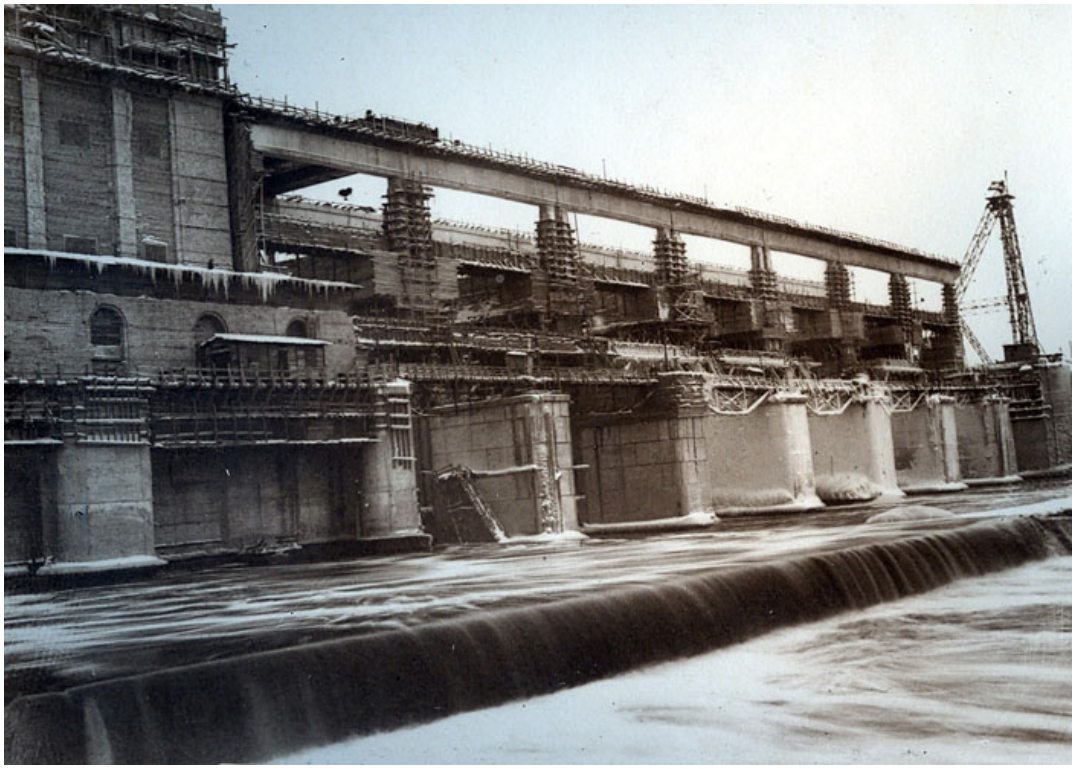


В середине 1937 года басистый гудок временной тепловой станции разорвал девственную тишину древнего Углича. Он оповестил о начале новой эры – эры промышленного развития города.

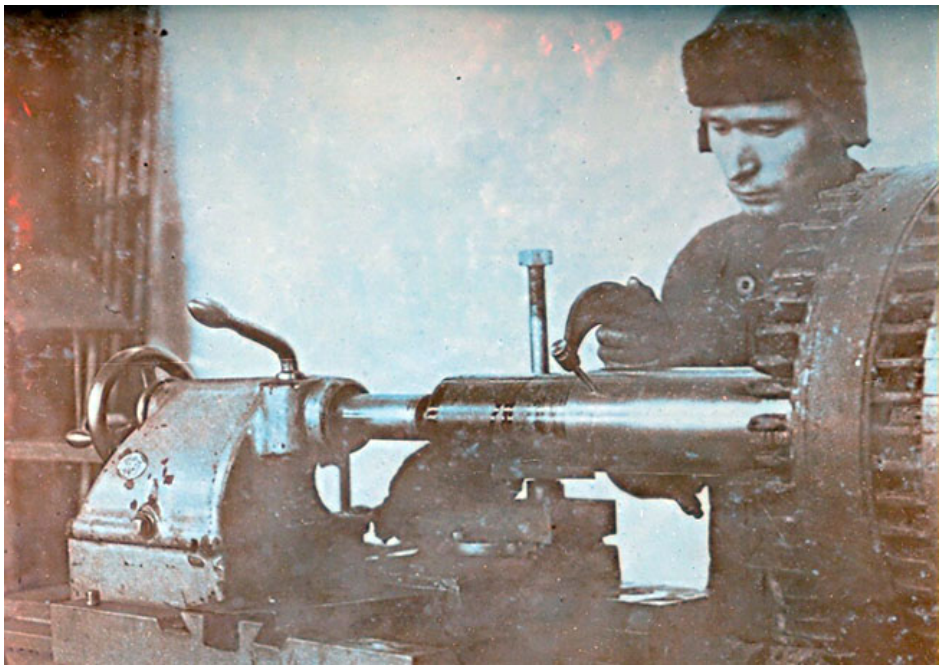
Выдающиеся успехи и технические достижения по строительству первых больших гидроузлов на реке Волге положили начало её транспортному и энергетическому освоению. После заполнения водохранилища создали нормальные судоходные условия как по транзитным, так и по местным судовым ходам.

Жёсткие сроки окончания строительства диктовали необходимость создания соответствующих условий, обеспечивающих возможности выполнения работ в установленный срок. Поскольку успех строительства во многом зависит от организации подсобного хозяйства, а также от бытовых условий, созданных для коллектива строителей, вопросы гражданского строительства занимали первоочередное место. Необходимо было создать жилфонд, медико-санитарные учреждения, столовые, мастерские, заводы – всё то, что требуется для отдельного городского хозяйства и для хозяйства, обслуживающего основные сооружения.

30 января 1937 года на станцию Углич прибыл первый железнодорожный состав, а 5

февраля открыто постоянное движение поездов по линии Калязин-Углич. Общая протяжённость путей железной дороги Калязин-Углич составила около шестидесяти километров. Также от станции Углич до места строительства была проложена вспомогательная железная ветка для подвоза оборудования, материалов и крупногабаритных конструкций.

Грохотала техника, в город впервые протянулась лента железной дороги, пришло время и для общественного транспорта. Тогда же, в 1937 году, в Угличе впервые появилось и автобусное сообщение.



В комплексе подсобных вспомогательных предприятий Волгостроя видное место заняли два механических завода, один из которых располагался рядом с городом Рыбинском, другой – в Угличе. Самостоятельный завод, вошедший в систему Волгостроя СССР, был создан в 1937 году на базе ремонтных мастерских, обслуживающих строительство Угличской ГЭС. Он занимался ремонтом тяжёлой техники, выпускал различные механизмы и приспособления, облегчающие и ускоряющие строительство.

Подготовка к строительству завода точных технических камней началась в 1937 году. Возведение развернулось в 1938 году. Строительство первых корпусов осуществлялось силами Волгостроя.

На базе зданий лесопильного комбината Волгостроя постепенно создавался другой завод. Сначала ЦРМ и ЦБО (Центральные механические мастерские и центральная база оборудования), затем Угличский экспериментальный ремонтно-механический завод «Гидропроекта».

Созданные Волгостроем условия для промышленного развития в Угличе привлекли внимание и других наркоматов.

**.....**

**По состоянию на 1941 год Угличская ГЭС являлась второй по мощности действующей гидроэлектростанцией СССР.**

**.....**

Наркомпищепром, узнав о проектировании в Угличе гидроузла, приступил к проектированию в нашем городе самого крупного в то время в стране завода по переработке молока. Одновременно с началом строительства гидроузла началось строительство ПЭЗ-50 (производственно-экспериментального завода по переработке 50 тонн молока в сутки), и к моменту ввода в строй временной тепловой станции Волгостроя на берегу Волги вырос красавец завод. 17 сентября 1937 года был подписан акт о приёмке его в эксплуатацию. При заводе сразу была создана научно-исследовательская лаборатория. Впоследствии она быстро преобразовалась в научно-исследовательский институт сыроделия. Так Углич стал не только промышленным городом, но и научным центром маслоделия и сыроделия.

Одновременно со строительством Угличской гидроэлектростанции в городе было построено два четырёхэтажных многоквартирных дома по улице Спасской, двенадцать жилых домов с пятью хозяйственным сараями, произведены берегоукрепительные работы, проложен водопровод, произведены работы по устройству шахтных колодцев.

Для водоснабжения тепловой электростанции была построена водонасосная станция на берегу Волги возле кремля.

**.....**

**Рекорд по выработке электроэнергии на Угличской ГЭС был в 1990 году – 427,8 млн. кВт/час.**

**.....**

Как постепенно менялся город со строительством ГЭС, можно проследить из газетных статей: *«Прошёл год работ Волгостроя в Угличе. Резко изменился облик города. Выросла красавица электростанция, строятся мех. мастерские, бетонный завод, канатная дорога для подачи бетона, проведена железная дорога Калязин-Углич. Заброшенный и отрезанный от всего мира, Углич становится культурным городом». («Год работы на Волге», газета «Коллективный труд»* ).

Руководство Волгостроя в выходные дни для семей своих работников устраивало экскурсии на объекты строительства. В эти дни заключённые не работали, кроме мест непрерывного бетонирования, а опытные инженеры Волгостроя проводили экскурсии и объясняли устройство гидроузла и работу отдельных элементов сооружения. Задач экскурсий было две: во-первых, чтобы члены семей работающих на строительстве представляли, как будет выглядеть гидроузел и для чего он нужен. Во-вторых, во имя чего их работающие на строительстве родственники не всегда вовремя возвращаются с работы.

Нельзя недооценивать роль Угличской ГЭС во время Великой Отечественной войны. За годы одна только Угличская ГЭС выдала в Московскую энергосистему 1 млрд. кВт/час электроэнергии.

Угличский шлюз также оказал огромную помощь при обороне Москвы и дальнейшем изгнании врага. Через шлюз шли нефтеналивные самоходные баржи с бензином, нефтью и другими нефтепродуктами. Пассажирские пароходы были переоборудованы для транспортировки раненых. На баржах перевозились всевозможные грузы. Плотами доставлялось в Москву огромное количество древесины. В войну Волга была одной из основных транспортных артерий, снабжающих всем необходимым центральный фронт.

**.....**

**8 декабря 1940 года Угличская ГЭС дала первый ток. Запуск гидроагрегата стал точкой отсчёта истории Каскада Верхневолжских ГЭС – одного из старейших в российской гидроэнергетике.**

**.....**

Угличская ГЭС, Волгострой спасали столицу не только от голода энергетического, но и голода продовольственного. Ежедневно в Москву отправлялись машины с продовольствием для сотрудников Мосэнерго из подсобных хозяйств Волгостроя.

На фронт было отправлено и подавляющее количество автомашин Волгостроя. Те, что похуже, остались для обеспечения тыла. Мехзавод, подразделение Волгостроя, в литейном цехе отливал корпуса мин для миномётов.

Благодаря строительству Угличского гидроузла Углич получил шоссейное сообщение с Рыбинском. В 1945 году по мостовому переходу ГЭС была построена автомобильная дорога, связавшая левобережную и правобережную части Углича.

И мы до сих пор пользуемся результатом труда тех людей. Грандиозный размах индустриализации, электрификации страны внушает уважение, но цена этих достижений – многочисленные загубленные жизни. Мы не берёмся быть судьями

свершившегося, но нельзя забывать, что всё это историческое прошлое нашего народа. В то время необходим был прорыв. Если бы не было его, то неизвестно, какими бы оказались и результаты войны с фашистской Германией. Была создана мощная база, хоть и подготовленная за счёт потерь – человеческих и культурных, – к чему нужно относиться объективно.

Нельзя пересматривать историю с каждым новым генсеком или президентом. Историческое решение необходимо рассматривать в той обстановке, в которой оно принималось. История – это наши корни. И чем достойнее мы будем их ценить, тем крепче будет дерево.

**Анастасия ДМИТРИЕВА**

«Угличанин» №48 (603) от 05.12.2018 года

{jcomments on}{loadposition yandex-knopka}