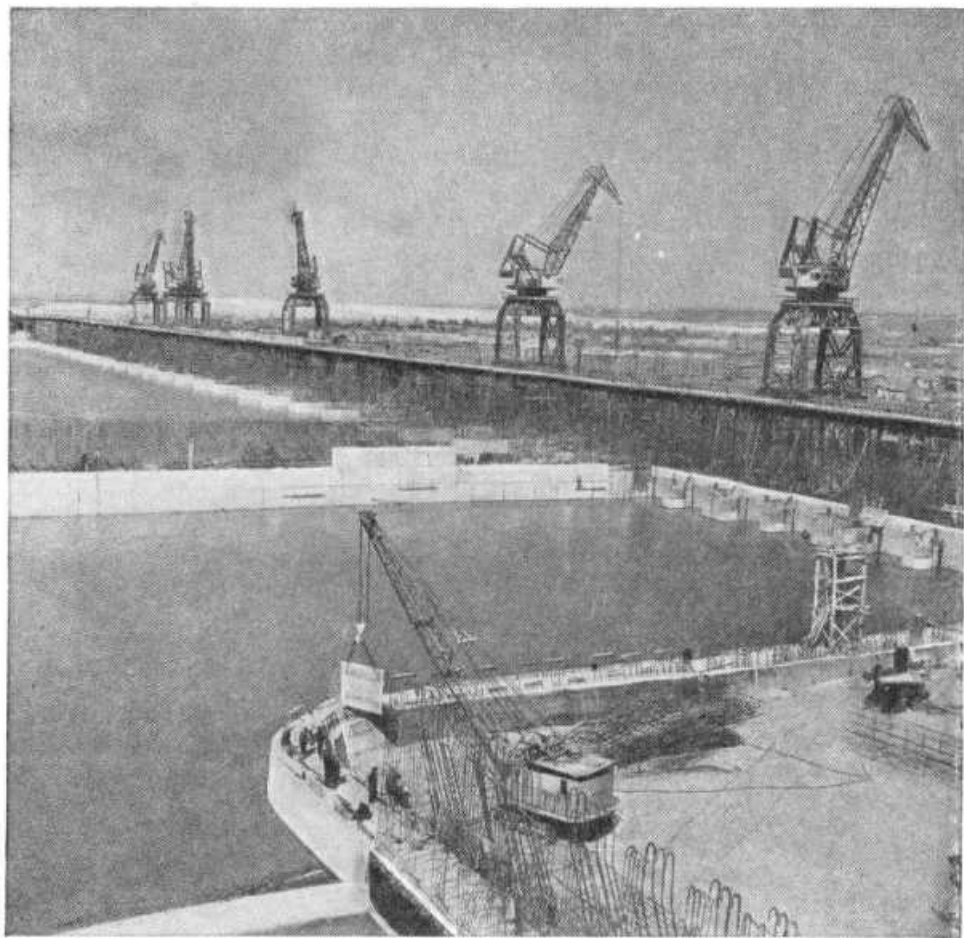
О сооружении Волго-Донского канала Ленин мечтал еще в первые годы советской власти. Владимир Ильич охарактеризовал планы создания канала как могучий рычаг, способный повернуть экономику отсталых районов юго-востока страны в сторону невиданного подъема и процветания.

Ныне ленинско-сталинский замысел осуществлен. В местах, где героически сражались бойцы сталинской обороны Царицына, там, где шли кровопролитные сражения за Сталинград в годы Великой Отечественной войны, осуществлена первая стройка коммунизма.

В торжественный час открытия Волго-Донского судоходного канала имени Владимира Ильича Ленина каждый из нас первое слово благодарности и горячей любви обращает к родному Сталину — инициатору великих строек коммунизма, вдохновителю и организатору всемирно-исторических побед советского народа!

У микрофона — министр речного флота СССР товарищ З. А. Шашков:

— Открытие Волго-Донского судоходного канала имени В. И. Ленина для регулярного движения пассажирских и грузовых судов войдет в летопись нашей Родины как событие большого исторического значения.



Этот снимок сделан в 1951 году, когда Цимлянский гидроузел еще строился.

Завершение гигантских работ по строительству Волго-Донского судоходного канала имени Ленина позволило соединить все моря европейской части Советского Союза — Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Черное — в единую воднотранспортную систему и приступить к перевозкам массовых грузов по новому водному пути...

Строительство Волго-Донского канала и его пуск в эксплуатацию —

новое яркое проявление заботы Коммунистической партии и товарища Сталина об улучшении условий труда и жизни советских людей, о процветании нашей Родины...

Министр говорит, что строительство канала — героический трудовой подвиг советского народа.

— ...В завершении строительства Волго-Донского судоходного канала, как и во всех успехах Советского Союза, простые люди всех стран видят яркое проявление мирной политики нашего государства, направленной на предотвращение новой войны, на укрепление мира во всем мире.

От имени и по поручению Совета Министров Союза Советских Социалистических Республик и Центрального Комитета Всесоюзной Коммунистической партии, — говорит он, — поздравляю строителей и всех трудящихся с успешным завершением строительства Волго-Донского судоходного канала и объявляю Волго-Донской судоходный канал имени Владимира Ильича Ленина открытым для эксплуатации!

Товарищ Шашков провозглашает здравицы в честь советского народа, народа-творца, народа-созидателя, в честь родного Советского правительства, Коммунистической партии, в честь мудрого вождя и учителя советского народа, продолжателя бессмертного дела Ленина — великого Сталина.

Тысячи людей аплодируют. Овация похожа на морскую бурю. Волнами перекатываются крики «ура», их слышно на много километров вокруг.

Как всегда бывает в торжественные минуты, словно из глубины сердец возникает мелодия партийного гимна «Интернационал».

Мы наш, мы новый мир построим! —

разносятся над волжскими берегами и берегами канала величественные слова.

Я всматриваюсь в лица поющих. Это вдохновенно поют о себе строители нового мира. Особо значительным в их устах становится каждое слово партийного гимна.

Начальник строительства Волго-Донского канала товарищ И. С. Шикторов от имени строителей передает благодарность машиностроителям и металлургам Москвы, Ленинграда, Свердловска, Киева, Урала, Донбасса, Сибири и коллективам предприятий Сталинграда — всем, кто своим самоотверженным трудом способствовал выполнению заказов Волго-Дона. Он рассказывает о том, как коллектив строителей овладел

могучей техникой и показал чудеса героизма на стройке, и это позволило сократить сроки строительства.

Товарища Шикторова сменяет на трибуне представитель трудящихся Ростовской области, донской казак, колхозник Богаевского района товарищ Н. Т. Климов. Он говорит о тяжелой жизни беднейшего казачества до Великой Октябрьской социалистической революции, вспоминает, какими были раньше Донские и Сальские степи, как выжигало их солнце, как одолевали людей засухи и суховен.

— Орошаемое земледелие уже в этом году дало первый результат, — говорит донской казак и высоко над головой поднимает огромный пшеничный сноп. — Посмотрите на этот сноп из колхоза имени Андреева, Аксайского района, на эту первосортную донскую пшеницу. Ее мы получили триста пудов с гектара! Такое же положение во всех колхозах орошаемого земледелия. Вот что дал нам Волго-Дон уже в этом году! А что будет, когда мы овладеем как следует агротехникой поливного земледелия! Мы будем собирать зерна намного больше. Родина дополнительно получит миллионы пудов хлеба. Кроме пшеницы, мы выращиваем теперь рис, хлопок и другие ценные культуры.

На трибуне — молодой инженер, начальник шагающего экскаватора-гиганта «ЭШ-14-65» товарищ А. П. Усков.

Десять лет назад офицер-артиллерист А. Усков командовал батареей и сражался в Донской степи, неподалеку от того места, где в годы великой стройки ему пришлось руководить работой самого большого экскаватора и прорыть участок канала длиной около пяти километров, шириной до двухсот метров. С гордостью говорит товарищ Усков о своей машине:

— Наша замечательная машина, творцы которой удостоены Сталинской премии, заменила собой не менее десяти тысяч землекопов. Если весь экипаж экскаватора, состоящий из семнадцати человек, принялся бы перебрасывать около трех миллионов вынутых им кубометров земли вручную, то потребовалось бы на это пятьсот лет...

Анатолий Усков рассказывает о работе своих товарищей, знатных экскаваторщиков Дмитрие Слепухе, Иване Селиверстове, Иване Худякове, Иване Ермоленко, Владиславе Ключеве, Михаиле Митрошине и других.

От имени строителей инженер Усков благодарит товарища Сталина за огромную повседневную заботу о советских людях.

К микрофону подходит молодой широкоплечий рабочий со знаком

лауреата Сталинской премии на груди. Его хорошо знают сталинградцы: это знатный сталевар завода «Красный Октябрь» Петр Тушканов.

Петр Тушканов родился в 1928 году. В 1945 году он пришел со своими товарищами из Хоперской станицы в разрушенный Сталинград, поступил в ремесленное училище. Юные сталевары учились и одновременно работали, а по воскресеньям засыпали следы войны — воронки и траншеи, сажали деревья. Плодоносящие вишни на заводском дворе «Красного Октября» посажены их руками. Петр Тушканов и его товарищи восстановили завод, добились рекордных плавок на мартеновских печах и дают стране замечательную сталь. Звание лауреата Сталинской премии присвоено Петру Тушканову за усовершенствование скоростных методов сталеварения.

Оратор передает славному коллективу строителей Волго-Дона привет трудящихся Сталинграда и области. Он рассказывает о вкладе, который внесли сталинградцы в дело великой стройки, о счастье быть участником строительства коммунизма, о том, что нас ждут впереди новые грандиозные дела.

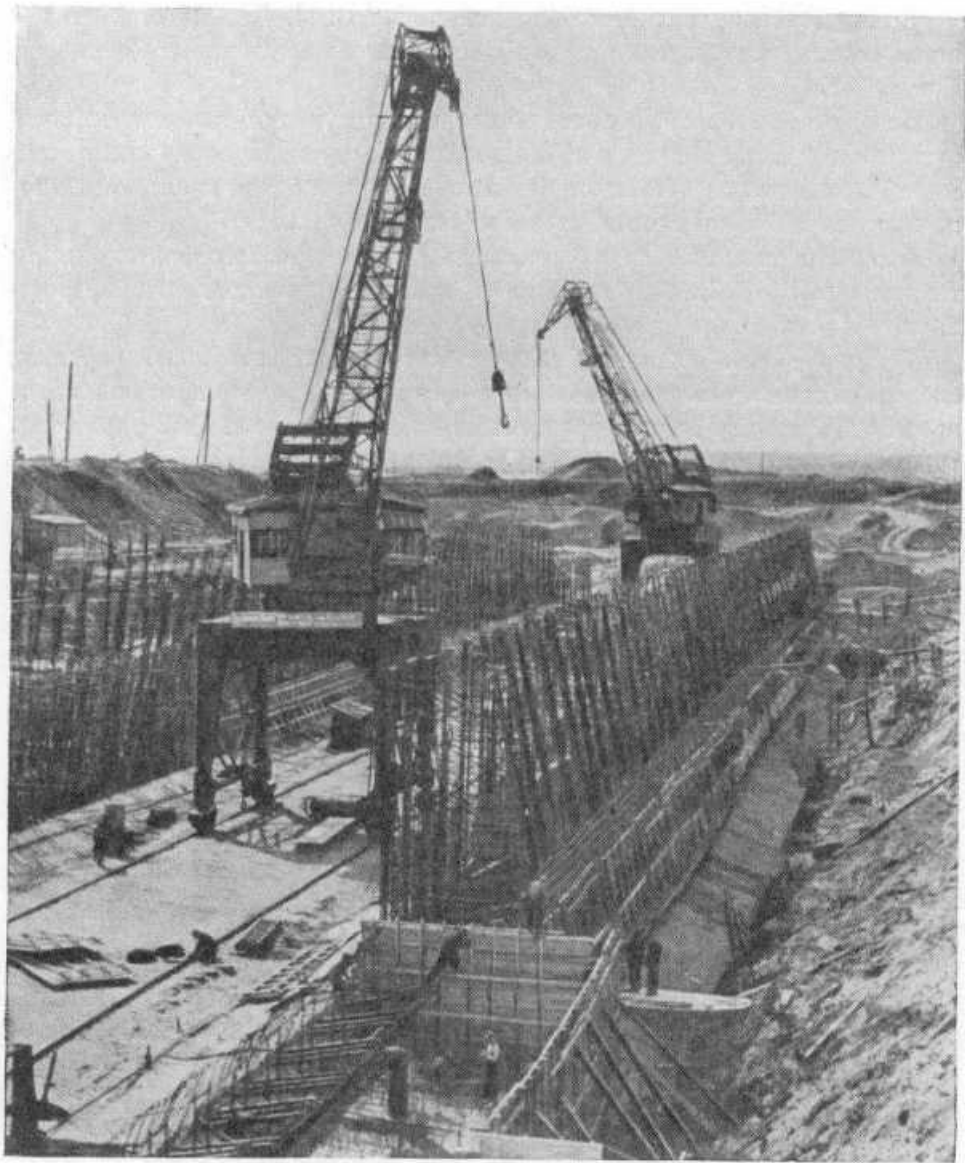
Вслед за ним выступает начальник Волго-Донского речного пароходства товарищ М. Г. Андреев. Принимая канал из рук строителей в эксплуатацию, он обещает, что речники приложат все силы и знания, чтобы не на словах, а на деле оправдать оказанное им высокое доверие.

Участники многотысячного митинга принимают приветствие товарищу Сталину.

Над площадью разносятся слова, обращенные к вождю:

«...Вступил в строй первенец великих строек коммунизма. Сбылась вековая мечта нашего народа о соединении двух великих рек — Волги и Дона. Завершен великий сталинский план соединения всех морей европейской части СССР в единую водную транспортную систему. От северных морей до субтропиков, через всю страну пролегла величайшая в мире судоходная трасса, связавшая крупнейшие экономические районы страны. Москва, столица нашей Родины, стала портом пяти морей...

Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина построен на священной земле, где дважды решалась судьба нашей Родины, где советский народ под Вашим мудрым руководством, товарищ Сталин, одержал всемирно-исторические победы. Сегодня в городе, носящем Ваше славное имя, мы вместе со всем советским народом отмечаем новую, выдающуюся победу мирного созидательного труда.



Строительство шлюза на Волго-Доне.

Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина строила вся наша страна, все братские республики многонационального Советского Союза.

Завершение первой великой стройки коммунизма вызвало горячий отклик в сердцах миллионов трудящихся всех стран. Простые люди всего мира еще и еще раз наглядно убедились в миролюбивой политике и мирном труде советского народа, строящего коммунизм...»

Митинг окончен. Сейчас состоится парад судов речного флота, а затем теплоход «Иосиф Сталин» направится в канал и откроет по нему регулярную навигацию.

Сегодня — день авиации. Сейчас в Москве идет воздушный парад, и, словно частица этого парада, над широким многокилометровым полем, где происходит митинг, проносятся стремительные самолеты. Ими управляют молодые спортсмены-летчики.

Девятнадцать больших теплоходов и пароходов, малые суда и катера уже выстроились для парада. Трепещут по ветру праздничные флаги. Команды судов в четких шеренгах стоят на верхних палубах.

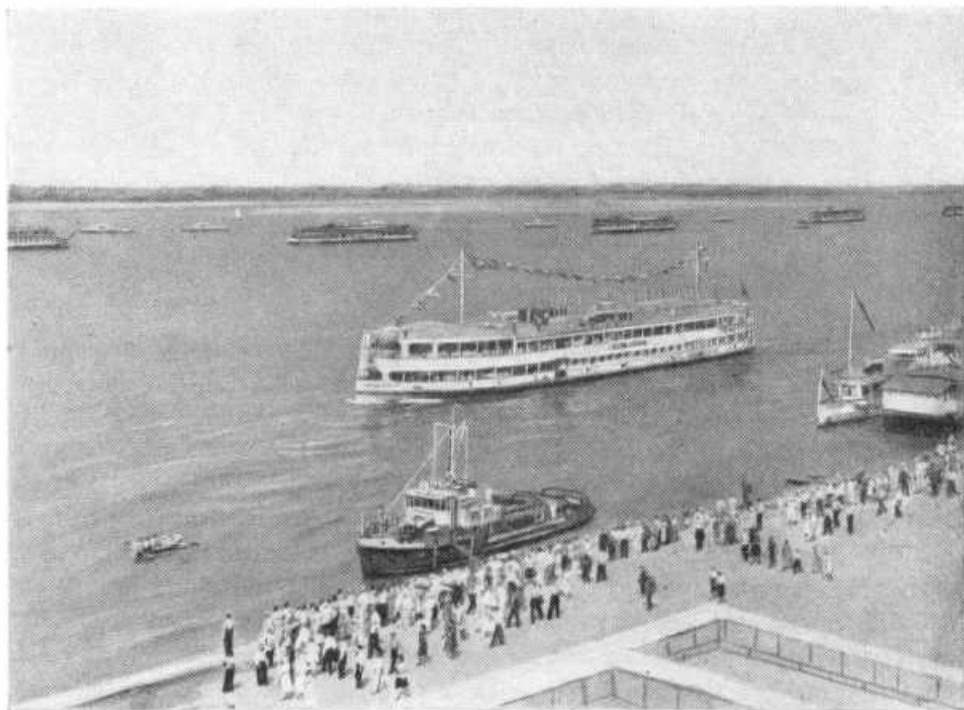
На маленьком катере «Ураган» министр речного флота принимает парад судов. Катер почти летит над водой, оставляя за собой высокие и острые гребни воды.

Обходя строй кораблей, министр поздравляет коллективы судов с исторической победой.

Катер пришвартовывается к борту теплохода «Иосиф Сталин». Министр и приглашенные участники митинга поднимаются на палубу теплохода.

Поют над Волгой гудки, флагманский корабль торжественно начинает свой путь к Волго-Донскому судоходному каналу.

У корабля бесшумный ход.
Он, тих и скор,
В речной простор
Турбинным лебедем плывет.
И за Красноармейском вдруг,
Свершая плавный полукруг,
Заходит в правый поворот.
Знакомых мест ты не узнал?
Немудрено!



Парад кораблей в честь открытия канала.

Не так давно
Буран шары колючек гнал
От Волги к Дону.
А теперь
К пяти морям открыта дверь —
Здесь начинается канал.
Вода сверкает, словно сталь.
Давным-давно
Сошла волной
Ее бурлацкая печаль.
Высоковольтные столбы,
Как будто линии судьбы,
Стремятся в голубую даль.

Страна моя, любовь моя!
Заложен тут
Великий труд
В преображенные края.
Пусть он сегодня скрыт водой,
Листвой деревьев молодой,
Но те, кто строили моря,
Не позабудут знойных дней
Суровых лет,
Таких побед,
Что чем труднее, тем верней,
Тем сад раскидистой цветет,
Тем выше дерево растет,
Чем глубже мощь его корней!

Справа от нас — высокая причальная эстакада. Ее возводили нынешней весной, в пору высокого паводка. Строители укладывали бетон, рискуя быть захлестнутыми вешними водами Волги. Они успевали лишь на несколько сантиметров поднять над водой уровень бетонной кладки, а вода все прибывала и прибывала и уже подходила к краю свежего бетона. Но вода не успевала нагнать бетонщиков и разрушить сложенную ими эстакаду.

Бетонными работами руководила здесь комсомолка Зоя Ивашковская, молодой техник. В самое трудное время заболел начальник участка, и Зое пришлось заменить его. Она с честью справилась с задачей: высокая причальная эстакада оказалась сильнее бурных весенних волжских волн.

Впереди уже видна арка первого шлюза. Широкая красная лента протянута между бетонными берегами. По традиции, разрезание ленты будет означать открытие нового водного пути. Тысячи людей устремились к берегам канала, чтобы присутствовать при историческом моменте.

Микрофон установлен на верхней палубе теплохода. Звукозаписывающие аппараты уже работают — они фиксируют торжественный гул приветствий, возгласы, доносящиеся с берегов. Кино- и фотокорреспонденты, выискивая лучшие точки для съемки, забрались на арку, образующую ворота при входе в канал. Но на еще более высокие места вскарабкались мальчишки — юные жители города Красноармейска.

В руках министра речного флота появились ножницы. Теплоход плавно

приближается к ленте. Вот уже нос его поравнялся с шелковой полосой. Министр разрезает ленту, и стальные ворота первого шлюза впереди теплохода широко открываются, давая ему дорогу.

Теплоход «Иосиф Сталин», возглавляя караван пассажирских судов, входит на первую ступень замечательного водного пути. Из репродуктора раздается громкий командирский голос: «Капитану теплохода «Иосиф Сталин» приготовиться к шлюзованию!»

Звучит торжественный гимн. На берегах и на палубах теплохода люди обнимают друг друга, высоко подбрасывают букеты цветов. Крики «ура», приветственные возгласы, всеобщее ликование...

Грандиозна триумфальная арка первого шлюза. Золотыми буквами на ее фронте выложены слова: «Слава великому Сталину!»

На левом пилоне арки начертаны строки из письма воинов Сталинградского фронта товарищу Сталину:

«Перед лицом наших отцов, поседевших героев Царицынской обороны, перед полками товарищей других фронтов, перед нашими боевыми знаменами, перед всей Советской страной мы клянемся, что не посрадим славы русского оружия, будем биться до последней возможности.

Под Вашим руководством отцы наши победили в Царицынской битве, под Вашим руководством победим мы и теперь, в великой битве под Сталинградом!»

Вспоминается, как писалось это письмо. Был ноябрь, по Волге шла шуга — мелкий лед, отрезавший путь катерам сталинградской переправы. Фашистские войска бросались в атаки каждые полчаса; самолеты с черными крестами на крыльях нещадно бомбили наши позиции днем и ночью. В эти едва ли не самые трудные часы боя в траншеях и подвалах, пока остывали стволы автоматов, воины Сталинграда ставили свои подписи под историческим письмом вождю.

На правом пилоне триумфальной арки — слова из приказа Верховного Главнокомандующего товарища Сталина от 7 ноября 1943 года:

«Вражеские орды рвались к Волге для обхода Москвы с востока, осаждали подступы к Закавказью. Но Красная Армия грудью своей преградила путь врагу. Наши войска остановили иноземные разбойничьи орды, а затем, разбив их под Сталинградом, стремительно погнали их на запад».

Эти волнующие слова открывают страницу истории нашей Родины, страницу, предшествовавшую созданию великой стройки коммунизма —

прекрасного водного пути, плещущего сейчас своими прозрачными волнами.

Вот она — дорога голубая!
Дон и Волга соединены!
Теплоход выходит, разрубая
Острым килем гребешок волны.

На местах великого сраженья
Памятником славы боевой
Выросло чудесное творенье
Мирного народа моего.

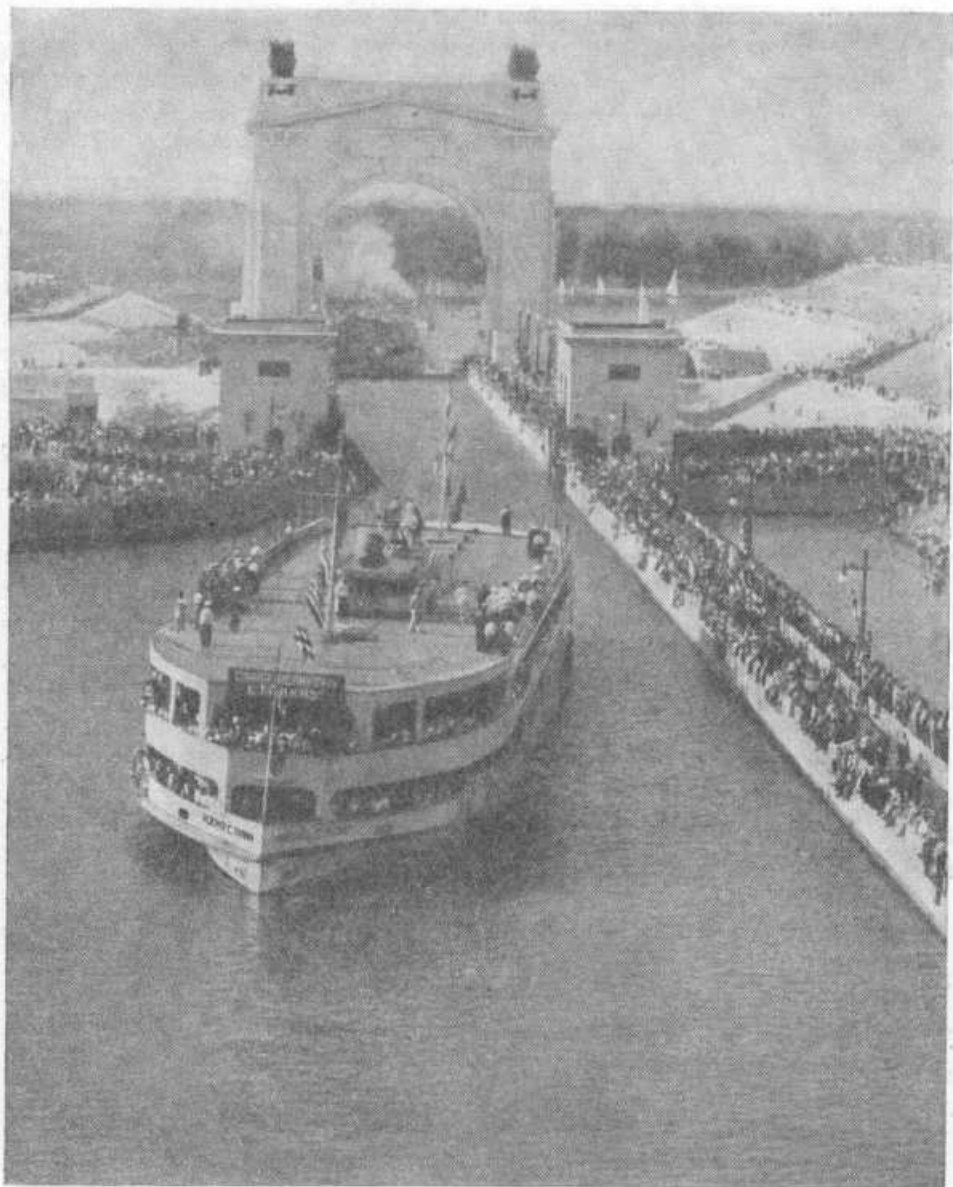
Новый путь мы дали древним рекам,
Дали влагу высохшим степям.
Строить мир для счастья человека
Мудрый Сталин поручает нам.

Сколько здесь заложено бетона,
Сколько было вынута земли!
А сегодня в берегах зеленых
Двигутся красавцы-корабли.

И уже о новом — наши думы,
И направлен в будущее взгляд.
Волго-донцы едут в Кара-Кумы,
В Куйбышев, и в Крым, и в Сталинград.

Землю превращая в сад цветущий,
Трудятся строители весны,
Сыновья счастливой и могучей
Ленинской и Сталинской страны.

Пять морей слились в шестом — Цимлянском,
Празднует победу наш народ.
В громе строек, шагом великанским
К коммунизму Родина идет!



Теплоход «Иосиф Сталин» выходит из 1-го шлюза.

Стальные ворота сошлись вновь, и теплоход начинает медленно подниматься у стенки шлюза. Вот он уже поравнялся с людьми, расположившимися на бетонных парапетах этого сооружения. Бурные водопады наполняют шлюз, и наша высокая палуба постепенно становится вровень с фонарями на столбах, куда тоже сумели забраться мальчишки.

Девять дней тому назад теплоход «Иосиф Сталин» проходил шлюзование на канале имени Москвы. Четко и быстро наполняли речники камеры шлюзов водой, открывали и закрывали ворота. Еще бы! За их плечами пятнадцатилетний опыт. Можно было ожидать, что эксплуатационники Волго-Дона будут долго проводить шлюзование. Ведь они делают лишь первые шаги, у них еще нет опыта. Но нет! Шлюзование на Волго-Доне по быстроте и слаженности ничем не отличалось от шлюзования на канале имени Москвы.

Как быстро прошли мы первый шлюз — минут за пятнадцать, не более! Архитектура шлюза вызывает восхищение. Сколько труда и смелой инженерной мысли вложено в его проектирование и строительство!

Этот шлюз начали строить позже других — первый бетон был здесь уложен в мае 1951 года. Близость к Волге создавала огромные трудности для строительства — подземные воды стремились затопить котлован, и если бы не изобретение советских ученых — иглофильтры, — неизвестно, как удалось бы завершить строительство этого шлюза. Иглофильтры — это острые трубы, забитые глубоко в землю. Несколько тысяч таких иглофильтров позволило перехватывать подземные воды и откачивать их. Это обеспечило нормальные условия для производства строительных работ. Стоило лишь на час прекратить откачку, как уровень воды в котловане поднимался на целый метр.

За теплоходом, прошедшим первый шлюз, устремились сотни пловцов. Наиболее умелые из них аплодируют, высоко над водой подняв руки.

Между первым и вторым шлюзами мы проплываем историческое место. Здесь 31 мая 1952 года, в 13 часов 55 минут по московскому времени, навсегда соединились воды двух великих русских рек — воды Дона сомкнулись с водами Волги!

Матросы теплохода ведром зачерпнули из канала донскую воду и пьют ее, запрокинув головы, обливая ее чистыми струями свои новенькие форменные матроски.

Как вкусна донская вода!

Вон на берегу загорелый, бронзоволицый человек, повидимому строитель канала, опускает на бечевке бутылку к голубой волне и добытой таким образом водой угощает своих соседей — знакомых и незнакомых.

На теплоходе «Иосиф Сталин» плывут по каналу руководители стройки. Когда мы входим во второй шлюз, начальник строительства канала, уже передавший свое детище в руки эксплуатационников, поднимается на палубу. Его встречают товарищи. Рукопожатиям, объятиям, приветствиям нет конца.

Теплоход подошел к третьему шлюзу.

Огромные трудности пришлось преодолеть строителям третьего шлюза. Их мучили оползни. Экскаваторы вырывали котлован, а земля напозвала снова. Если врагом строителей первого шлюза была вода, то врагом строителей третьего шлюза стала земля. В этом единоборстве все же победили строители, хотя им пришлось сделать тройную работу.



Как вкусна донская вода!

Два года назад здесь впервые начали работать бетононасосы — умные машины, изобретенные в нашей стране, позволившие во много раз ускорить кладку бетона.

Теплоход прошел по волжской «лестнице» и вступил в четвертый шлюз — на первую ступеньку Чапурниковской «лестницы».

На борт теплохода поднялся смуглый человек невысокого роста. Его маленькие черные глаза сияли радостью. Лицо показалось знакомым. Мы долго смотрели друг на друга, стараясь вспомнить, где встречались раньше. Я вспомнил! Да ведь это же тот самый комсомолец Мичко, с которым мы встречались на строительстве канала Москва — Волга! Он мечтал руководить большим строительством, мечтал построить шлюз. И вот мечта его сбылась.

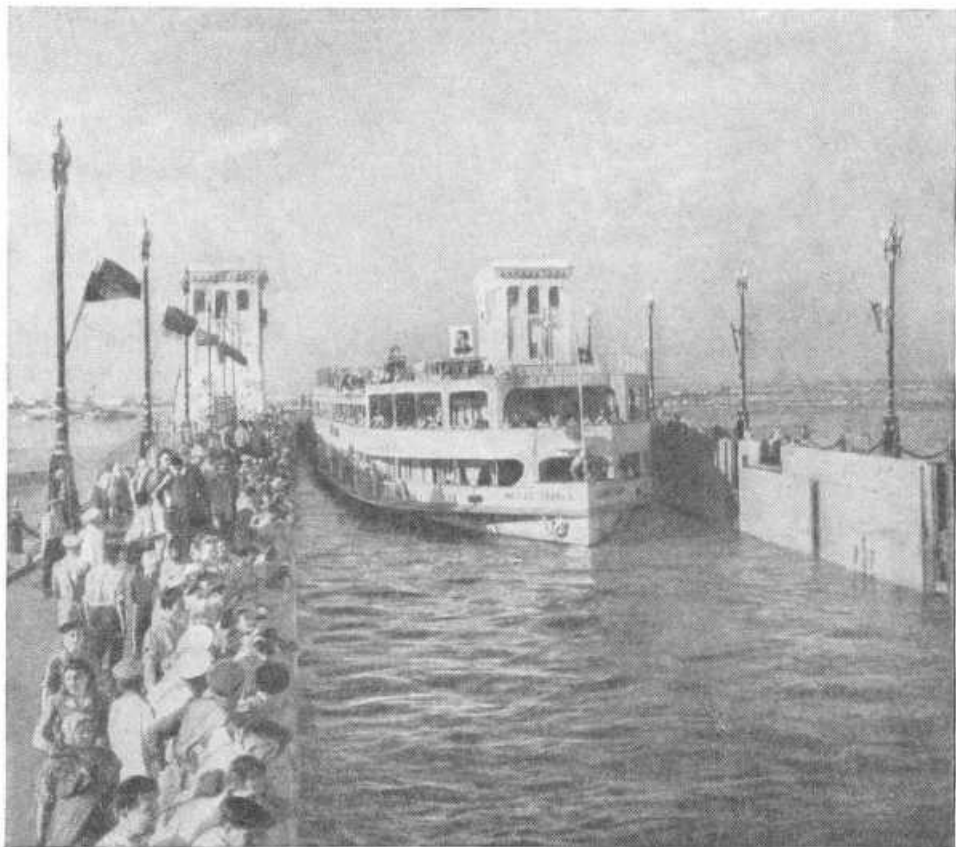
Так сама наша советская жизнь определяет судьбы людей. Но не воспоминания далекого прошлого, которыми обычно делятся люди, долго не видавшие друг друга, занимали нас сейчас. Разговор шел о самом близком, недавнем — о строительстве Волго-Дона, и еще больше — о будущем. Начальник строительства четвертого шлюза товарищ Мичко сейчас сдает дела и получает назначение на новую стройку.

Когда он говорил, что расстанется с Волго-Доном, в его голосе прозвучала нота, которую приходилось часто слышать у строителей, когда их труд был близок к завершению. Глубокая любовь к созданному своими руками — с таким чувством расстаются строители с завершенной стройкой.

Я запомню этот вечер,
Эту встречу на Дону,
Вас, механик и диспетчер,
Добрым словом вспомяну.

И тебя, прораб усталый,
Что задумчиво сказал:
— Зачинатели канала,
Скоро мы сдаем канал...

Мы копали котлованы,
Трассу трудную вели,
А речные капитаны,
Как хозяева, пришли.



В 3-м шлюзе.

Не пойму я — дóрог, что ли,
Холостяцкий наш уют?
...Штаб селился в новой школе, —
Школу детям отдают.

В частой смене местожительств
Гнезд насиженных не жаль,
Но всегда в конце строительства
Есть и радость и печаль.

Здесь суровой жизнью жили,
Не грустили от того,
В плюсовой бетон вложили
Твердость сердца своего.

А теперь канал откроют...
Самый первый пароход
Новые каналы строить
Нас отсюда увезет.

Вечно строить — дело наше,
И годочков через пять
Где-нибудь в Тахиа-Таше
Запечалимся опять.

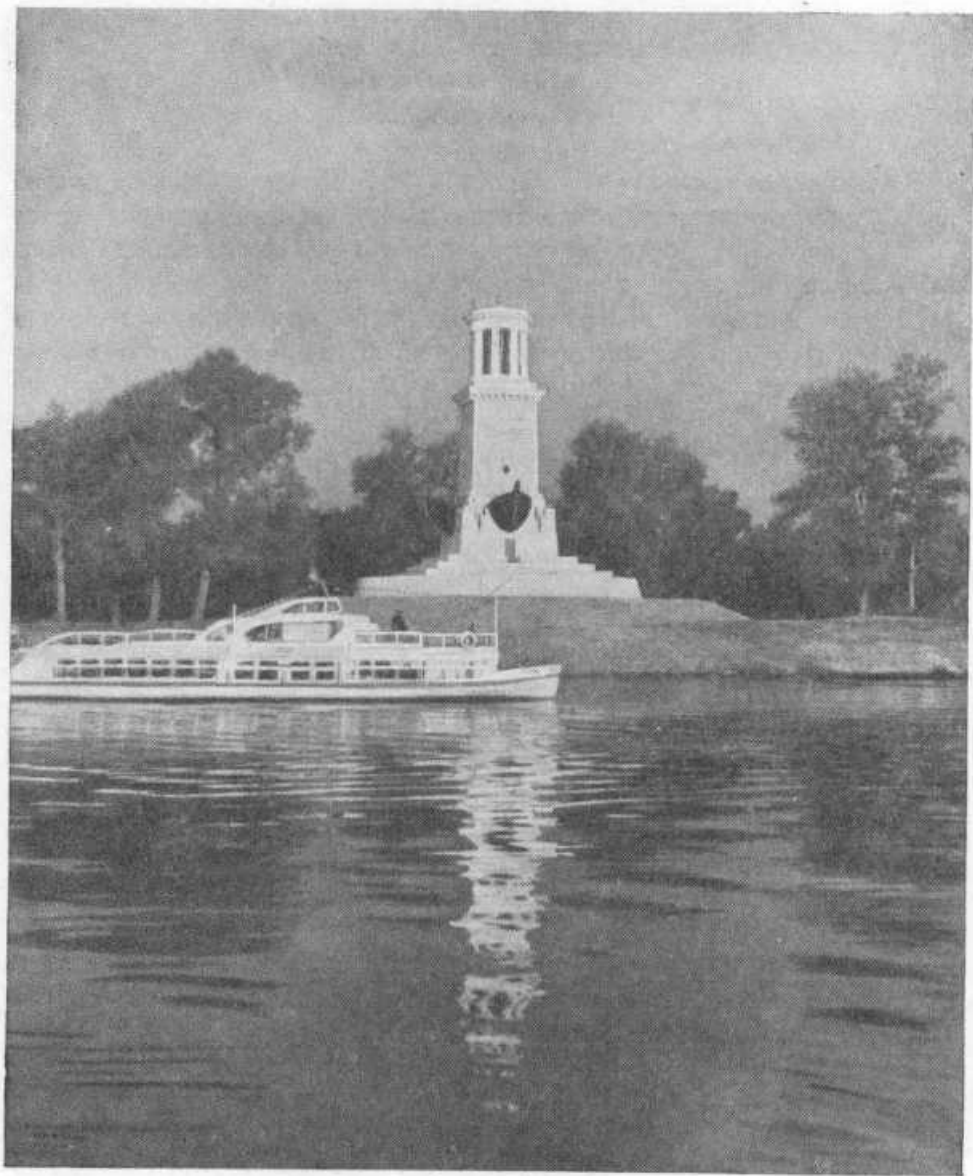
Вспомним, как мы к вихрям пыли
Привыкали... Ничего!
И в расцвет пустынь вложили
Трепет сердца своего.

С каждым годом планы шире,
Соберемся снова в-путь.
Есть такой проект: в Сибири
Реки к югу повернуть.

Вспыхнет свет электростанций
Над тайгой через года,
Будет грустно расставаться
С новым детищем тогда.

И опять, ведя каналы,
Не забудем мы того,
Как в тайге взрывали скалы
Силой сердца своего.

И прораб взглянул влюбленно
На димлянские огни.
Инженеры шли вдоль Дона,
Призадумались они.



На берегах Волги, у входа в канал, выросло невиданное здесь доселе сооружение — маяк.

Степь темнела постепенно.
И сказал друзьям прораб:
— Вот и на ночную смену,
Кажется, идти пора...

Теперь все это позади — и ночные смены, и борьба с водой во имя воды, и борьба с оползнями, и невиданная в мире по темпу укладка бетона.

У каждого шлюза пестреют газоны и цветники. Словно охраняя трассу канала, шеренгами стоят вдоль его берегов деревья.

Деревья и цветы над водой совершенно преобразили облик степи между Волгой и Доном. В прошлом это были места, где и трава-то чуть зеленела, да и то лишь весной; преобладающими красками здесь были коричневая и желтая.

Быть может, строители, у которых было столько основных и срочных работ, могли не торопить природу, положиться на то, что в будущем она расцветет сама? Нет! Озеленение канала входило в план первостепенных, основных работ. Иначе и не могло быть: в облике будущего канала бетон, земля, вода и зелень сливались в представлении строителей в единое целое.

В конце прошлого года затянувшаяся осень создала на стройке трудное положение. Земля и глина настолько размокли, что строителям половину всех своих усилий приходилось тратить на то, чтобы вытаскивать машины из грязи. Многие забои экскаваторов оказались отрезанными. Из-за распутицы самосвалы не могли подойти к забоям, чтобы брать и отвозить вынутый грунт. Даже главная магистраль — шоссейная дорога, идущая вдоль трассы — в тех местах, где она пересекала канал (мосты только строились), стала непроезжей. Однако во всех строительных районах можно было увидеть, как сквозь размокшую глину пробивались грузовики с необычным грузом: в кузовах стояли деревья; их корни, облепленные землей, были запакованы в квадратные ящики.

Везли также нарезанный плитками дерн. По берегам вдоль сухого еще ложа канала, мощенного камнем, шли землекопы с непривычными для этих мест орудиями в руках — лопатами. Они выкапывали ямы для посадки деревьев и кустарников.

В те дни на одном из готовых участков канала — у Береславских заградительных ворот — мы увидели в низине темный квадрат, похожий издали на полк, стоящий сомкнутым строем. Когда подошли ближе, ока-



Строители и зимой сажали деревья вдоль трассы канала.

залось, что это кустарники, сложенные ветка к ветке и готовые к тому, чтобы рассредоточиться вдоль берегов для их обороны.

Несмотря на то что распутица ставила под угрозу выполнение плана бетонных, земляных и монтажных работ, работы по озеленению не были отодвинуты. Распоряжения о посадке цветов и деревьев можно было услышать и в кабинете начальника политотдела, и у главного инженера, и в коттеджах, где размещались конторы строительных участков. Вопрос о газонах с цветами и многолетней травой обсуждался наравне с вопросом об укладке бетона. Бетон и цветы — неразрывные части великой стройки!

Начальник конторы озеленения, тихий человек (орденские ленточки на его пиджаке могли бы рассказать о его большом боевом пути), не-

сколько часов подряд рисовал перед нами картину лесных полос, которые встанут вдоль канала.

— Многое из того, что сделано на канале, — говорил он, — будет скрыто под водой, а наверху будут красоваться лес и зелень. Мы создадим новый пейзаж. Перед нами стоит задача — с помощью зелени защитить канал от окружающих степных пространств и регулировать водный режим.

Начальник назвал тогда некоторые цифры: 2000 деревьев — декабрьский план. Весна 1952 года — 12 тысяч взрослых деревьев, более 1 миллиона саженцев, 22 миллиона семян древесных пород...

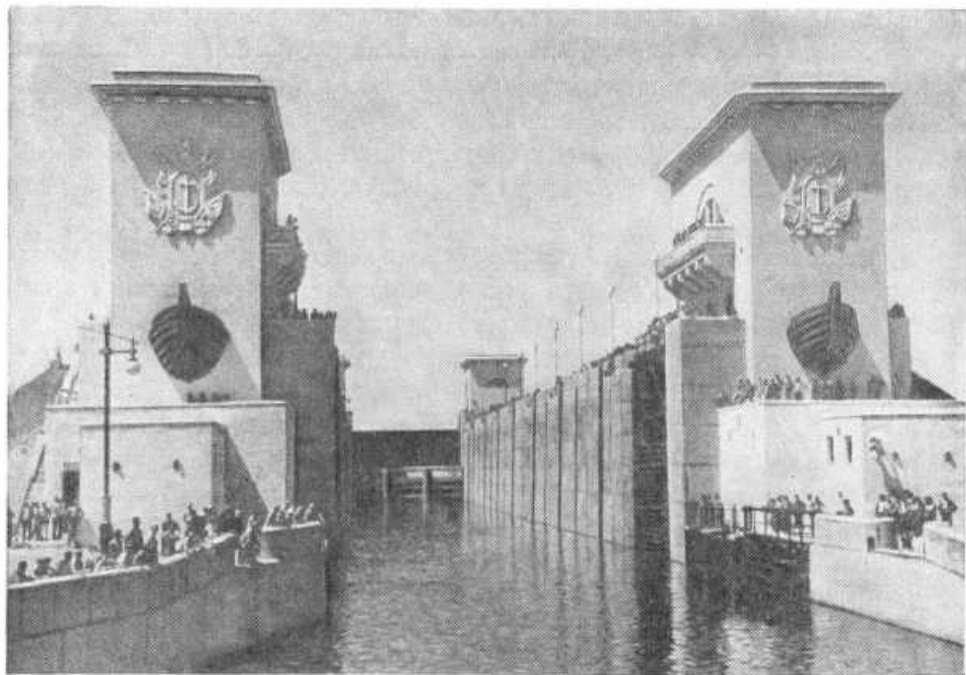
Труды озеленителей уже дали свои результаты: суховеи не занесут канал песком. Будет обеспечен и надлежащий водный режим. В осуществленном плане озеленения канала, так же как и во всей стройке, воплощена мечта о прекрасном.

Это в равной степени относится и к архитектурному оформлению канала. Архитектура сооружений Волго-Дона родственна архитектуре московского метро, высотных зданий столицы и лучших домов, построенных в разных городах. Она знаменует возникновение и утверждение нового стиля — советского, коммунистического. В нем легко и свободно сочетаются классика русского зодчества с новой, социалистической архитектурой, использующей могучую современную технику.

Главная тема архитектурного оформления Волго-Дона — боевые и трудовые подвиги советского народа. Канал явился прекрасным памятником победоносной Сталинградской битвы — ведь советские воины героически прокладывали путь к нашей мирной созидательной жизни!

Скульптор Евгений Викторович Вучетич, автор монументальной скульптуры Иосифа Виссарионовича Сталина, с группой архитекторов Волго-Дона стоит на корме теплохода. О чем они беседуют, пристально рассматривая каждую деталь в сооружениях, мимо которых проплывает теплоход? Они обсуждают будущие проекты: каким будет здание Сталинградской ГЭС, как будет оформлен канал Волга — Урал, какова будет роль восточной архитектуры на Главном Туркменском канале. Во всех разговорах и беседах сегодня, на завершенной уже стройке, чувствуется неудержимое стремление идти вперед, в будущее!

Из каюты выходит на палубу пожилой человек с открытым высоким лбом. Это Сергей Яковлевич Жук, наш известный гидростроитель, начальник «Гидропроекта» и главный инженер Волгодонстроя. Под его ру-



6-й шлюз канала.

ководством выполняются проектно-исследовательские и исследовательские работы, связанные со строительством Куйбышевской и Сталинградской ГЭС, Южно-Украинского и Главного Туркменского каналов.

Сергей Яковлевич вспоминает, как пятнадцать лет назад он ехал по каналу Москва — Волга на этом же теплоходе «Иосиф Сталин», открывавшем навигацию. Много волжской воды пришло с тех пор в Москву, неизмеримо выросла за эти годы отечественная техника, новый размах приобрели созидательные работы.

Теплоход идет по Чапурниковской водной «лестнице». Здесь шлюзы расположены очень близко один от другого, и техническое название «лестница» себя вполне оправдывает. Словно по голубым ступеням, мы поднимаемся на водораздел, высшую точку канала — восемьдесят восемь метров над уровнем Волги.

Вот шестой шлюз — один из самых трудных объектов строительства.

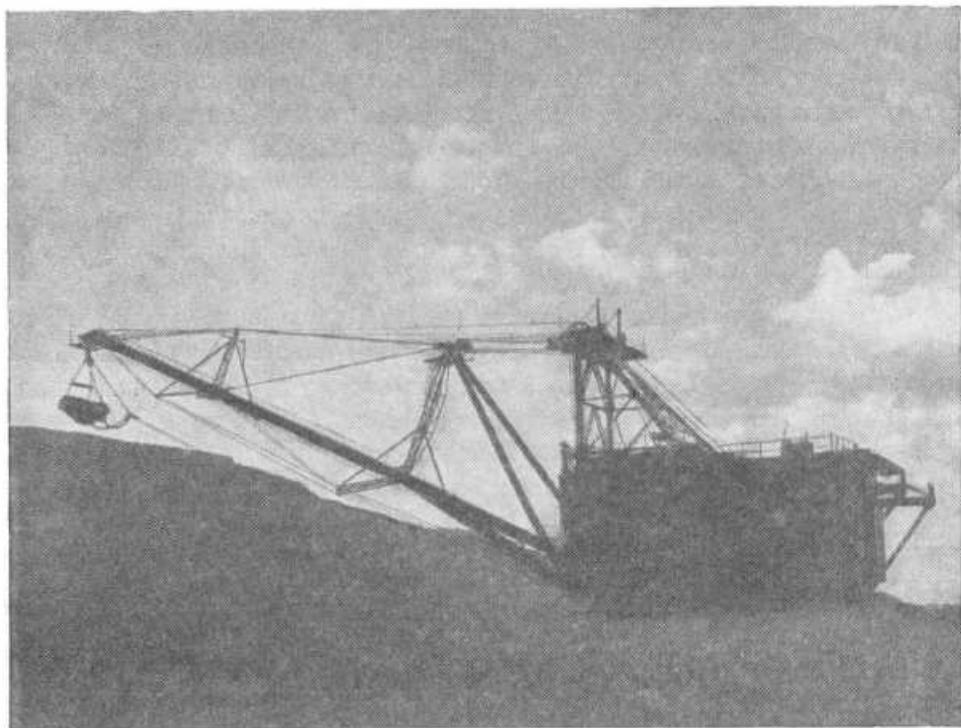
Подпочвенные воды располагались здесь в три слоя, и грунт этот получил название «слоеный пирог». Горьким оказался этот «пирог»! Возникло даже сомнение в возможности построить шлюз на этом месте. Но если бы постройка шлюза оказалась здесь невозможной, пришлось бы переносить всю трассу канала. Стараниями строителей шестой шлюз был возведен на запланированном месте и точно в срок пропустил подступившую к нему донскую воду.

Когда теплоход вошел в камеру восьмого шлюза, мы особенно внимательно осматривали его гладкие стены, облицованные квадратными плитами. Рассказывали, что в устоях шлюза имеется ниша — она закрыта, и ее невозможно различить сейчас, — где, по старинной традиции, замурована бутылка с листом бумаги — письмом в грядущее. Долгие века лежать этому письму — навсегда сложены сооружения Волго-Дона! Никто не раскроет бутылки и не прочтает письма строителей, в котором говорится: «В момент строительства первой стройки коммунизма идет всемирная борьба за мир, за прекращение войны. Лозунг нашего времени — миру мир! В стране идет великое строительство на Волге, Днепре, Аму-Дарье...» И далее в письме приведен список строителей восьмого шлюза.

Теплоход поднимается по шлюзам «лестницы» все выше и выше, словно не хочет расстаться с этим замечательным днем и восходит на гору, чтобы дольше видеть солнце. За шлюзами, обрамленными белокаменными башнями, над новой донской степью розовеет закат...

Мы на вершине водораздела, высоко над Доном, и еще выше — над Волгой. Теплоход плывет сейчас, как по долине, глубоко врезанной между горами. Это не старые горы, не складки земной поверхности. Эти горы насыпал большой шагающий экскаватор «ЭШ-14-65», начальник которого Анатолий Усков выступал сегодня на митинге в Красноармейске. Вот сколько земли пришлось вынуть из русла канала!

Пионеры, едущие на теплоходе, непременно хотели увидеть знаменитый «большой шагающий». И вот с левого борта теплохода показалась высоко взметенная в вечернее небо стрела. Этот экскаватор задержался на берегах канала. Многие другие машины в собранном или разобранном виде уже отправились на платформах в Куйбышев, в Сталинград, в Туркмению. Уехали малые шагающие, однокубовые и трехкубовые экска-



Большой шагающий экскаватор.

ваторы. (Однокубовый экскаватор, еще не так давно казавшийся машиной, получил сейчас ласковое и снисходительное прозвище «малыш».)

Юные путешественники окружили одного из наших спутников-инженеров и забросали его вопросами:

— Почему большой шагающий еще не уехал?

— Он сейчас убирает за собой. Видите, какие горы наворотил? Теперь надо разровнять их, чтобы не портить внешнего облика канала. А когда эта работа будет закончена, экскаватор отправят на строительство канала Волга — Урал. Он там будет не один — канал будут копать много совершенных машин.

Инженер рассказал ребятам историю гиганта. Его построили в Свердловске, но в создании его принимали участие многие города — и Москва, и Харьков, и Ленинград, и Ярославль, и Ташкент, и Магнитогорск, и

Горький. Эту махину везли сюда на девяноста платформах, а со всеми деталями он занял сто двадцать железнодорожных вагонов. Экскаватор приводится в движение электричеством, и ему потребно столько энергии, сколько хватило бы для освещения такого города, как Полтава.

Шагающий гигант нам хорошо виден. На его 65-метровой стреле стальные тросы держат ковш, внутри которого может вместиться автомашина «Победа». Сейчас члены экипажа шагающего экскаватора, приветствуя флагман, выстроились возле своей машины и в ответ пассажирам теплохода приветственно машут руками...

Экскаватор издали похож немного на... доисторическое чудовище. Это сходство тем более удивительно, что машина является созданием самой современной техники. Но с древней историей земли большой шагающий однажды встретился...

Вот была история какая:
Размахнувшись в десять тысяч сил,
Котлован под шлюз ковшом копая,
Экскаватор мамонта отрыл.
Через час, узнавши эту новость,
Весь район сбежался в котлован.
Детище эпохи ледниковой,
Мамонт был и вправду великан.
Трехметровые кривые бивни,
Череп угловатый, как скала.
Бочки позвонков обмыли ливни,
Крючья ребер вечность разнесла.
Снят с находки древней глины полог.
В главк идет начальник на доклад,
Из Москвы летит палеонтолог,
Шлет специалистов Сталинград.
Ждет отправки великан угрюмый:
Под скелет должны подать вагон.
Экскаватор посмотрел, подумал,
Странною находкой удивлен.
И шагнул гигант эпохи нашей,
Высотой в четыре этажа,
Ковш стальной над головой поднявши
И, как люльку, на весу держа.

Шел он на работу вдоль канала,
Как живой, вразвалку, не спеша.
Музыка внутри его играла —
Радио, московская душа.
В горсть одну вместиться может мамонт:
Бивни и разрознённый скелет.
Просто удивительно, как мал он
Перед великаном наших лет!

Вот уже скрылся за нарытыми им горами «большой шагающий». Теплоход подходит к десятому шлюзу. Отсюда мы начнем спуск к Дону. Донской склон вдвое меньше волжского — мы поднялись на восемьдесят восемь метров, а теперь нам придется спускаться лишь на сорок четыре.

На палубе студент из Румынии рассказывает о стройке, ведущейся в его стране:

— У нас, по вашему примеру, строится канал Дунай — Черное море. И по объему и по характеру работ это самое большое сооружение, которое когда-либо создавалось в Румынии. Канал пройдет через бедные, болотистые места, через сухие, засушливые земли и преобразит их. Нам очень помогает Советский Союз, доставляющий в Румынию новейшее оборудование — экскаваторы, землесосные снаряды, всевозможные механизмы — и материалы. Советские специалисты помогают нам своим опытом. Сто двадцать миллионов кубометров грунта будет вынуто на нашем канале. Наряду с рытьем канала, выемкой земли и камня, в районе канала идет строительство новых рабочих поселков, городов. Для сооружения шлюзов созданы автоматические бетонные заводы...

— Такие, как этот? — спрашивает румынского студента советский инженер, показывая на темнеющее вдаль высокое здание.

— Да, точно такие. Ведь это Советский Союз помог нам их построить. Строители канала Дунай — Черное море все время смотрят на восток. Ваш Волго-Дон — пример и образец для нас! Время бежит быстро — скоро и у нас в Румынии будет такой же праздник. Непременно приезжайте на открытие канала!

— С удовольствием, — улыбается наш инженер и говорит мечтательно: — Вот бы дожить до той поры, когда все реки земли можно будет соединить каналами дружбы!

До десятого шлюза мы входили в железобетонные камеры шлюзов и в каждом из них поднимались вместе с водой примерно на десять метров. Теперь, когда в шлюзе за теплоходом закрываются стальные ворота и вода начинает убывать, теплоход спускается на десять метров.

Шлюзование идет быстро. Начальник Волго-Донского речного пароходства М. Г. Андреев переговаривается с эксплуатационниками, находящимися на берегу. Они с радостью сообщают:

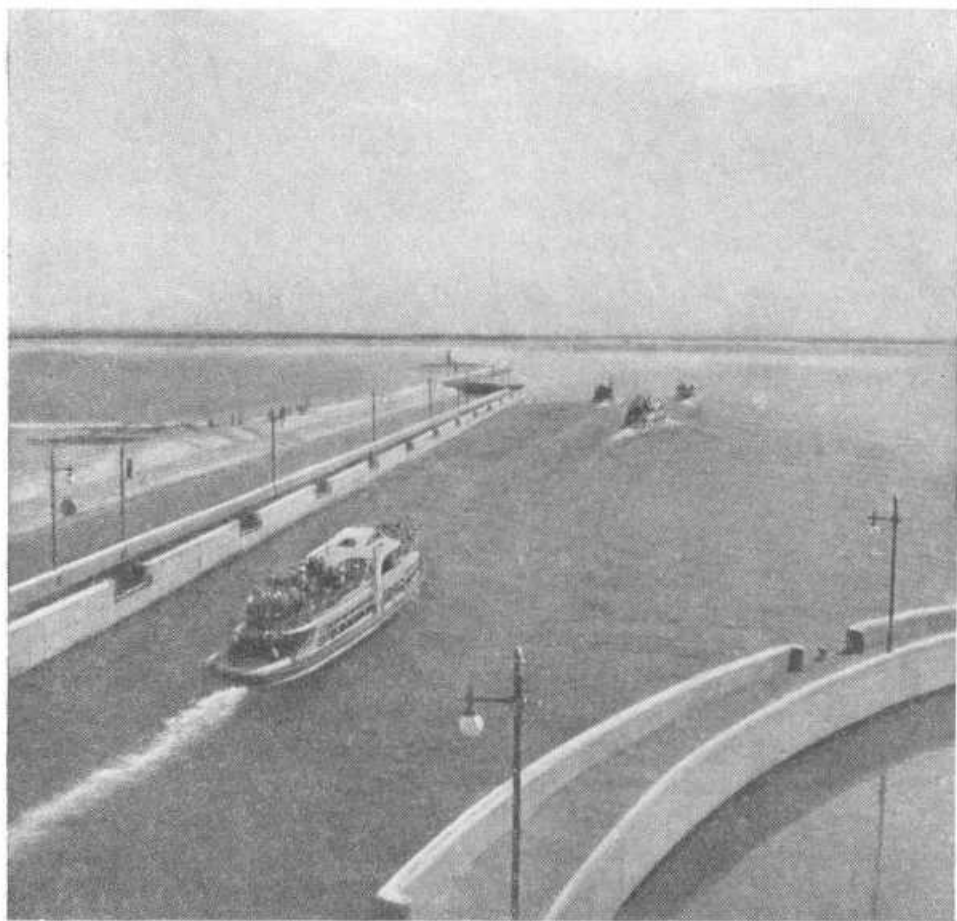
— Сегодня шлюзование проходит на две минуты быстрее, чем вчера! Учимся, товарищ начальник, набираем темпы!

До сих пор мы видели около шлюзов небольшие водохранилища — у каждого шлюза свое. Теперь мы вступаем в район больших водохранилищ, расположенных на донском склоне. Первое из них — Варваровское. Оно образовалось в тех самых местах, где в годы гражданской войны Красная Армия вела бои с белогвардейцами и интервентами на подступах к Царичыну.

Уже стемнело, и воды степного озера-водохранилища сливаются вдаль с вечерним небом. Ярким неоновым светом горят на водохранилище знаки судоходной обстановки — створы, бакены, маяки, по которым ориентируются суда. На левом берегу уже совсем исчезли из виду высокие стальные мачты электропередачи, словно сопровождавшие нас в пути.

Линии высоковольтных передач стали теперь неотъемлемой частью пейзажа нашей Родины. Линия эта на Волго-Доне имеет свою историю. Прошлой осенью на мачтах была лишь одна цепь высоковольтной передачи. Когда для механизмов стройки потребовался дополнительный ток из Сталинграда, перед монтерами и верхолазами встала трудная задача — надо было навесить вторую цепь, не выключая высоковольтного тока из первой. Навешивать вторую линию при проходящем рядом токе напряжением в 110 тысяч вольт было очень трудно. Такая работа производилась впервые и требовала осторожности и храбрости. Верхолазы «Донбасссеть-строя» самоотверженно справились с этим заданием. Они провели вторую линию, ни на минуту не задержав и не нарушив работы строителей.

Вслед за Варваровским открылись просторы Береславского водохранилища. На месте этого водохранилища еще недавно находились станицы, из года в год страдавшие от суховея и безводья. Последние пять лет здесь не было хороших урожаев. Тучи, шедшие с Каспия или с Черного моря, не



Из 10-го шлюза корабли выходят в Варваровское водохранилище.

проливались здесь дождем; подхваченные потоками теплого воздуха, струящегося от нагретой почвы, они уходили прочь.

В водохранилищах берут свое начало оросительные каналы, которые навсегда обезопасят эту землю от засухи. Жители станиц, переселившиеся на новые места, уже в этом году ощутили животворное дыхание канала.

Казалось бы, не так уж сложна задача — создать водохранилище: до-



Новый поселок Ильевка. Здесь жили строители, а теперь живут речники, работающие на канале.

статочно преградить путь воде, и она широко разольется в степной впадине. Но создание водохранилища на донском склоне было не легким и не простым делом: вода сюда не пришла сама, ее перекачали из Дона мощные насосные станции.

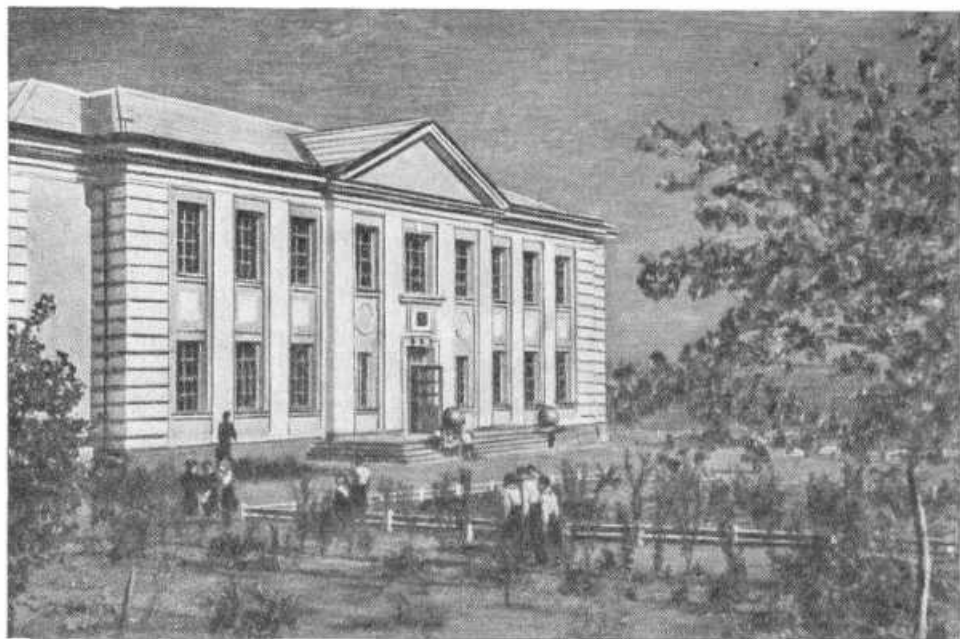
Мы плывем в тех местах, где расположены насосные станции — три сердца канала: Варваровская, Мариновская и дальше, у самого Дона, — Карповская.

Приветливо светятся огни поселков, расположенных по берегам. Поселки состоят из маленьких домиков-коттеджей, но в каждом обязательно есть и большой дом — и, конечно, это школа.

Впереди самое большое водохранилище канала — Карповское. Здесь когда-то протекала, пересыхая к середине лета, речка Карповка.

Карповское водохранилище — преддверие Цимлянского моря. И ветерок над ним уже свежий, морской. Пологие берега его, затянутые дымкой, даже днем едва различимы. Мы шли по водохранилищу ночью и видели далеко от себя многоточия огней, указывающие, где находится берег.

В этих местах приходилось бывать трижды: летом 1942 года, в дни ожесточенных боев за Сталинград, в ноябре того же года, когда, наступая, здесь соединились войска двух фронтов, и в третий раз — во время строительства канала. Земля здесь имеет какой-то красноватый оттенок. Поднимешь горсть — она окажется тяжелой, потому что состоит чуть не на половину из ржавых осколков снарядов. Это не преувеличение — с одного квадратного метра этой земли можно было собрать тысячи кусочков металла. Среди редких и чахлах степных цветов лежали такие же ржавые, причудливой формы куски стали — хвостики мин со стальным оперением. Не было здесь ни метра земли, на котором не разорвалась бы мина.



Семилетняя школа в поселке Ильевка.

Наш флагманский корабль долго шел по Карповскому водохранилищу. Владимир Иванович Севастьянов — главный инженер Донского района, в который входило строительство водохранилища, смотрел на красные и зеленые полосы створов, прислушивался к журчанию воды за кормой и говорил:

— Все не верится, что здесь море. Мы намечали его границы, наполняли его водой, но когда смотришь на этот простор, все не перестаешь удивляться...

Вся вода, заполнившая канал, была перекачана из Дона насосными станциями, и в первую очередь — Карповской насосной станцией; во вдали видны ее огни. Карповская станция начала качать воду в канал 1 февраля 1952 года и с тех пор непрерывно несет свою службу.

Оборудованье насосных станций сделано на уральских заводах. Для гигантской работы по перекачке воды впервые применялись специальные пропеллерные насосы. Когда славят строителей, обычно упоминают экскаваторщиков, бульдозеристов, скреперистов, бетонщиков, водителей, но почему-то редко говорят о монтажниках. А ведь люди этой профессии сыграли на стройке не меньшую роль, чем другие.

Многотонные детали насосов и другого оборудования для Карповской насосной станции были привезены сюда прошлой осенью на платформах, но к самому машинному валу железнодорожного пути подведено не было: мешала земляная перемычка. Детали надо было перенести к месту монтажа. Но каким способом? Ведь ротор и статор весили около пятнадцати тонн каждый, а находившийся у насосной станции кран был рассчитан на подъем десяти тонн.

— Мы поднимем детали краном-дерриком, несмотря на то что ему такие тяжести поднимать не положено, — заявил инженер-монтажник Поляков. — Кран нас послушается, — уверял он.

И Поляков сумел так использовать кран, стоявший у станции, что он поднял и перенес нужный груз. Детали насосной станции встали на место.

В праздничной толпе строителей на митинге в Красноармейске я искал глазами инженера Полякова, но, к сожалению, не нашел его. Начальник строительства тринадцатого шлюза Михаил Гиль сказал мне:

— Поляков со своими монтажниками — вечный кочевник. Закончили монтаж Карповской станции — двинулись дальше, на Мариновку, на Варваровку. Смонтировали все, что нужно, — поехали на другую стройку. Здесь их уже не найдешь...

Здание Карповской насосной станции, арка тринадцатого шлюза, бетонная гряда плотины — все украшено гирляндами лампочек.

— Как красиво отражаются лампочки в воде! И вода хорошая, смиренная, — говорит Гиль. — А сколько с этой водой пришлось хлебнуть горя во время строительства!

Невольно возникают в памяти суровые дни весенних паводков, наступления подпочвенных вод.

Нам так привычен стройки гром!
И разворот
Больших работ
Мне с юношеских лет знаком.
Но я не думал никогда,
Что станет нам врагом вода:
Препградой на пути своем.
Она пришла из-под земли —
Чиста, светла,
Она пришла.
Начать мы кладку не могли,
Пока не справимся с водой,
С такой неожиданною бедой.
Не в океане корабли
В десятибалльный ураган, —
Тонули тут
Мечта и труд,
За котлованом котлован.
В степной ковыльной тишине,
Хранящей память о войне,
Подземный вышел океан.
Но зев трубы к нему прирос.
Качай, качай,
Беду встречай,
Спеши, насос, трудись, насос!
Вонзились фильтры, как штыки,
В земную хлябь, в кадык реки,
И обескровел этот плёс.
Но до победы далеко.

Весной опять
Повоевать
Пришлось с водою. Из оков
Освободился тихий Дон
И вдруг рванулся, разъярен,
На левый берег. Не легко
Пришлось строителям! Волна,
Глядишь, вот-вот
Перехлестнет
Плотины, насыпи. Она
Не пощадит двухлетний труд —
Всё воды внешние сотрут.
Но люди встали, как стена,
И детище свое спасли,
Вступивши в бой
С донской весной
Во имя вёсен всей земли.
Да, не один поэт был прав,
В который раз в стихах сказав:
Огонь и воду мы прошли!

14

Триумфальная арка тринадцатого шлюза — не только донские ворота канала, она поставлена как памятник соединению наших войск в ноябре 1942 года. Золотыми буквами на ней написано: «Слава победоносной Советской Армии!», «Слава нашей великой Родине!» Бронзовые барельефы на арке изображают советских воинов в наступлении.

Уже светает — июльская ночь коротка. Вдали угадывается высокий, правый берег Дона. Нам осталось пройти по участку канала, вырытому комсомольско-молодежным земснарядом № 307.

Часов десять прошло с того момента, когда у волжского входа в канал была разрезана красная лента. Еще несколько километров — и наше путешествие по каналу будет завершено, мы войдем в Дон. Никто не спит в эту ночь на теплоходе, никому не хочется расставаться с каналом; даже немного грустно, что это чудесное путешествие завершается.



13-й шлюз — донские ворота канала.

Теплоходом пройден сто один километр новой водной дороги с ее тринадцатью плотинами и дамбами и другими сооружениями — мостами, паромными переправами, пристанями и идущей вдоль канала автомобильной дорогой.

Канал соединил пять соленых морей. Я говорю о соленых морях потому, что сегодня утром нам предстоит начать плавание по новому, пресному морю — Цимлянскому.

Пока же, выйдя из русла канала и обогнув маяк, теплоход «Иосиф Сталин» начинает движение вверх по Дону. Мы идем к пристани Калач.

Многим из нас приходилось и раньше бывать в Калаче. В военных сводках Сталинградской битвы он не раз упоминался. Помнится сонная тишина этого городка, редко разбросанные казачьи курени, пустынные улицы...

С правого борта теплохода показались корпуса большого завода, за ними — ряды двухэтажных домов. В синеве раннего утра мы увидели большой город, край его терялся где-то в степи.

Великая стройка преобразила Калач: здесь находился ее штаб, здесь выросли клубы и школы, стадион и бесчисленные кварталы жилых домов и коттеджей. На окраине шеренгой стоят автобусы — красные с желтым, такие же, как в Москве. Трудовой день еще не начался, и автобусы ждут своего часа, чтобы выйти за пассажирами на асфальтированную магистраль, пересекающую город, — Октябрьский проспект.

Теплоход причаливает к пристани Калач — такому же просторному и светлому дебаркадеру, как тот, что стоит в Красноармейске у входа в канал со стороны Волги.

И здесь мы увидели могучий речной порт с линией порталных кранов, бетонными причалами и подведенной к пакгаузам железной дорогой.

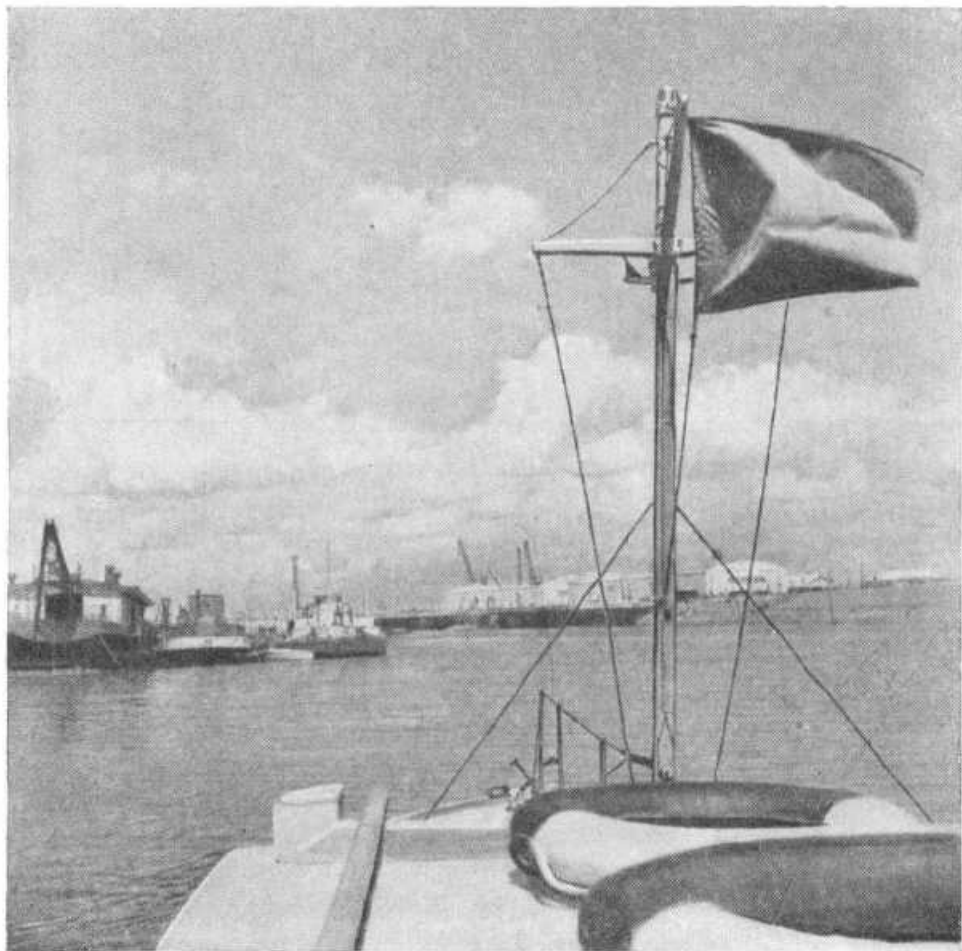
Не было раньше такого порта — Калач; была лишь маленькая пустынная пристань, более пригодная для лодок, чем для пароходов. Дон не был судоходен в этих местах — пароходы ходили лишь в его низовьях и страдали от непрерывно меняющихся свое местоположение мелей и перекатов.

Десятки пароходов приветственными гудками встретили приход флагманского корабля. Рейс теплохода «Иосиф Сталин» закончен. Завтра он пойдет в обратный рейс — в Москву, а мы будем продолжать свой путь — до Ростова-на-Дону.

Вслед за флагманом подошли к пристани Калач большие волжские пароходы, участвовавшие вчера в параде у Красноармейска, — «Сталинская Конституция» и «Марксист». Мы переходим на пароход «Сталинская Конституция», дружески прощаемся с командой флагмана. До следующей встречи!

С особенным волнением начинаем путешествие по Цимлянскому морю. Ведь этому морю всего несколько месяцев, и мы — одни из первых, кому предстоит проплыть по нему на пассажирском судне.

Бросаем прощальный взгляд на триумфальную арку тринадцатого шлюза, проходящую по левому борту судна, на маяк и дальнюю голубизну Карповского водохранилища.



Калач — порт пяти морей.

Последний шлюз. И впереди —
Могучий Дон.
Разлился он
И морем сделался. Гляди,
Оно колышется плеща,
Как складки синего плаща

У великана на груди.
А знаешь, друг, еще вчера
На месте том,
Что стало дном,
Станицы были, хутора,
Знакомый дом, зеленый сад,
Макитры на колах оград
И голубь посреди двора.
Снялись станицы с древних мест.
Шагай, шагай,
Казачий край,
Оставь извечный свой насест!
Вот так советский человек
Менял не только русла рек,
Но русло жизни. Переезд
Стал праздником. Хоть не легко
Переезжать
И покидать
Тропинку детства над рекой.
Станица говорит: «Иду!»
Домá на тракторном ходу
Ползут степями далеко.
Вот на машинах едет сад,
И птичий двор
Свой разговор
Ведет с моторным шумом в лад.
Как будто в сказке, едет дом,
И над трубою дым столбом,
И голуби за ним летят.

Вдали, на высоких берегах, видны переселенные станицы. Их сразу отличишь по планировке улиц: люди устроились на новом месте по-новому, так, чтоб удобнее и радостнее было жить, расставили свои дома вдоль морского берега, протянули широкие улицы в глубь станицы, на самом видном месте поставили школы и клубы. Еще совсем молод и пока не густ зеленый наряд станиц, но деревья прижились на новом месте, а бахчи и огороды уже вдоволь напоены водой.



Новый дом в поселке Ново-Цимлянский. Хорошо с террасы приветствовать проходящие корабли!

15

Все расширяясь и расширяясь, река становится морем.

Старые берега Дона и его пойма во многих местах были покрыты лесом и кустарником. И как в борьбе за воду строителям пришлось вести борьбу с водой, так и в борьбе за леса им пришлось вступить в поединок с деревьями и кустарниками. Надо было очистить ложе Цимлянского моря от леса, который, если б он остался, создал бы серьезную опасность для судоходства. На помощь строителям пришли добровольцы-лесорубы — сталинградские рабочие и колхозники. Более одиннадцати тысяч гектаров дна будущего моря было освобождено от леса. Часть деревьев выкопали с корнями, пересадили на новые места, часть вырубили и вывезли из района затопления.

Как легко и свободно движется наш большой волжский пароход по все

расширяющемуся Дону! Тот, кто раньше бывал на Дону, знает, что по нему могли пройти лишь малые суда.

Не случайно в песнях о Доне обычно присутствует слово «брод». Были на Дону и броды и протяженные мелководные участки. Но в старых казачьих песнях, появившихся на свет много лет назад, с печалью говорится о том, что когда-то Дон был широким, а потом обмелел, потерял свою силу. Видимо, суховеи, дующие с юго-востока, принесли много горя не только степям, но и самой реке.

Старики-казаки из донских станиц рассказывали, что помнят еще озера, которые были разбросаны всюду по равнине. Здесь они в детстве купались, поили коней. А потом вода в озерах стала соленой. Прошли годы, и озера совсем пересохли; остались лишь впадины с выступившей на поверхность солью. Помнят старики-старожилы и рощи, постепенно засохшие и исчезнувшие с лица земли. Так мелел тихий Дон...

А уже в этом году по-новому зазеленели степи. И сейчас, в конце июля, всматриваясь в далекий берег, новый берег нового моря, видишь не сожженные желто-бурые земли, а зеленые поляны.

Много дождей, небывало много пролилось здесь в мае и в июне. Быть может, просто год такой выдался? Возможно. Но это и не простое совпадение. Образовавшееся водное пространство не могло не повлиять на изменение климата. Ведь и в Москве — пусть немного, но все же изменился климат благодаря тому, что в ста километрах от города плещется Московское море: мягче стала зима, прохладнее — лето.

Мы стоим на палубе парохода «Сталинская Конституция». Бинобль переходит из рук в руки. Без него не рассмотришь станицы на берегу. А ветер — настоящий морской ветер — уже шумит вокруг, и тридцатипятиградусная жара перестает быть заметной. Ветер крепчает, только запах этого морского ветра степной — запах полыни.

Глубина Цимлянского моря в отдельных местах достигает двадцати метров, но есть и менее глубокие места, на которых кое-где сохранились невырубленные деревья. Вдали от маршрута судна над водой покачиваются верхушки оставшихся деревьев. Их корни брали раньше скудную влагу из сухой земли, а теперь оказались на морском дне. Ранней весной прилетели птицы, свили гнезда на этих верхушках, как делали испокон веков, но вот появилось море, и тяжело пришлось бы пернатым, если бы не ребята-пионеры из донских станиц. Казачата подплывали к верхушкам деревьев на лодках и осторожно переносили гнезда на берега моря.



В парке поселка Цимлянской ГЭС.

На борту парохода много новых пассажиров. Группа сибирских учителей любуется красотами природы, перестроенной человеком. Комсомольцы запевают песню о своем сибирском море — Байкале. Один из них просит едущего с нами композитора Дмитрия Кабалевского рассказать, какие песни написаны о Цимлянском море, проиграть их в салоне парохода. Но Кабалевский не знает таких песен.

— Придется вам, товарищ Кабалевский, написать песню о Цимлянском море! — настаивают сибиряки.

Как пишется песня? По-разному. Бывает, что месяцами складываются ее слова и мелодия, поэт и композитор долго и мучительно ищут их. Но бывает, что волнение момента сразу переливается в песню.

Незадолго до Сталинградской битвы довелось нам с Кабалевским побывать в партизанском отряде. Линия фронта была в том месте прерывистой и неопределенной; оказалось, что партизанский отряд расположился близко от той гвардейской дивизии, в которой мы находились. В тесной

накуренной хате композитора окружили молодые бойцы и попросили рассказать о песне.

Тут же, при свете коптилки, рождалась партизанская песня:

Окружили синие туманы
Наш лесок, походное жильё.
Запоемте песню, партизаны,
Чтоб друзья услышали ее!

Развернул боец-партизан трофейный аккордеон и тихо, почти шопотом, в первый раз спел песню.

Это было более десяти лет назад...

Песня о Цимлянском море сочинялась как бы с натуры. Композитор с пионерами и экскурсантами из Сибири разучивали ее в салоне парохода.

Новое море шумит предо мною,
Море Цимлянское, море степное.
Здесь, задыхаясь, шагал я когда-то
Пыльной дорогой в шинели солдата.

В знойной станице казачки-подружки
Целую роту поили из кружки.
Новое море, скажи мне, откуда
Ты появилось, как светлое чудо?

Море Цимлянское так отвечало:
«Помнишь, как раньше воды было мало?
Вот и построили люди плотину,
Чтоб всему свету напиться хватило!»

Мы поднимаем Цимлянскую чашу
Праздничным тостом за Родину нашу.
Новое море шумит предо мною,
Море Цимлянское, море степное!

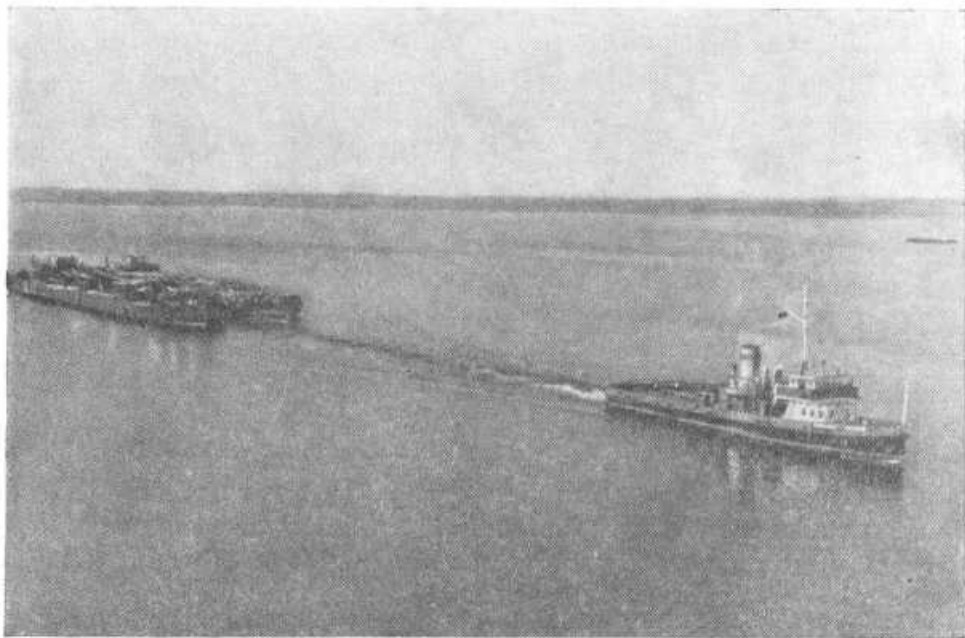
Волны, волны,
берег вдали,
По новому морю
идут корабли!

В начале своем, в северной части, Цимлянское море напоминает весенний разлив, бурное половодье, какое бывает после снежной зимы. Но весеннее половодье кратковременно, а теперь советские люди навсегда принесли весну донским краям!

Цимлянское море еще не заполнено, это — растущее море, и оно будет увеличиваться.

На волнах нового моря идет напряженная жизнь. Вот вдали показался дымок. Быстро приближаясь, по нашему левому борту прошло крепенькое килевое судно, окликнувшее наш празднично украшенный пароход радостным, задорным гудком. Короткий разговор флагами на капитанском мостике. Узнаем, что корабль идет с Днепра на Волгу.

Не успел скрыться днепровский гость, как появились два земснаряда — старые знакомые. Их мы видели прошлым летом на стройке Цимлянской



Море Цимлянское, море степное...

ГЭС. Сейчас они свернули свои пульты и двинулись в далекий путь, на новые стройки.

Вскоре мы встретили пассажирский пароход «Радищев», идущий рейсом Ростов — Москва.

Нам пришлось обогнать много тяжелых барж — буксируемых и самоходных, — пришедших с Волги. На их палубах — машины и станки, автомобильные покрышки из Ярославля, чудесный, янтарного цвета, тес, навывавший свой путь с берегов далеких северных рек.

А с юга плывут баржи с зерном нового урожая — богатого урожая 1952 года.

Пароход идет по Цимлянскому морю с утра до ночи, и не было часа, когда бы его синяя гладь оставалась пустынной. Наперерез цимлянской волне бегут волны от движения пароходов; они сталкиваются, рождая буруны и белые гребешки. Стоя на палубе, особенно остро чувствуешь, как важна и необходима новая магистраль, какую славную роль в жизни страны она уже играет и будет играть.

На нашем пароходе нет свободного места. В Ростов едут москвичи, гурьковчане, саратовцы. Представители уральского завода направляются в Азов. Возвращаются с торжественного митинга из Красноармейска в станицу Цимлянскую строители электростанции. В Каховку едут экскаваторщики, закончившие работу на канале...

На палубе стоит большой мозаичный портрет Олега Кошевого. Если взглянуть пристальней, видишь, что для мозаики использованы уголь, каменная порода, мел и пшеничные зерна. Около портрета — большая группа крепких, загорелых юношей и девушек; это краснодонцы — молодые шахтеры и ученики школы имени Горького, где учились Олег Кошевой и его товарищи. Они совершили вдоль трассы канала пеший переход под девизом: «Мы хотим, чтоб Олег Кошевой и его друзья нашими глазами увидели в небывалом цвету родную землю, за которую они отдали свою жизнь».

Портрет Олега сделали они сами. Руководил работой школьник-комсомолец Эдуард Алхименков. Уголь, который использован для мозаики, добыт в шахте имени Олега Кошевого; порода взята в стволе шахты номер пять, ставшей могилой молодогвардейцев; мел — это мел из той школы, где учился Олег, а зерна пшеницы выращены колхозом имени «Молодой гвардии». Краснодонцы решили подарить портрет Олега молодым строителям Цимлянского гидроузла.



Близ Цимлянской плотины гуляют штормовые волны.

По морю ходят высокие волны. Наш теплоход легко разрезает их.

Товарищи, присутствовавшие при рождении моря, рассказывают, что первая буря была здесь страшной. Это было весной, когда море, только что приняв воды обильного паводка, входило в свои новые берега. И вдруг оно поднялось, разыгралось, как настоящее. Трудно пришлось небольшим па-

роходикам и катерам... Теперь море удобно лежит в своих берегах, словно было здесь испокон веков. А ведь еще в прошлом году по тем местам, где плывет пароход, мы проезжали на автомобиле и ходили пешком.

Где-то здесь, на дне Цимлянского моря, лежат руины мертвого города Саркела. Ровно год назад археологи показывали раскопанные остатки хазарских строений.

На тех местах, где зашумит прибой,
Откуда переехали деревни,
Под бурой наслонившейся землей
Недавно обнаружен город древний.

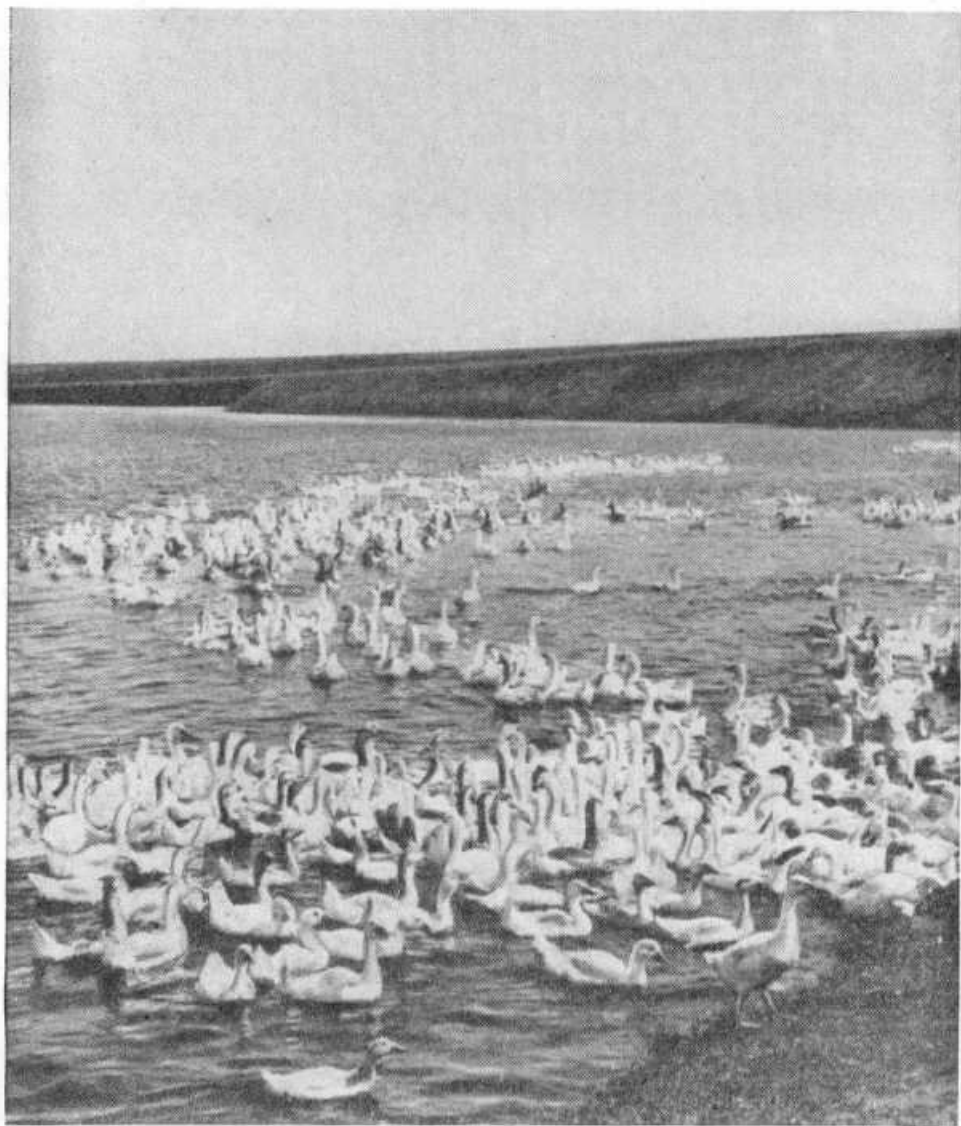
Раскопки экспедиция ведет.
Ученые с бригадой молодою
Торопятся: полгода не пройдет —
И должен город скрыться под водою.

А до сих пор скрывался он в земле:
Развалины, обломки и могилы...
По черепкам, по зернам и золе
Определяют ныне, что здесь было.

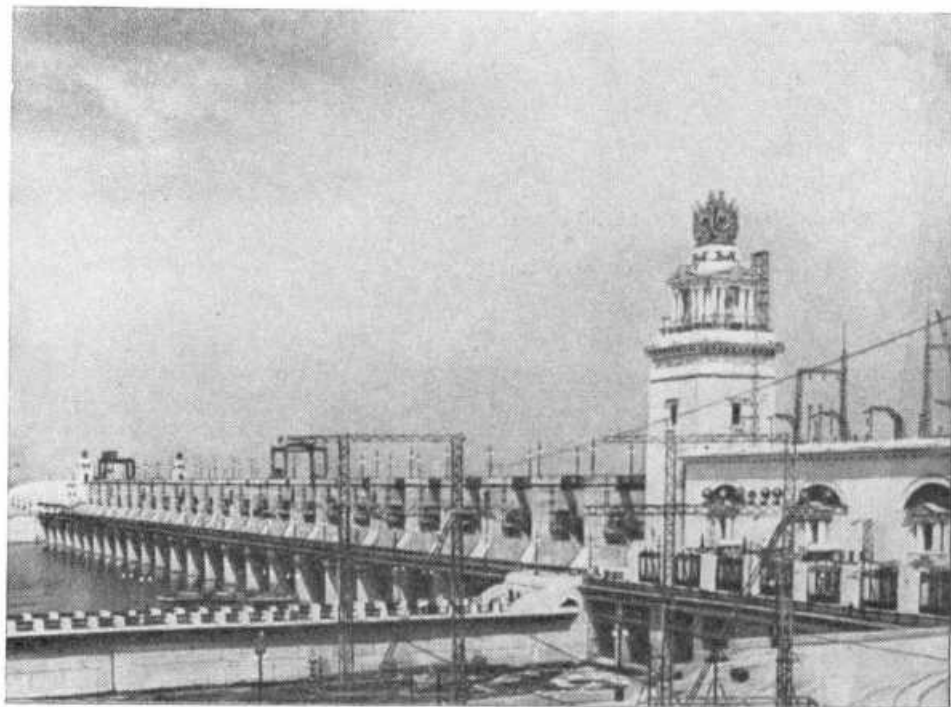
Отмстить хазарам шел сюда Олег
Тысячелетие назад.
А рядом
Заглядываем мы в грядущий век,
Каналы прорывая земснарядом.

И твердо знаем: после наших лет
Работы археологам не будет —
Песку не замести наш гордый след,
Придет бессмертье к городам и людям.

Пусть скроет моря нового вода
Седые груды каменных обломков,
А мы здесь счастье строим навсегда
И для себя и для своих потомков!



С появлением Цимлянского моря колхоз имени Ворошилова начал разводить водоплавающую птицу.



Цимлянская ГЭС.

Цимлянский гидроузел мы увидели ночью. Чуть пониже молодого месяца переливается, искрится цепочка огней. Те, кто бывал на строительстве канала, угадывают — слева протянулась земляная плотина длиной в 12,75 километра, а справа, где огни погуще, находятся бетонная плотина длиной 495,5 метра и здание Цимлянской гидроэлектростанции со всеми сооружениями — судоходными шлюзами, судоходным каналом, аванпортом. Эта плотина и превратила часть Дона в Цимлянское море.

Чудесное видение приближается.

Пароход начинает разворачиваться, огни гидроэлектростанции зовут его к себе.

«Сталинская Конституция» причаливает к пристани Цимлянского порта. Деловая жизнь большого порта чувствуется во всем: на пароход поднимаются пассажиры с узлами и чемоданами, рядом буксирный катер

тащит огромную баржу, диспетчеры отдают свои немногословные распоряжения...

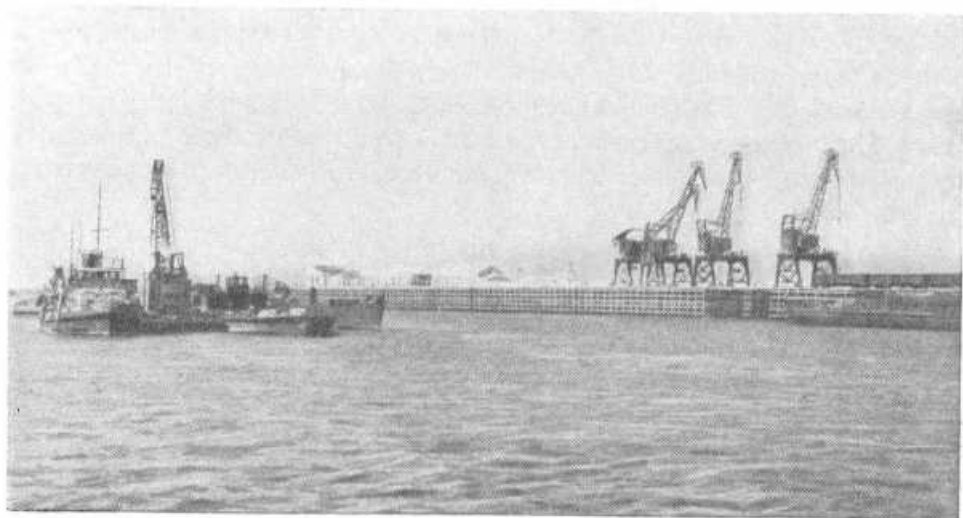
Цимлянская плотина и гидроэлектростанция — сооружения необычайные.

В науке считалось правилом, что основанием для плотины и для гидроэлектростанции может служить лишь скальная порода, то-есть твердый камень, скала. У гидротехников существовала даже поговорка: «Бетон — на скале, земля — на земле». Она означала, что бетонную плотину нельзя ставить на мягком грунте, а земляную плотину нельзя насыпать на твердое основание. В первом случае бетон не удержится, осядет, во втором — не удержится земля: ее смоеет со скального фундамента.

Советские гидротехники опровергли это правило. Скального основания не было на Цимле, но бетонную плотину и электростанцию рассчитали так точно, что она встала на мелкозернистом песчаном грунте.

Здесь не существовало слова «невозможно», выше его было утверждение — «надо»!

Цимлянская плотина, как нож, врезалась в сердце засухи. О засухе здесь говорило все: и неурожай, и вид степей, и даже названия рек и на-



Порт Цимлянский.

селенных пунктов. Один из рукавов Дона в этом месте носят официальное, существующее на карте, название Заморыш. А поселок строителей — будущий город — вырос на месте хутора Соленовского.

Можно представить, каковы были водные «богатства» Заморыша и какова была почва Соленовского!

Много сложнейших задач решено с цимлянской победой. В степи пришла вода, люди получили в изобилии электричество. Не забыто и рыбное хозяйство. Чтобы не нарушить весеннего движения ценных пород рыб, в Цимлянской плотине построены специальные сооружения для пропуска рыбы. И вон та башня шестидесятиметровой высоты и есть рыбо-подъемник.

Архитектура Цимлянского гидроузла родственна архитектуре Волго-Донского канала, но не повторяет ее, а как бы продолжает в новых условиях — на широком морском раздолье.

Нам предстоит пройти еще два шлюза — четырнадцатый и пятнадцатый. Вход в четырнадцатый шлюз увенчан триумфальной аркой, а выход из пятнадцатого, последнего, шлюза украшен двумя могучими башнями, на вершинах которых скачут на вздыбленных конях казаки с занесенными над головой клинками. Эти бронзовые скульптуры — прекрасная работа скульптора Мотовилова.

Итак, мы входим в Дон. Первенец великой стройки коммунизма остался позади. Но нет! Сооружения Волго-Дона находятся и дальше: от Цимлянской плотины начинаются Донской магистральный оросительный канал, Нижне-Донской распределительный канал и Азовский распределительный канал — артерии, которые напоят водой донские и сальские степи.

Мы плывем по спокойному нижнему течению Дона к Ростову. Ночь темная; вдали видны скопления электрических огней, их особенно много на левом берегу. Строительство оросительных сооружений продолжается.

На левом берегу, освещенная лучом фонаря, видна группа людей в больших брезентовых шляпах. Как знаком их облик! Ну конечно, это метростроевцы!



Высоко над степью вздымаются башни управления 15-го шлюза.

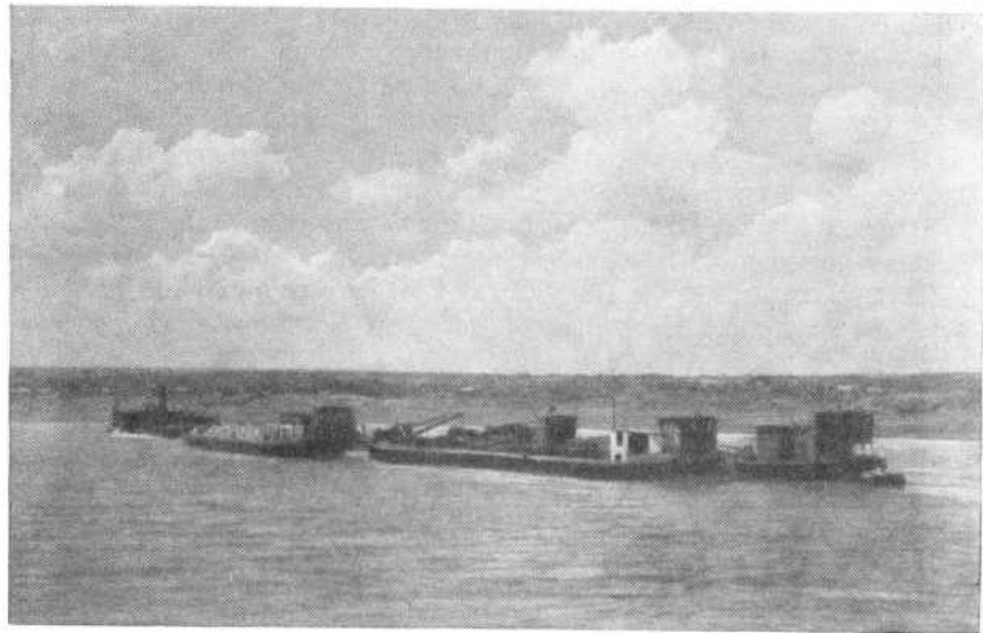
Метростроевцы, метростроевцы, дорогие друзья юности! В 1934 году московский комсомол проводил мобилизацию на строительство первой очереди метро. Добровольцев, мечтавших принять участие в строительстве, оказалось куда больше, чем нужно было. Мне выпало счастье попасть в число мобилизованных. На строительстве станции «Охотный ряд» и тоннеля от Охотного ряда до площади Дзержинского работала наша дружная комсомольская бригада. Бригадиром был Коля Краевский, рябоватый юноша, вовсе не выделявшийся физической силой или богатырским сложением. Но он был волевым человеком и страстно стремился объединить коллектив и научиться трудному тоннельному делу.

Приехав в 1951 году на строительство Цимлянского гидроузла, я узнал, что в этих местах неподалеку от воздвигаемой плотины метростроевцы проводят тоннели, по которым донская вода ринется в реку Сал и повернет эту реку в обратном направлении: раньше Сал лишь высасывал из степей последнюю воду, а теперь, обогащенный донской водой, он пойдет в засушливые степи, оживит их, превратит в цветущие сады.

К начальнику «Донтоннельстроя», в село Большая Мартыновка, мы приехали ночью. Навстречу нам вышел седой человек в кителе железнодорожника, с ленточками многих орденов. Николай Константинович Краевский, руководитель стройки, словно вырос и раздался в плечах с той далекой поры, когда был бригадиром на шахте «Охотный ряд». Во время ленинградской блокады он был одним из тех, кто удерживал под бешеным натиском врага ледяную дорогу в Ленинград по Ладожскому озеру — «дорогу жизни». Здесь тяжелое ранение погасило один его глаз, но никакая сила не могла погасить боевого духа питомца московского комсомола.

Утром вместе с начальником «Донтоннельстроя» мы поехали в шахты. В поселке Восход, где работал второй большой шагающий экскаватор «ЭШ-14-65», мы встретились с начальником строительства № 1 инженером Львом Борисовичем Рябовым. Он тоже метростроевец. В комсомольской бригаде Краевского Лева Рябов был одним из звеньевых на проходке.

В перегонных тоннелях — точь-в-точь таких же, как и в московском метро — Рябов познакомил нас со строителями. С инженерами, водителями щитов, знакомиться не пришлось — все они оказались старыми знакомцами, теми выросшими и возмужавшими юношами, которые когда-то



На Дону.

катали вагонетки с породой и впервые брались за отбойный молоток под зданием гостиницы «Москва».

Смелое решение провести донскую воду по тоннелям вызвано тем, что между Доном и Салом земная поверхность поднимается высоко, и чтобы пропустить воду, пришлось бы либо строить «лестницу» со многими шлюзами и насосными станциями, либо рыть канал, глубокий, как ущелье.

Гигантские работы идут на берегах Дона.

Сейчас орошена первая очередь в 100 тысяч гектаров засушливых земель Ростовской области; впереди — орошение еще 650 тысяч гектаров и обводнение 2 миллионов гектаров земли в засушливых и полупустынных районах Ростовской и Сталинградской областей.

На митинге в Красноармейске донской казак Климов показал сноп пшеницы, которой получено 300 пудов с гектара на орошаемых землях колхоза имени Андреева, Аксайского района. Климов сказал, что в дальнейшем, овладев поливным земледелием, колхозники будут собирать до

400 и 500 пудов с гектара. Помножьте эти цифры на количество обводняемых и орошаемых земель: новые миллиарды пудов хлеба принесет Родине земля, напоенная Волго-Донем, и не только хлеба!

В донские станицы приехали колхозники из республик Средней Азии и из Азербайджана, для того чтобы на орошаемых и обводняемых землях помочь казакам внедрить новые для этих мест культуры. Здесь будут расти и рис и хлопок, зазеленеют новые травы, которые обогатят животноводство, раскинутся необозримые виноградники.

Электрическая энергия Цимлянской ГЭС преобразит в этом районе и характер колхозного труда, намного облегчит и механизмирует труд колхозников.

Уже сейчас здесь создаются электро-машинно-тракторные станции, которые будут использовать дешевую электроэнергию.

...После бурного Цимлянского моря нижнее течение Дона кажется особенно тихим и спокойным. Его красота заставляет часами стоять на палубе, любоваться зеркальной гладью воды, сочной зеленью берегов.

Пароход останавливается у старого шлюза — последней водной ступени на нашем пути. Этот шлюз был построен еще до Октябрьской революции. Каким он кажется маленьким и слабым по сравнению с теми шлюзами, которые пришлось пройти на Волго-Доне и у Цимлянской! Шлюз этот словно лежит на воде, хрустальным изломом переходящей через низкую плотину.

Медленно открываются деревянные ворота — ручной ворот, а не электричество служит для управления этим шлюзом. Пароход перешагивает водную «ступень».

Один из наших спутников рассказывает, что клеветники на Западе уже оплакивают судьбу нижнего Дона, якобы обезводненного в результате постройки Цимлянской плотины и непригодного теперь для судоходства. Какая глупая ложь! Чудесная наша река, ставшая ныне судоходной на всем своем протяжении, живет новой, напряженной и радостной жизнью. По ее глади скользят пароходы и баржи, направляющиеся в Волгу или к Азовскому и Черному морям. Как не посмеяться тут над измышлениями врагов! Каждый километр пути по голубому Дону — опровержение их клеветы.

У каждой большой станицы, спускающейся к Дону, стоят новые дебаркадеры.

На пристанях — оживление. Жители встречают и приветствуют первые пароходы, проходящие по Дону. «Сталинская Конституция» и идущий вслед за ней «Марксист» — первые пассажирские суда, приплывшие из Волги после открытия Волго-Дона по регулярному расписанию. А встретившийся нам в Цимлянском море «Радищев» — первое судно, идущее из Ростова в Москву.

Наше путешествие подходит к концу. Мы проплыли по одной из новых водных магистралей страны.

Какой чудесный мир созидания открылся нам в этом одиннадцатидневном путешествии! Мы увидели преображенную и преображаемую Советскую землю.

Электростанции, леса, каналы,
И города, и новые моря..
Да, нам работы предстоит немало,
Строителям эпохи Октября!

Придет пора — зловещий зной отхлынет,
И мы заставим землю расцвести.
Чтоб нашим детям показать пустыню,
В далекий край придется их везти.

А было время —
Жили в адском пекле,
Рос горький хлеб на солонцах сплошных.
От пыли задыхались мы и слепли
И ковш воды делили на троих.

Но строили, как прежде воевали, —
С ожесточеньем и любовью. Нас
Узнают люди из грядущей дали
По новостройкам, начатым сейчас.

Ведь мы кладем бетона кубометры
Не в мертвые надгробья пирамид,

А в основанье жизни и бессмертья —
В турбинах вечность юностью шумит.

А вы, что мертвой «зоною пустыни»
Хотели сделать наши города, —
Здесь ваши жадные глаза застыли,
Сердца остановились навсегда.

Мы окружили вас и разгромили
И доказали вам, что мы — сильней.
Земля лежит воззваньем о мире,
И реки, словно подписи, на ней.

Мы воздвигаем мирные плотины,
И в них не только ток и плеск волны:
Встают сегодня стройки-исполины
Преградой на пути войны.

Освещенный заходящим солнцем, показался огромный город. Далеко видны трубы и корпуса заводов, высокие дома и тенистые курчавые сады. Это — Ростов, конечный пункт нашего пути.

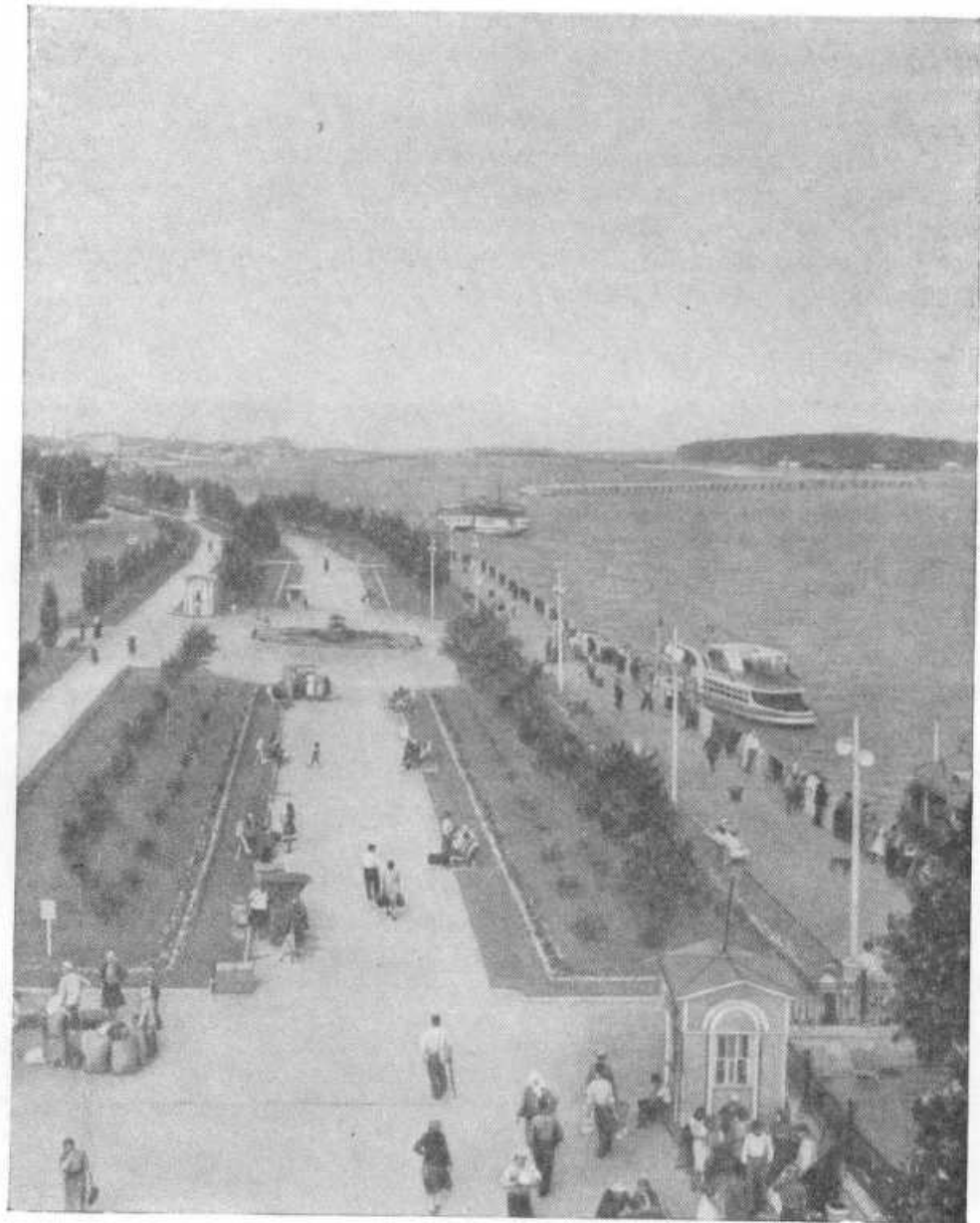
Пароход долго идет по водной улице города и плавно подходит к гранитному причалу порта, одного из портов пяти морей.

Гордость ростовчан — берег, превращенный в сад, встречает нас вечерним дыханием цветов.

Среди пассажиров парохода немало тех, кто в годы Великой Отечественной войны сражался на подступах к этому городу, дважды участвовал в освобождении Ростова. Тяжелые раны были нанесены городу, но сейчас почти не видно суровых следов войны.

Вечером мы проехали по заполненным народом, ярко освещенным, веселым улицам, а на рассвете покинули пароход, ставший нам за несколько дней путешествия пловучим домом, простились с пионерами, которые побудут еще в Ростове, чтобы осмотреть город, и помчались по широкому шоссе к аэродрому.

Десятки самолетов в течение дня поднимаются со взлетной дорожки ростовского аэродрома. Один из них — сереброкрылый «ИЛ-12» — принял нас на борт и плавно взмыл над городом.



Набережная в Ростове-на-Дону.

Самолет лег курсом на Москву, и вот уже вскоре в голубой дымке проплыли под его крыльями шахты Донбасса с высокими терриконами, поля, обрамленные темными линиями лесных полос, заводы и фабрики, похожие на огромные пароходы, идущие по земле.

Скоро мы увидим ослепительно белые высотные здания Москвы, а сейчас — куда ни глянь — поля с движущимися по ним тракторами и комбайнами, голубые нити оросительных каналов, светлые кварталы новых городов и снова заводы, заводы, широко раскинувшиеся окрест, — любимая Родина, страна, строящая коммунизм!

Июль 1952 года.



К ЧИТАТЕЛЯМ

*Отзывы об этой книге просим
посылать по адресу: Москва 47,
ул. Горького, 43, Дом детской
книги.*

Оформление Н. Шишловского

*Подбор фотоиллюстраций
Р. Островской*

Для среднего возраста

Ответственные редакторы
И. Кротова и **Б. Камир**,
Художественный редактор **Н. Якович**,
Технический редактор **В. Голубева**,
Корректоры **Р. Мишелевич** и
Б. Третьяченко.

•

Сдано в набор 5/XI 1952 г. Подписано к
печати 26/II 1953 г. Формат 70 × 92¹/₁₆ —
4,5 бум. = 10,5 печ. л. (7,75 уч.-изд. л.).
Тираж 30 000 экз. А00477. Заказ № 1359.
Цена 3 р. 30 к.

Фабрика детской книги Детгиза, Москва,
Сущевской вил., 49.

Цена 3 р. 30 к.