

# ВОЛГО-ДОНСКОЙ КАНАЛ

Авторы: Ю. Н. Моруков



Шлюз Волго-Донского канала. Фото.

ВОЛГО-ДОНСКОЙ КАНАЛ (Волго-Донской канал имени В. И. Ленина), судоходная магистраль, соединяющая реки Волга и Дон (а через них – Каспийский и Азово-Черноморский бассейны) в месте их наибольшего сближения; важное звено единой глубоководной транспортной системы в Европ. части РФ. Длина 101 км, в т. ч. 56 км – искусств. водные пути. Протекает по впадине, разделяющей Приволжскую возвышенность и возвышенность Ергени. Поднимается от Сарептского затона Волги (близ г. Волгоград), проходит по долине р. Сарпа, Варваровскому и Береславскому водохранилищам на р. Червлёная и Карповскому водохранилищу на р. Карповка, выходит в Цимлянское водохранилище на р. Дон (близ г. Калач-на-Дону). Имеет 13 однокамерных шлюзов (9 на волжском склоне и 4 на донском) размерами 145×18 м и глубиной на

пороге шлюза 4 м. Они поднимают суда со стороны Волги на 88 м (от отметки минус 14 м в Сарептском затоне до 74 м над уровнем моря на водоразделе) и опускают на 40 м (до отметки 34 м в Цимлянском водохранилище). Канал питается донской водой, которая подаётся тремя насосными станциями на отдельный бьеф. Ширина канала по поверхности воды 70 м. Габариты канала допускают проход судов грузоподъёмностью до 5 тыс. т. Проектная грузопропускная способность канала 10,5 млн. т за навигацию.

Первый проект создания подобного канала появился в кон. 17 в., тогда же начались работы по его сооружению (прекращены в связи с заключением [Прутского мира 1711](#)). В последующем разработано св. 30 проектов соединения Волги и Дона (в т. ч. проекты инженеров Л. Дрю, 1884, Н. П. Пузыревского, 1910). В РСФСР строительство В.-Д. к. было отнесено к числу важнейших народно-хозяйственных задач (постановление СНК от 14.5.1918). Проект канала разрабатывался специально созданным Управлением работ по постройке В.-Д. к. В 1926 образовано Управление строительства Волго-Донского водного пути (постановление СТО СССР от 3.12.1926), завершившее разработку проекта (утверждён Экономич. советом при СНК СССР в 1927), однако строительство было отложено из-за нехватки средств и рабочей силы. В сер. 1930-х гг. строительство канала поручено НКВД СССР (имел опыт строительства [Беломорско-Балтийского канала](#) и [канала имени Москвы](#)). Проектное бюро гидротехнич. отдела ГУЛАГа (руководитель – С. Я. [Жук](#)) разработало новый проект (утверждён И. В. Сталиным в нач. 1941), однако работы были остановлены в связи с началом Вел. Отеч. войны. В 1946–1948 проект В.-Д. к. доработан в Гидропроекте МВД СССР. Для строительства канала образовано Гл. управление «Главгидроволгодонстрой» МВД. Канал построен в 1948–52 с использованием труда заключённых Калачёвского и Цимлянского лагерей НКВД (в авг. 1951 – 76,6 тыс. чел.), а также вольнонаёмного персонала (28,5 тыс. чел.). Макс. численность заключённых на строительстве составила 118,2 тыс. чел. (1.1.1952).

Открыт 27.7.1952. Первоначально использовался для перевозки гл. обр. угля, зерна и леса, ныне также для

транспортировки нефтепродуктов и леса. В 1952–2005 перевезено св. 350 млн. т грузов, проследовало св. 400 тыс. судов разных типов. Используется для пассажирских перевозок, в т. ч. для туристич. маршрутов.

В.-Д. к. – памятник архитектуры (руководитель группы архитекторов – Л. М. Поляков), представляет собой единый архит. ансамбль, скульптуры и декоративные элементы которого отражают события Гражд. войны 1917–22 и Сталинградской битвы 1942–43.

## **Литература**

Лит.: Бернштейн-Коган С. В. Волго-Дон. Историко-географический очерк. М., 1954.