



Фото ИТАР-ТАСС

## Беломорско-балтийская легенда

| Олег Пуля

**Уникальное гидротехническое сооружение и уникальная страница истории России, Беломорканал стал вечным памятником отечественным гидротехникам, конструкторам и рабочим – всем, кто в 1930-х проложил в Приполярье самый протяженный в мире судоходный путь**

### Допетровских времен начинание

Почти 80 лет работает на экономику России Беломорско-Балтийский канал – но трасса, по которой он прошел, была выбрана в начале подзабытых 1930-х далеко не случайно. Этот путь русские торговые люди хорошо знали уже в XVI–XVII веках, когда устанавливались и крепились хозяйственные связи богатейшего Русского Севера с центральными областями государства Российского. С 1580-х годов, когда Архангельск с его единственным в стране морским портом начал быстро превращаться в центр русской внешней торговли, купцам приходилось преодолевать огромные неосвоенные пространства, чтобы от Белого моря довести товары на рынки

Нижнего Новгорода, Москвы и других крупных городов. Причем уже в царствование Ивана Грозного этот путь постепенно приобрел и важное военное значение.

Но только при Петре Первом идея соединить Балтийское и Белое моря была высказана на государственном уровне. Самодержец-реформатор предпринял и первые практические шаги – во время Северной войны, летом 1702-го, среди бескрайних лесов и болот здесь по древнему новгородскому пути была прорублена просека и вымощена бревнами знаменитая Осударева дорога шестиметровой ширины. По ней двинулась армия, а также, по некоторым данным, от Белого моря до Онежского озера за пару недель дотащили посылку 12-пушечные фрегаты «Святой

Дух» и «Курьер», выстроенные на Соломбальской верфи под Архангельском. Это помогло внезапно ударом взять изрядно досаждавшую Петру шведскую крепость Орешек на Ладожском озере.

Но с началом строительства Санкт-Петербурга – новой столицы империи – приоритеты царской политики изменились. По замыслу Петра внешнеторговые связи России отныне должны были сосредоточиться на Балтике, и с 1713 года, согласно царским указам, торговля через Архангельск пошла на убыль, а вопрос об устройстве водной дороги от Белого моря был забыт центральной властью на целых восемь десятилетий. Но то – центральная идея эту не забыли. В 1790-х годах

в Петербург поступило несколько подробных прошений об учреждении «водяного пути» – из Петрозаводска от промышленников Жданова, Рыбакова и Филиппова, от начальника Олонецких горных и оружейных заводов шотландца Армстронга, а также от купца Баканина из Пудожя. Взошедший на российский престол в 1796-м Павел I на третьем году своего правления уделил прошениям высочайшее внимание, и обследование предложенных маршрутов занялся главный специалист того времени – инженер генерал-майор де Волан (впоследствии он проектировал и строил Мариинскую и Тихвинскую водные системы). К 1800 году им были подготовлены детальные проекты устройства обходных кана-

лов на Ладожском и Онежском озерах, затем – проекты соединения каналом Онежского озера и Белого моря по двум разным маршрутам, а также проект канала от Шексны до Северной Двины. Но работам мешало великое множество скал, водопадов и иных неудобств, сложность проектов оказалась для тех времен непомерной, а требующееся финансирование грозило стать разорительным для казны, и со смертью Павла I в 1801-м все изыскания были надолго прекращены.

Новый интересный проект представил в 1824 году купец Антонов из поморского городка Кемь, считавший, что Беломорский канал поспособствует развитию Русского Севера. В 1832-м геодезист Лашевич-Бородулин выдвинул свой, более проработанный вариант канала по маршруту Антонова, в 1835 году Николаю I свой проект предложил шеф жандармов граф Бенкендорф, а в начале 1840-х проект Беломорского канала разрабатывало Министерство государственных имуществ – влиятельное ведомство видело в нем путь к освоению богатейших лесов этого края. Следует отметить также проект флигель-адъютанта Лошкарева, удостоенный в 1857 году высочайшего внимания Александра II. Но самыми реалистичными стали работы профессора Тиманова – его проект Беломорско-Балтийского водного пути с устройством морских портов на Ладожском и Онежском озерах был в 1900 году удостоен золотой медали Всемирной выставки в Париже.

К концу первого десятилетия XX века существовало уже более полутора десятков как вполне осуществимых, так и более чем фантастических «проектов», но все они были отклонены российскими властями – неодолимыми препятствиями виделись полнейшее бездорожье, бескрайние северные болота и леса, а также неминуемые затруднения с рабочей силой из-за низкой плотности местного населения. Но главной из проблем оказались деньги – экономике Российской империи подобные объемы финансирования были

все-таки не под силу. Впрочем, уже после начала Первой мировой войны, в 1915–1916 годах, Министерство путей сообщения утвердило один из проектов Беломорского канала, и на его трассе начались изыскательские работы, но из-за сложностей военного времени дело продвигалось крайне неспешно, а после революционных потрясений 1917-го и вовсе заглохло. Строительство канала началось только в 1931 году в совсем другой стране – СССР, благо принципы новой, социалистической экономики позволяли забыть как о нехватке рабочей силы, так и о финансовых проблемах.

### Канал будет советским

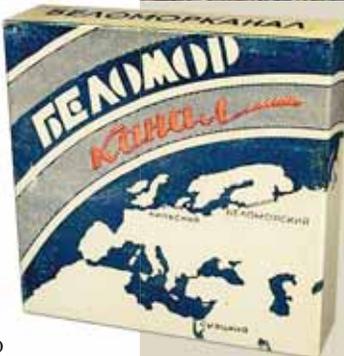
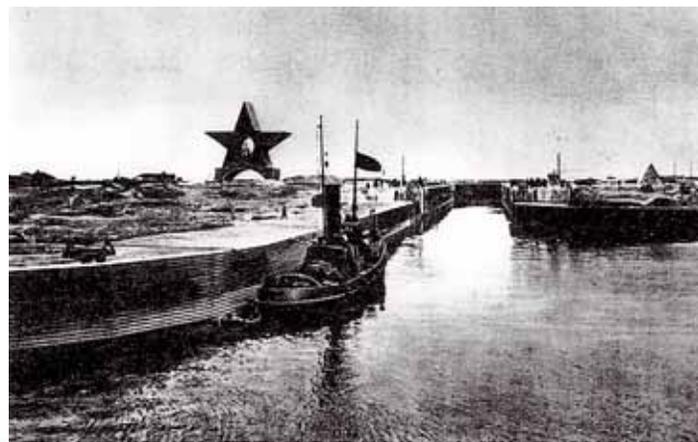
К середине 1920-х годов страна оставила позади экономический хаос Гражданской войны, полным ходом шло восстановление промышленности, сельского хозяйства и энергетики. Одним из приоритетов новой власти оказалось скорейшее освоение северных территорий – и слегка подзабытый проект Беломорского канала оказался как нельзя кстати. Соединив Балтийское и Белое моря, канал должен был открыть короткий путь для доставки природных ресурсов Карелии и Кольского полуострова к пунктам переработки – ранее корабли следовали далеким круглым путем, огибая весь Скандинавский полуостров. Но еще важнее было доказать всему миру, что власть большевиков в России утвердилась бесповоротно и ей по силам любые, самые масштабные экономические задачи...

Впрочем, о Беломорском канале по большому счету и не забывали. Образованное еще в начале 1919 года «Управление работ по исследованию и составлению проекта Беломорско-Балтийского водного пути», изучив все дореволюционные разработки, в 1922-м представило новый, советский вариант строительства канала – но тогда время грандиозных строек еще

не пришло. А вот к 1929 году экономическая и внутривластная обстановка была уже совсем иной. Реализация почти любого экономического проекта зависела теперь исключительно от волевого решения партии и правительства Страны Советов. Невиданными темпами продолжались индустриализация и электрификация, был практически свернут эксперимент с полукapиталистическим НЭПом, экономика страны оказалась под полным контролем государства – и неподъемные для царской России объемы капитальных вложений больше не были нераз-

исправительно-трудовых лагерей) должно было превратиться в огромное государственное предприятие, нацеленное на извлечение максимальных доходов. А труд бывших белогвардейцев и дворян, священников и раскулаченных крестьян, казаков и просто противников советской власти становился практически бесплатным.

Первым значимым гидротехническим объектом, где предстояло опробовать этот новый ресурс рабочей силы, стал Беломорско-Балтийский канал. Решение о начале строительства было принято на самой вершине



Незабываемой приметой этой полузабытой эпохи стали дошедшие до нас папиросы «Беломор». Это не только самый узнаваемый табачный бренд СССР – но и растраживаемая в невиданных масштабах агитка, прославляющая достижения советской экономики. Любопытно, что до 1950-х упаковка этих папирос выглядела совсем по-другому: кроме Беломорско-Балтийского на карте были обозначены Суэцкий и Кильский каналы, и, закуривая, каждый мог убедиться в том, что именно Беломорканал – самый длинный в мире!

решимой проблемой. Задача привлечения рабочей силы теперь тоже решалась просто: на строительстве предстояло трудиться десяткам тысяч уголовников и «врагов народа», собранных в лагерях ОГПУ.

В первой половине 1929-го на заседаниях Политбюро ЦК ВКП(б) трижды рассматривался вопрос о массовом использовании подневольного труда заключенных – и образованное весной 1929-го Управление лагерями ОГПУ (позднее – печально знаменитый ГУЛАГ, Главное управление

партийно-государственной власти в июне 1930-го, и менее чем через год Совет Труда и Оборона выдал подробное задание для проектирования и окончательно определил маршрут и габариты канала, по которому планировалось пропускать в основном баржи с буксирной тягой. К началу июля 1931 года были готовы эскизные проекты строительства, в августе началось проектирование на местности, а в октябре приступили к скальным и земляным работам по всей трассе будущего канала – от Повенца



на Онежском озере до села Сорока (сейчас город Беломорск) на Белом море.

Согласно инженерным расчетам, стройка такого масштаба должна была занять несколько лет, требовалось как минимум 150 экскаваторов, паровозы, компрессоры и другое современное оборудование, но Сталин лично сформулировал «правильные» условия – канал предстояло построить не более чем за 20 месяцев, и все должно было быть максимально дешево. То есть неполных два года – и две с лишним сотни километров общей длины канала, скальные грунты, огромное количество валунов, болота плюс острейшая нехватка качественных стройматериалов...

Поэтому окончательный проект, разработанный коллективом инженеров под руководством знаменитого гидротехника С.Я. Жука (впоследствии возглавившего институт «Гидропроект»), предполагал межбассейновое соединение через реки Повенчанка и Телекинка, Выгозеро и реку Нижний Выг. Другой вариант маршрута – через Сегозеро и реки Сегежа и Кумса – был более многоводным, но требовал строительства большого количества дамб и обошелся бы значительно дороже.

С самого начала всей грандиозной стройкой «заведовало» ОГПУ, главный карательный орган СССР. «Кураторами» проекта были фактический глава ОГПУ, будущий железный нарком НКВД Генрих Ягода и начальник ГУЛАГа Матвей

Берман, а напрямую над всеми работами Беломорстроя начальствовал Нафталий Френкель – все усилия этого известного «соловецкого деятеля» были направлены на достижение максимальной экономической эффективности вверенного ему предприятия. Так что никаких проблем с рабочей силой не предвиделось – в БелБалтЛаге (Беломоро-Балтийском исправительно-трудовом лагере) ОГПУ сосредоточило около 115 000 заключенных и 11 000 вольнонаемных рабочих и служащих.

Вопросы «кадровой политики» тем не менее стояли довольно остро, поскольку без сложностей не обошлось и при такой организации труда. Беломорстрою катастрофически не хватало грамотных, опытных специалистов – и вот для северного проекта везли угодивших в лагерь гидротехников и ирригаторов из Средней Азии, по всей стране из заключенных по разрядам отбирали лучших инженеров, в том числе «старорежимных», осужденных за вредительство и антисоветскую деятельность. Именно они в деталях разрабатывали проект канала и находили оригинальные технические решения там, где на строительстве не доставало самых элементарных вещей...

Проблема была в том, что вопреки уверениям советской пропаганды американская Великая депрессия и мировой экономический кризис 1929-го – начала

1930-х годов ощутимо ударили и по СССР. И в то время как образцово-показательному Днепрострою выделили в достатке и время, и валюту – Беломорстрою валюта на современную технику и материалы не выделялась вовсе, а перед ОГПУ была поставлена недвусмысленная задача свести все финансовые затраты к минимуму. «Канал должен быть построен в короткий срок и стоить дешево!» – таково указание товарища Сталина! – гласил один из плакатов в БелБалтЛаге. Так что экономили на всем: орудиями труда, как и в XIX веке, были лопаты, кирки, тачки и волокуши, топоры и ручные буры, деревянные журавли для подъема валунов и взрывчатка, а еще так называемые беломорские «форды» – запряженные парами лошадей тяжелые деревянные площадки на четырех деревянных обрубках-катках для перевозки камней. Когда для валки леса не хватало даже топоров и пил, громадные деревья попеременно тянули канатами в разные стороны две бригады, таким образом расшатывая их. Дамбы приходилось делать земляными, водоспуски – деревянными. Для уплотнения земли по дамбам гоняли лошадей с катками. Вместо стальных шлюзовых ворот были придуманы деревянные – как оказалось, ничуть не хуже, служили они затем десятилетиями. Для укрепления стен шлюзов, причальных стенок и подпорных сооружений не хва-

тало бетона, и в ход пошла технология, издавна использовавшаяся на Севере, – ставили так называемые ряжи, деревянные срубы в 15 метров высотой, засыпаемые внутри камнями и грунтом. Дефицитные бетон и железо везде где можно заменяли деревом, а тракторам, кранам и экскаваторам находилась другая универсальная замена – человеческие руки.

Десятки тысяч людей трудились в поистине жесточайших условиях: даже бараками было обеспечено лишь чуть более половины заключенных, остальные и зимой и летом жили в палатках и времянках, а лагерное «меню» состояло в основном из рыбной баланды и плохого хлеба. Нормы выработки ощутимо превышали «гражданские» общесоюзные, и если план горел даже при 14-часовом рабочем дне, начальство объявляло штурм – и тогда работать приходилось по 20 часов в день без отдыха и выходных.

Заключенные «классово чуждые элементы» и крестьяне-«кулаки» днем и ночью, зимой и летом, зачастую по пояс в грязи рыли русло канала и, даже умирая, навсегда оставались в суровой северной земле – похороненные без гробов в бетоне на дне канала или в безымянных могилах на его берегах. По официальным данным, за время строительства через систему Беломорстроя прошло около 280 000 заключенных, а число умерших составило 11 000 – но независимые исследо-



Стройку посетило начальство – взгляните в эти лица!

ватели утверждают, что от болезни, голода и невыносимых условий труда погибло не менее 15 000 человек, причем называются и более ошеломляющие цифры...

В мировой истории еще не было столь масштабного использования труда заключенных, за рубежом внимательно следили за неслыханным экономическим экспериментом СССР, скрыть его или не считаться с протестами Запада было невозможно – и под все это была подведена по-своему солидная правовая и экономическая база. Советская пропагандистская машина преподносила Беломорстрой как место перевоспитания «враждебных социализму элементов», а «Правда», «Известия» и десятки других газет с энтузиазмом прославляли первый в мире опыт «перековки трудом» закоренелых рецидивистов и политических противников.

Интересно, что высочайшие темпы строительства администрация Беломорстроя обеспечивала всеми доступными средствами – объявлялись «всеобщие дни рекордов», соревнования между фалангами (250–300 человек), между трудколлективами, участками и шлюзами – и даже между вохровцами и зеками. Берега канала украшали многочисленные лозунги вроде «Беломорстрой – путь к бесклассовому обществу», «Слава и свобода ожидают честнейших бойцов Беломорстроя!» и «Деритесь за Канал, как черти!». Перед каналармейцами выступали досрочно освобо-

жденные передовики, зачитывавшие торжественные заявления: «Я всю жизнь воровал, из тюрем не вылезал, и вот спасибо советской власти, спасибо товарищу Сталину, которые научили меня честно трудиться и стать полезным человеком. Я решил остаться в родной бригаде еще на месяц, чтобы доказать всем гадам, врагам народа, что никакие их вредительства не помешают нам, рабочему классу, успешно выполнить план и закончить великую стройку коммунизма – наш родной Беломорканал! Я призываю всех не терять бдительности и разоблачать вредителей, которые и здесь притаились и хотят со-

туда называли «заведомо ложные показания в официальных отчетах или сообщениях».

Не остались в стороне и «инженеры человеческих душ», как любил называть советских писателей Сталин. В августе 1933-го, незадолго до открытия навигации по каналу, Беломорстрой посетила своеобразная экскурсия – 120 литераторов и художников.

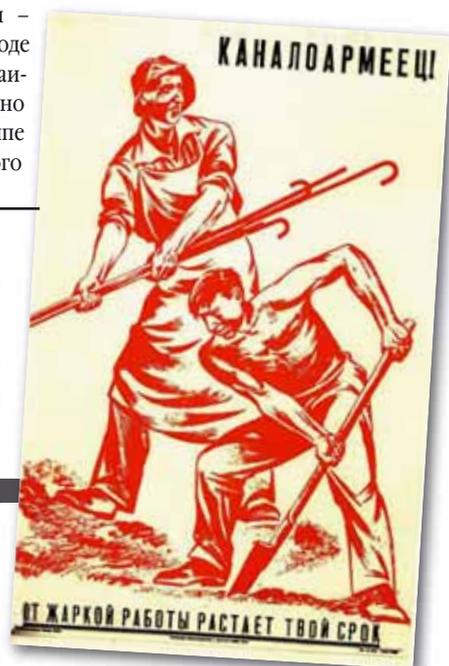
Идею поездки высказал Максим Горький, Сталин ее одобрил – а само плавание на пароходе по еще фактически достраивавшемуся каналу оперативно организовало ОГПУ. В группе литераторов были звезды того

ли, что они здесь исправляются, и заботится ли руководство о быте заключенных... Стройка оставила у них в высшей степени приятное впечатление. Да и не удивительно – ОГПУ обеспечило самые комфортные условия! Писатель Александр Авдеев так вспоминал впоследствии один из праздничных обедов: «Ошалел от невиданного изобилия. На огромных блюдах, с петрушкой в зубах, под

**Десятки тысяч каналармейцев, строивших это величайшее гидротехническое сооружение 1930-х, так и остались безымянными. Но именно от этого «почетного» звания – «заключенный каналармеец» (сокращенно з/к) – произошло навсегда вошедшее в русский язык слово «зек»**

рвать наши планы!» И тут же, на собраниях, калялись в «преступной мягкости» инженеры-управленцы, не сумевшие строго спросить с каналармейцев за неудовлетворительные объемы выработки и недостаточный энтузиазм... Впрочем, каналармейцы зло шутили: «Без туфты и аммонала не построим мы канала!» – весь смысл этой поговорки станет понятным только с привлечением словарей: туфтой

времени – Алексей Толстой, Вера Инбер, Ильф и Петров, Михаил Зощенко, Борис Пильняк, Бруно Ясенский, Мариэтта Шагинян, Виктор Шкловский, Валентин Катаев. Они посещали образцовые участки строительства и общались с каналармейцами – в основном через борт парохода и в присутствии начальства, задавая вопросы о том, любят ли они свой канал, считают



прозрачной толщей заливного растянулись осетровые рыбины и поросята. На длинных тарелках розовеют ломтики истекающей жиром теши, семги, балыка. Бессчетное количество тарелок завалено пла-



Певец великой стройки Максим Горький и Генрих Ягода — ее бессменный куратор



Торжественное открытие навигации в 1933 году

Знаменитый «путеводитель» по Беломорстрою, изданный в 1934 году к XVII съезду ВКП(б)



стинками колбасы, ветчины, сыра. Плавают в янтарном масле шпроты. Пламенеет свежая редиска. В серебряных ведерках, обложенные льдом и накрытые салфетками, охлаждаются водка, вино, шампанское, нарзан, боржом.

После этой поездки 36 наиболее благонадежных «экскурсантов» с радостью приняли участие в написании парадной коллективной монографии «Беломорско-Балтийский канал имени Сталина». Этот «путеводитель» по Беломорстрою, изданный в 1934-м к XVII съезду ВКП(б), иллюстрировал знаменитый советский фотограф, художник и скульптор Александр Родченко. Авторы не могли сдерживать восхищения руководителями Беломорстроя – восторжались их волей, умом, организацией, воспевали труд многих тысяч заключенных как единый порыв энтузиазма. Вот что, например, писал главный редактор издания Максим Горький: «Работают ученые старики и пожилые инженеры, враги рабочего класса. Эти умные, образованные люди – враги – превращаются в энергичнейших сотрудников-рабочих, действуют ударно, не щадя своих сил, и действуют за совесть, а не за страх. Сотни социально-больных и «опасных» записывались в бригады ударников, становились каналоармейцами, лично и сознательно заинтересованными в успехе дела». И все 36 авторов были единодушны: «Преступники – от прежних гнусных условий, а страна наша красива, мощна и великодушна, ее надо

украшать». Ну а Зошенко, вникнув глубже всех, писал: «Перековка – это не желание выслужиться и освободиться, а на самом деле перестройка сознания и гордость строителя». Но примечательней всего поэтические строки Александра Безыменского:

*Я сообщаю героической Чеке,  
Что грандиозность  
Беломорского канала  
И мысль вождя,  
что жизнь ему давала,  
Войдут невиданной  
поэмою в века.  
И если коллективом  
вдохновенный  
Поэму Беломорского пути  
Сумеет мы  
в литературу донести,  
То это будет лучшее  
из наших донесений.*

### Завершение строительства

Как и намечалось, Беломорканал был построен в рекордно короткие сроки, всего за 20 месяцев, – хотя геологические и гидрологические условия были тяжелейшими даже по сегодняшним меркам.

В мае 1933-го Генрих Ягода доложил Сталину о том, что канал готов, 2 июня Совнаркомом было принято постановление о завершении строительства канала и присвоении ему официального наименования «канал имени Сталина», а уже 4 июня, согласно постановлению ЦИК СССР, кители и пиджаки руководства ОГПУ и Беломорстроя украсили высшие награды Советского Союза – ордена Ленина, Красной Звезды и Трудо-

вого Красного Знамени. Правда, из 12 награжденных главными орденами только двое оказались инженерами...

Триумф новых методов великой социалистической стройки не вызывал сомнений – и государство благодушно продемонстрировало свою милость и простым каналоармейцам. То же постановление ЦИК предусматривало для 500 «перековавшихся» ударников досрочное освобождение со снятием судимости и восстановлением в гражданских правах (ранее от «отбывания мер социальной защиты» уже было освобождено почти 12 500 передовиков), также для 59 500 были заметно сокращены сроки, и – совсем неожиданно – на ОГПУ возложили задачу «обеспечить дальнейшее поднятие квалификации в строительном деле наиболее талантливых работников из числа бывших уголовников-рецидивистов и при поступлении их в учебные заведения обеспечить стипендией».

Но кульминацией торжеств стал визит на Беломорканал самого Сталина, председателя Реввоенсовета Ворошилова и возглавлявшего ленинградскую парторганизацию Кирова. Представители высшей государственной власти с 18 по 25 июля совершили на теплоходе «Анохин» прогулку по новому каналу и встретились в районе порта Сорока с боевыми кораблями Северного флота, шедшими по каналу из Балтийского в Белое море. Впрочем, для канальского руководства прогулка вождей обернулась

изрядной нервотрепкой – по слухам, все трое от увиденного восторге не были, а Сталин сумрачно заметил, что канал получился слишком узким и мелким... Тем не менее 5 августа 1933 года состоялось торжественное открытие Беломорско-Балтийского водного пути, а 30 августа официально началась судоходная навигация.

Начинаясь от поселка Повенец на Онежском озере, канал поднимается семью ступенями Повенецкой лестницы до водораздельного бьефа (шлюзы с 1-го по 7-й южного склона), спускается по северному склону, включающему 12 ступеней (шлюзы с 8-го по 19-й) с большими озеровидными бьефами (Маткозеро, Выгозеро и др.), и выходит в Белое море у порта Сорока (г. Беломорск). Он протянулся на 227 км, из них на затопленные реки пришлось 97 км, на зарегулированные озера – 80 км, на искусственное русло (то есть собственно канал) – 48 км, еще 1,7 км занимает морской канал, прорытый в дне Белого моря. Всего канал насчитывает 128 сложных гидротехнических сооружений – это 19 шлюзов, 15 плотин, 49 дамб, 12 водоспусков, 33 искусственных канала. А с 1949 по 1967 год были построены пять гидроэлектростанций Выгского каскада – Маткожненская, Ондская, Палокоргская, Выгостровская и Беломорская ГЭС общей мощностью



Облицовка этого шлюза прогнила – но он вырублен в скале, и под деревом скрыт несокрушимый камень

240 МВт. Они и сейчас снабжают электричеством Среднюю Карелию – ежегодно ими вырабатывается в среднем 1300 ГВт·ч электроэнергии, около 30% от общей выработки «Карелэнерго».

Эта стройка стала гордостью первой сталинской пятилетки, и масштабы ее до сих пор поражают воображение. Общий объем скальных и земляных работ составил 21 млн м<sup>3</sup>, при этом через гранитные скалы пробито 37 км пути; срублено более 921 000 м<sup>3</sup> рязевых конструкций, в основные инженерные сооружения уложено 390 000 кубов бетона, построено более 2500 км железнодорожных путей. Строители могли рассчитывать только на дешевые и доступные местные материалы, поэтому использовались в основном дерево, камень, песок, грунт и торф. И даже шлюзы построены почти целиком из дерева: стенки камер, направляющие палы, шлюзовые ворота и затворы подводных галерей – все это деревянное, только головы шлюзов возводились из бетона.

Но главное, СССР теперь мог гордиться двумя мировыми рекордами: 227-километровый Беломорско-Балтийский канал стал самым протяженным каналом в мире, рекордом оказались и 20 месяцев, за которые он построен. И сравнивать советскую пропаганду было с чем – всего-то 82-километровый Панамский канал строился без малого 30 лет, 98-километровый Кильский – восемь лет, а Суэцкий канал длиной 163 км строился более десятилетия!

Вот только Беломорско-Балтийский – намного мельче и уже всех этих каналов, к тому же еще до его открытия выявилось огромное количество недоработок и в самом проекте, и по качеству работ. Недостатки эти приходилось исправлять буквально на ходу – так, 28 мая 1933 года, когда по каналу прошел первый пароход с принимавшими работу членами правительства Карельской АССР, следом плыл земснаряд и исправлял замеченные огрехи. К тому же канал действительно получился мелковат – 5 метров максимальной его глубины при 3,6 метра минимальной не хватало для многих кораблей. Да и объем перевозимых по каналу грузов к началу 1940-х не превышал 1 млн тонн – менее 45% его пропускной способности. Из-за малой глубины он оказался попросту не способен пропускать крупные суда, и даже военные корабли иногда приходилось перевозить на специальных баржах.

Тем не менее для своего времени значение Беломорканала трудно переоценить. Главным было то, что морской маршрут из Архангельска в Ленинград вокруг Скандинавского полуострова протяженностью 5167 км при проходе через канал сократился более чем вчетверо, до 1248 км. Соединив Советский Север и Балтийское море, Беломорканал обеспечил возможности для масштабного освоения минерально-рудных, лесных и рыбных богатств этих территорий. Ну а главное – он позволил надежно прикрывать рубежи страны.

До этого, несмотря на надвигавшуюся угрозу новой большой войны, северное побережье СССР практически не было защищено от нападения – поэтому неудивительно, что одними из первых по новому каналу прошли подводные лодки типа «Декабрист» и другие военные корабли.

### Послевоенная судьба

Через восемь лет после открытия Беломорканала началась Великая Отечественная война, и боевые действия очень скоро дошли до его берегов. Была практически уничтожена южная часть канала, финским войскам удалось захватить западный берег. В ходе тяжелых боев большой урон был нанесен инфраструктуре, практически уничтожены маяки и поселок Повенец – когда в него ворвались танки противника, наши войска, отступая, взорвали перемычки шлюзов «Повенецкой лестницы», и огромные массы воды буквально смыли врага, разрушив и сам поселок.

Но уже к июлю 1946 года сквозное судоходство было восстановлено на всем протяжении канала, а в 1950-х начались реконструкция и капитальный ремонт большинства гидросооружений. При этом шла и полная электрификация всех гидроузлов. В 1970-х Беломорканал реконструировали еще раз – его минимальная глубина была доведена до 4 метров, и он стал полноправной частью Единой глубоководной системы СССР. Модернизация канала идет и сегодня. Так, к 2007 году на железобетон были

заменены последние деревянные конструкции, и сейчас все шлюзы полностью бетонные, ворота шлюзов металлические, прохождение судов по каналу давно автоматизировано и механизировано. Продолжается реконструкция плотин и дамб, меняются некоторые механизмы и металлоконструкции.

Многие города этого края – Сегежа, Надвоицы, Медвежьегорск – обязаны своим существованием именно Беломорско-Балтийскому каналу. Начинаясь с маленького поселка Повенец превратился в большой порт, Беломорск стал крупным промышленным центром. С открытием канала здесь начала развивалась целлюлозно-бумажная и деревообрабатывающая промышленность. Что касается грузоперевозок, то наибольший их объем – 7,3 млн тонн – прошел по Беломорско-Балтийскому водному пути в 1985 году. Еще пять лет поток грузов сохранялся почти на том же уровне, но в начале 1990-х, после распада СССР, объемы судоходства по каналу резко пошли на убыль и только в последнее время начали постепенно расти – хотя и сейчас не превышают 350 000–400 000 тонн в год. Правда, нельзя не отметить, что Беломорканал очень быстро обретает популярность как интереснейший маршрут для туристических судов.

Это величайшее гидротехническое сооружение было и остается в мировой истории явлением уникальным. И как гидротехническое сооружение, и как феномен уходящего в историю XX века... ■