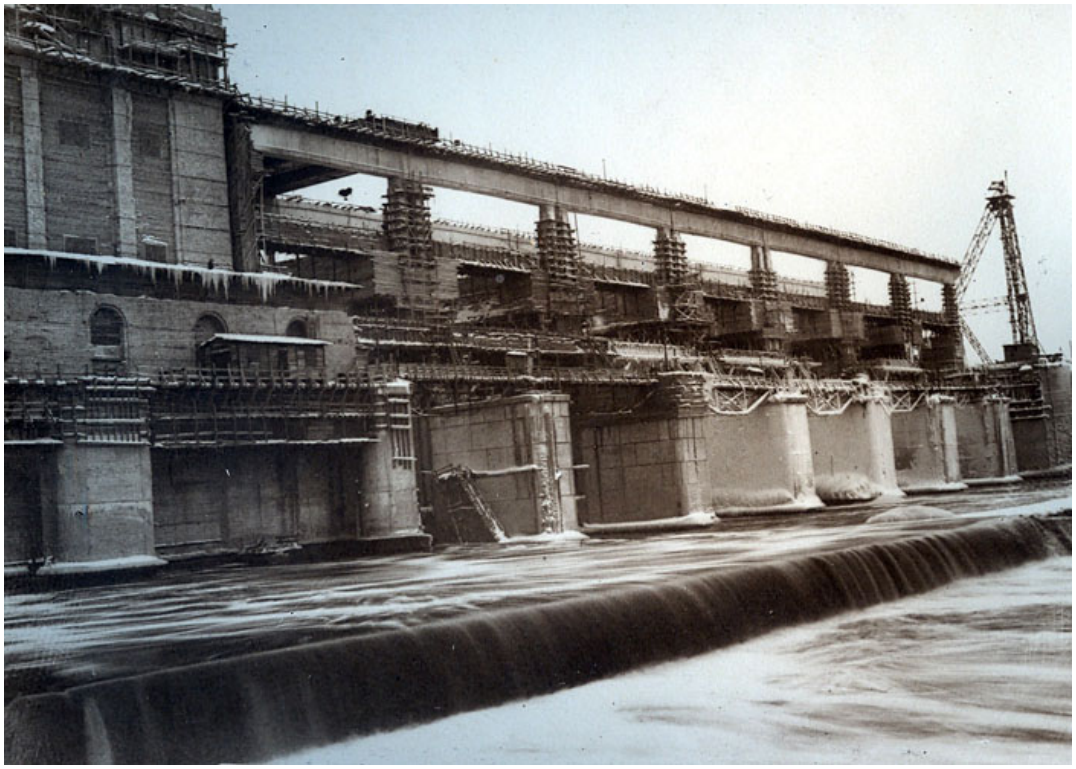


В середине 1937 года басистый гудок временной тепловой станции разорвал девственную тишину древнего Углича. Он оповестил о начале новой эры – эры промышленного развития города.

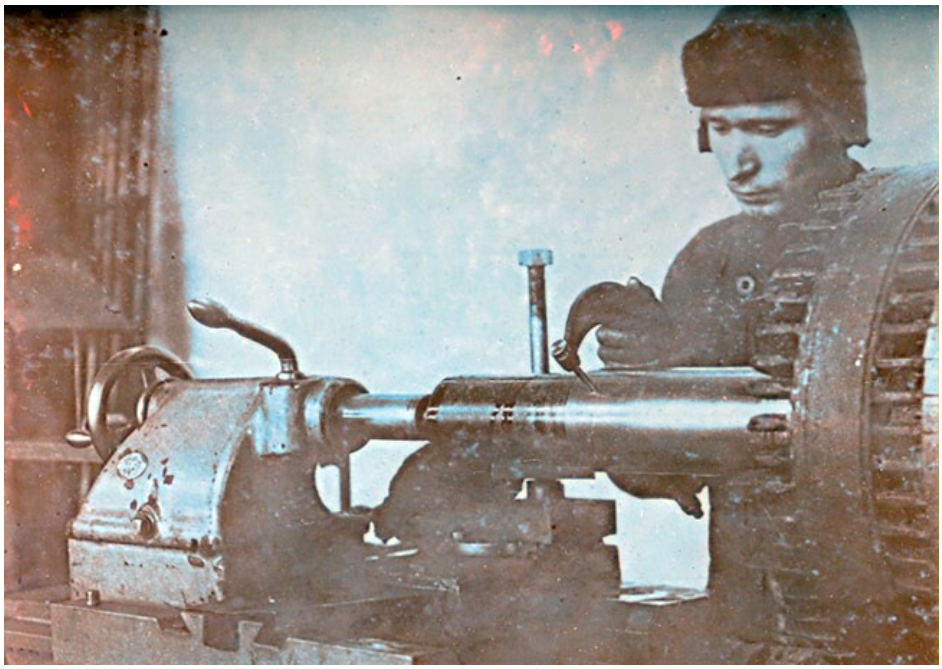
Выдающиеся успехи и технические достижения по строительству первых больших гидроузлов на реке Волге положили начало её транспортному и энергетическому освоению. После заполнения водохранилища создали нормальные судоходные условия как по транзитным, так и по местным судовым ходам.

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}