

Сборник

*ВОЛХОВ-
ЛЮБОВЬ МОЯ*



Сборник

ВОЛХОВ-ЛЮБОВЬ МОЯ

2023

УДК 9
ББК 63
С23

Шрифты предоставлены компанией «ПараТайп»

Сборник

С23 ВОЛХОВ-ЛЮБОВЬ МОЯ / Сборник. — [б. м.] : [б. и.], 2023. —
170 с.
[б. н.]

Сборник посвящен 90-летию города Волхова. В него вошли статьи волховских краеведов об истории знаковых мест нашего города: деревне Дубовики и Волховской ГЭС, железнодорожном вокзале и легендарном паровозе Эу-708-64, парках и храмах, музее и дворце культуры и др. Исследования краеведов охватывают период от глубокой древности до наших дней. Материалы сборника проиллюстрированы фотографиями волховчан, а также архивными материалами из фонда музея истории г. Волхова и группы «Волхов в наших сердцах» в социальной сети «ВКонтакте». Издание адресовано всем читателям, интересующимся культурно-историческим наследием волховской земли.

**УДК 9
ББК 63**

Ⓢ В соответствии с ФЗ от 29.12.2010 №436-ФЗ

© Сборник, 2023

ВАНДЫШЕВА ГАЛИНА АЛЕКСАНДРОВНА

ДРЕВНЯЯ ИСТОРИЯ ВОЛХОВСКОЙ ЗЕМЛИ

«Сними обувь свою, ибо земля, на которой ты стоишь, священна», — эта строка из Библии как нельзя более подходит к земле, на которой находится наш город. Здесь начиналось Русское государство, созданное легендарными князьями Рюриком и Олегом. Город Волхов — относительно молодой, год его рождения — 1933. Но Волховская земля имеет богатую, удивительную историю: уже в VIII—IX вв. здесь находились славянские городища, финно-угорские и скандинавские поселения. В черте современного Волхова расположены 18 археологических памятников периода от VIII—V вв. до н.э. до раннего средневековья, которые активно исследовались археологами еще с конца XIX века. Научной сенсацией стали раскопки у д. Шкурина Горка в 1998г. Это оказалось финно-угорское поселение рыболовов и скотоводов эпохи раннего металла. Найденные здесь изделия из кости, керамика, бронзовые иглы, кости домашних животных позволили определить временной период VIII—Vвв. до н.э.!

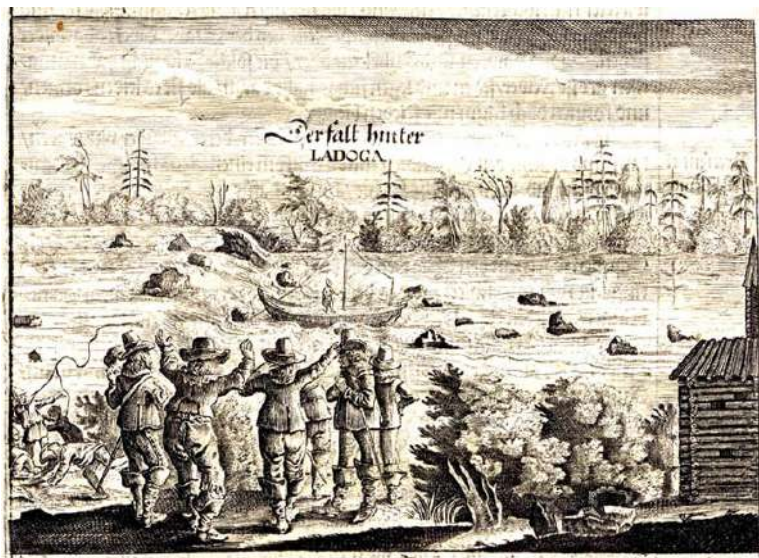
Славяне придут на берега Волхова только в VII—VIII вв. и строят здесь свои укрепленные поселения — городища. Этот период истории уже оставил нам гораздо больше археологических памятников. Наибольший интерес представляют языческие сопки-могильники, городище Дубовики и священная роща на месте нынешнего парка «Ильинка».

Центральное место в этом комплексе занимает городище Дубовики, которое когда-то занимало достаточно большую территорию — от нынешнего памятника «Героическим защитникам Волхова» до железнодорожного моста через реку. Вероятно,





городище возникло в VII–VIII вв., т.е. одновременно со Старой Ладогой, на знаменитых торговых путях «Из варяг в арабы», «Из варяг в греки». Название «Дубовики» – древнее. Его происхождение связывают с двумя аспектами: у славян-язычников одним из главных богов был Перун – бог грома и молнии, а священным деревом Перуна считался дуб. На месте парка «Ильинка» как раз и была священная дубовая роща. Вторая версия связана с порогами. Для их прохождения лоцманы использовали длинные шесты, сделанные из прочной дубовой древесины. В пользу этого предположения говорит тот факт, что у порогов на р. Мста недалеко от нынешнего города Боровичи тоже есть поселение Дубовики. Хотя вполне может быть, что обе эти версии отражены в топониме.

Археологические раскопки дают нам достаточно глубокое представление о древней истории Волховской земли. Исследование местных раннесредневековых памятников велось с конца XIX века археологическими экспедициями Н. Е. Бранденбурга (1884г), Н. Н. Гуриной (1952г), Г. Гроздилова, С. Н. Орлова, Е. Н. Носова (1972г), С. Л. Кузьмина (1990, 1997г.г.), так что материал накоплен очень интересный. Мы привыкли к уникально-



сти Старой Ладogi, но не менее уникальным является, говоря языком археологии, «комплекс раннесредневековых памятников в черте города Волхова».

Городище и связанные с ним погребения  ные памятники находились в районе Волховских порогов, затопленных после строительства ГЭС. Это первые пороги на пути вверх по Волхову (из «варяг»), контроль над ними был важен во всех отношениях. Именно Дубовики должны были нести на себе основные контрольные функции на этом начальном участке, а Ладога служила, прежде всего, местом стоянки судов и подготовки к путешествиям вглубь материка или в море. Поселение Дубовики состояло из двух частей – укрепленной (городища) и посада, имевшего хозяйственное значение. Городище располагалось на мысу ручья Мельник (сейчас он практически пересох), впадающего в Волхов. Дугообразный ров и вал защищали треугольную площадку, обжитую, судя по находкам архаической керамики, еще в доладожские (и дославянские) времена, т.е.

здесь, видимо, еще до прихода славян существовало финно-угорское поселение. К юго-востоку от городища возник небольшой «посад», здесь были раскопаны хозяйственные постройки, аналогичные ладожским. Лепная керамика (как и в ранних слоях Ладоги VIII – IX вв., сделанная от руки, без применения примитивного гончарного круга) тождественна находкам славянских селищ Приильменя, изученных в последние десятилетия. В то же время великолепный резной костяной гребень фризской работы (ранний западный «импорт» VIII – IX вв. или изделие заморских мастеров, осевших в Ладоге), стеклянные бусы, арабский дирхем чеканки 746–747 гг. свидетельствуют о тесных связях городища Дубовики с Ладогой. Общая площадь неукрепленного посада превышала 6 га, часть его была разрушена в XIX – начале XX вв. плитными разработками и строительством железной дороги. Городище контролировало и обслуживало в IX–X вв. переход через Волховские пороги. Широко известно описание такого перехода секретарем голштинского посольства в Россию 1633–1635 гг., Адама Олеария: «В семи верстах от Ладоги... на этой реке пороги, и еще через семь верст другие, через которые очень опасно переезжать в лодках, так как река там стрелою мчитя вниз с больших камней и между ними. Поэтому, когда мы прибыли к первым порогам, то вышли из лодок и пошли берегом, дожидаясь, пока наши лодки сотнею людей перетаскивались через пороги на канатах. Однако все прошло счастливо, за исключением последней... Когда эта лодка сильнее всего боролась с течением, вдруг разорвался канат, и она стрелою помчалась назад. Она, вероятно, достигла бы опять порогов, через которые ее с трудом перетаскивали, и без сомнения разбилась бы тут, если бы по особому счастью канат, значительный обрывок которого еще остался на лодке, не закинулся случайно за большой выступавший из воды камень, зацепившись за него с такою силой, что с трудом только можно было опять освободить его. Нам сообщили, что на этом самом месте несколько ранее засе-ло судно некоего епископа, груженое рыбою, и погибло вместе



с епископом».

Хотя этот текст относится к XVIIв., он дает образное представление об опасности Волховских порогов, которые в средние века называли «замком Новгородской земли». А «ключ от замка» хранился в Дубовиках: кто приходил с миром – пропускали и помогали, а кто с мечом – против того воевали. Может, не случайно возникший в христианскую эпоху храм у порогов посвящен Архистратигу Михаилу Архангелу – предводителю Святого воинства. Ни разу в раннее средневековье не удавалось врагам пройти к Новгороду через Волховские пороги, хотя Ладога неоднократно подвергалась разорению. Даже ярл Эйрик (Кровавый), захвативший Ладогу в 997 г., не смог пройти Дубовики.

Очень жаль, что в результате плитных разработок конца XIX века на месте городища образовался карьер, и значительная часть древнего укрепленного поселения оказалась уничтоженной. В начале XXв. при строительстве железной дороги Петербург – Вологда была уничтожена часть неукрепленного посада.

Рядом с городищем располагались языческие могильники — сопки. Еще в XIX веке их здесь было десять — по обоим берегам реки. Погребальный обряд славян был связан с религиозными верованиями. Наши предки-славяне поклонялись многим богам и духам, олицетворявшим силы природы. Одним из наиболее почитаемых считался Дажьбог — бог солнца и огня, дающий тепло и свет, а также Перун — бог дождя, грома и молнии. Огонь славянами рассматривался как проявление божественной энергии. Умерших сжигали на ритуальном кострище (иногда его устраивали не на земле, а на ладьях, плывущих по реке), душа человека с огнем и дымом устремлялась в верхний мир, к богам, а пепел помещали в глиняные урны. Их закапывали в землю по определенным правилам: кругами и ярусами. Туда же складывались дары умершему — оружие, одежда, посуда, украшения и т.д., — все, что пригодится ему в другой жизни. Каждый ярус засыпался землей, следующие ярусы имели меньший радиус, поэтому постепенно образовывался могильник в виде насыпного кургана — сопки высотой 6–10 м. Характерно, что славяне верили в защитные силы умерших предков, так что сопки были еще и своеобразными защитными оберегами. Археологи указывают на то, что в центр кургана вкапывался высокий столб, видимо, тоже имевший символическое значение. Эту особенность у волховских сопкок отметил С. Л. Кузьмин во время раскопок 1997 г. А теперь давайте представим, какое впечатление производили такие сооружения на непрошенных гостей-варягов, плывущих по реке на своих дракарах и пытающихся пройти через Волховские пороги. Сами по себе высокие берега нашей реки, а на них грозно возвышаются сопки, в центре которых богатырями тянутся вверх мощные столбы. Согласитесь, какая-то магическая сила ощущается во всем этом. Самая большая из сопкок располагалась на левом берегу Волхова — там, где сейчас находится Музей истории города Волхова — «Дом Графтио».

Удивительные исторические события связаны с этим местом. Через пороги плыли ладьи и дракары Рюрика, Олега Вещего, Игоря и Ольги... По некоторым данным, здесь в X веке



останавливалась княгиня Ольга со своей дружиной. Она объезжала подвластные киевскому князю земли, чтобы установить точные размеры дани — уроки. Места, где останавливалась дружина, называли «погостами», а чуть позднее этим словом стали обозначать пункты сбора дани.

Так, видимо, на левом берегу Волхова и появился погост, позже, в христианскую эпоху, названный Михайловским по построенному здесь храму Архангела Михаила. Сама княгиня Ольга стала одной из первых христианок на Руси. Она приняла крещение в Константинополе, когда еще христианство не стало государственной религией. Это произойдет только при ее внуке, Владимире Святославиче. Кстати, и он бывал здесь, на Волховских порогах, еще в 977г., когда искал союзников для борьбы за киевский престол и плыл к варягам за помощью. Интересно, что с крещением Руси в 988г. связана одна из версий происхождения названия «Волхов». Иоакимовская летопись пишет, что в более ранний пе-

риод река наша называлась «Мутная», т.к. вокруг порогов вода бурлила, поднимая пену и муть, да и цвет имела коричневый. Волхвами у славян-язычников назывались жрецы. Во время религиозных обрядов они часто использовали восьмигранную палочку, сделанную из ольхи. На ней были вырезаны магические руны – «черты и ризы». Так что слово «волхв» вполне может быть связано со словом «ольха». Причем здесь крещение Руси? Как известно, киевляне спокойно приняли христианство, так же, как и многие другие города Киевской Руси. А вот новгородцы отказались, и пришлось Владимиру Святославичу присылать сюда дружину, которая в сражении с новгородцами одержала победу, и крестили новгородцев «огнем и мечом», т.е. силой загоняли в воды реки. А в первую очередь умирляли самых смутьянов – волхвов. Вот и река из Мутной стала рекой Волхов, а со временем один звук выпал из произношения, и стала она зваться рекой Волхов. Впрочем, это только одна из версий происхождения названия нашей реки и города.

Но вернемся к Михайловскому погосту и языческому кургану. В XIII веке он был свидетелем похода новгородского князя Александра Ярославича на знаменитую битву со шведами. И было это в лето 1240г. Конная дружина шла по берегу Волхова к Ладогe, а пешие воины плыли на ладьях по реке. Остановились в Ладогe, отстояли службу в Георгиевском храме, усилились ладожской дружиной и уже по лесам отправились к вражескому лагерю. 15 июля 1240 г. в Невской битве шведы были разгромлены. Победители возвращались в Новгород тем же путем, но теперь Михайловский погост встречал и провожал не просто новгородского князя Александра Ярославича, а великого полководца Александра Невского: это почетное звание он получил после славной победы над шведами. За труды и подвиги свои князь был канонизирован Русской православной церковью. В 1723г. Петр I решил перезахоронить останки Александра Невского в строящемся Петербурге, на землях, отвоеванных у шведов. И опять по Волхову совершал свой путь Святой Благоверный князь Александр Невский: из Владими-

ра – в Новгород, затем по Волхову – в Старую Ладогу, далее – в Новую Ладогу и затем – в Санкт-Петербург. Его мощи были перезахоронены на берегу Невы, а вокруг его могилы возникла Александро-Невская лавра.

Удивительный вид сопки открылся бы нам 6 (17) августа 1765г. На вершине этого самого большого кургана на берегу Волхова накрыт обеденный стол, и пищу вкушает, глядя на реку, сама императрица Екатерина II. Она специально приехала сюда из Новой Ладоги полюбоваться Волховскими порогами. Через 20 лет, в июне 1785г., она снова здесь побывала, совершая путешествие по всей реке Волхов – от Новгорода до Новой Ладоги. В ее свите были даже послы Англии и Франции.

Так что о многих событиях мог бы поведать нам это курган, но, увы, он не сохранился. Его размеры и величие (10,5 м высоты, диаметр около 100м) сослужили ему плохую службу. В 1884г. историк Николай Ефимович Бранденбург начал раскопки этого уникального языческого памятника, предполагая, что это могила Вещего Олега. Однако найденные предметы свидетельствовали, что здесь находилось коллективное погребение, причем захоронения велись на протяжении нескольких веков как по языческому (IX –Xвв.), так и по христианскому обряду (XI – XIII вв.). Но сопка практически была раскопана до основания, а материалы исследований Н. Е. Бранденбурга хранятся в Государственном Эрмитаже. В 1920-е гг. на месте сопки был построен дом для главного инженера строительства Волховской ГЭС – Генриха Осиповича Графтио, теперь в этом доме находится Музей истории города Волхова. И это тоже символично: музей находится в том месте, где переплетаются разные исторические эпохи.

До 1960-х гг. сохранялся комплекс языческих сопок на правом берегу реки около д. Дубовики, но при строительстве нового моста через Волхов (взамен обветшавшего деревянного) и дороги к нему значительная часть сопок была уничтожена.

Хотя построенный мост (нынешний пешеходный мост Строителей) быстро устарел из-за просчетов в проектировании, поэтому в 1997г. было принято решение о возведении нового автомо-



бильного моста (Ильинского) выше по течению реки. В связи с этим в 1997г. были произведены раскопки еще одной сопки, мешавшей строительству. Очень подробно о результатах раскопок сообщает С. Л. Кузьмин, руководивший экспедицией. На основании этих данных можно проследить весь ритуал создания языческих захоронений наших предков. Сопка сооружалась в три этапа.

На первом этапе готовилась площадка для урн диаметром около 17 м. В центре ее была сложена куча камней. Затем был насыпан кольцевой валик и заполнено внутреннее пространство им ограниченное. На первом этапе сопка выглядела как курган с плоской вершиной, диаметром около 18 м, высотой 2,5–2,7 м. По основанию была сооружена каменная кладка в один ряд валунов. На втором этапе высота насыпи была доведена до 6,5 м. На ее вершине устроено кольцо из валунов. В нем помещались остатки кремаций, совершенных на стороне. Всего в кургане находилось не менее 5 погребений: трех мужских и двух женских. Три – в лепных урнах, их инвентарь скуден: железные ножи и четырехугольная железная пряжка. Вероятно, это мужские за-



хоронения. Инвентарь двух женских погребений, напротив, богат. Два набора разнообразных бус, разнотипные бронзовые браслеты, трапециевидная подвеска, наконники (девичье головное украшение, прикреплявшееся к косе), височное кольцо с завитком наружу, обрывки цепочки, пронизки-спиральки (бусинки в форме трубочки).

На основании инвентаря и радиоуглеродного анализа погребения отнесены к IX—Xвв.

И здесь тоже интересно перекликаются эпохи: на вершине сопки была обнаружена небольшая забетонированная площадка. Скорее всего, в годы войны на древней языческой сопке располагался наблюдательный пункт или же стояла зенитка.

Сейчас на территории Волхова сохранился всего один языческий курган, расположенный на правом берегу реки у Ильинского моста. К этому уникальному историческому памятнику можно подойти, полюбоваться им и почувствовать дыхание древней истории Волховской земли, ведь возраст этой сопки более тысячи лет.

Источники:

– Астафьев В. В. Выдающиеся россияне на Волховской земле / Виктор Астафьев. – Волхов, 2013. – 255 с.

– Астафьев В. В. Вырос город у древних курганов / Виктор Астафьев // Тропинки в Прошлое. Вып. 1. – Волхов, 1996., С. 7–10.

– Астафьев В. В. Волховские пороги – магия места / Виктор Астафьев // Тропинки в Прошлое. Вып. 5 – Волхов, 2010. – С. 8–20.

– Кузьмин С. Л. Волховские пороги в эпоху средневековья / С. Л. Кузьмин // Новгород и Новгородская земля. История и археология. – 1998. – №12. – С. 37–46.

– Кузьмин С. Л. Раскопки поселения Новые Дубовики в 1998г / С. Л. Кузьмин, И. И. Тарасов // Ладога и эпоха викингов. – СПб., 1998. – С.55–58.

– Кузьмин С. Л. Сопки Нижнего Поволжья / С. Л. Кузьмин // Раннесредневековые древности Руси и ее северных соседей. – СПб, 1999. – С.49–59.

– Лукошков А. В. Древнее судоходство по водным путям Северо-Запада / А. В. Лукошков // Староладожский сборник. Вып.10, – СПб., 2013. – с. 140–153.

– Петренко В. П. Погребальный обряд населения Северной Руси в VIII –Хвв./В. П. Петренко – СПб.: Наука, 1994. – 137с.

– Петров Н. И. Новые сведения об археологических памятниках Северного Поволжья / И. Н. Петров // Древности Поволжья: Сб. статей / Ред. Кирпичников А. Н., Носов Е. Н. – СПб, 1997. – С.58–63.

– Рыбаков Б. А. Язычество Древней Руси / Б. А. Рыбаков; АН СССР. Отделение истории, Ин-т археологии. – М.: Наука, 1987. – 782с.

– Семенова М. Мы – славяне! / Мария Семенова. – СПб.: Азбука, 1997. – 567с.

– Тимофеев В. И. Поселение эпохи раннего металла Шурина Горка / В. И. Тимофеев // Славяне, финно-угры, скандинавы, волжские булгары: Доклады Международного научного симпо-

зиума по вопросам археологии и истории 11–14 мая 1999г. –
СПб.: Вести, 2000. – С. 208–216.

ВАНДЫШЕВА ГАЛИНА АЛЕКСАНДРОВНА, КОРОТКОВА ИРИНА ВЛАДИМИРОВНА

МЕСТА ДУХОВНОЙ СИЛЫ

Храмы – душа города, его украшение, места силы, памяти, духовного единения... На территории Волхова таких мест три: два старинных храма, имеющих богатую историю, – Михайловский и Ильинский, а также новый – Андреевский, чья история только начинается. Увы, утрачен безвозвратно Петропавловский храм в микрорайоне Халтурино (бывшее Петропавловское). Он был закрыт в 1938г., а деревянное здание постепенно разрушилось, сохранились только его рисунки и фотографии.

Но давайте познакомимся с действующими православными храмами.

ХРАМ МИХАИЛА АРХАНГЕЛА

Храм Архистратига Михаила, предводителя святого воинства, как будто поднимается над набережной. Место выбрано нашими предками не случайно.

В раннее средневековье на противоположном берегу реки находилось славянское городище, окруженное сопками-могильниками. Самая большая сопка как раз была сооружена напротив городища, на крутом берегу, – там, где сейчас находится Музей истории города Волхова – Дом Графтио. Есть сведения о том, что в X веке княгиня Ольга со своей дружиной бывала в этих краях, устанавливая точные размеры дани. Место называлось погост, позднее после постройки храма – Михайловский погост. Видимо, храм был воздвигнут в период распространения хри-



стианства в наших местах, и точную дату его постройки мы вряд ли сможем назвать. Первое упоминание о храме относится к концу XV века: в документах говорится о суде у храма на Волховских порогах. Скорее всего, название храма было выбрано не случайно: он стоял на Волховских порогах, которые были за-



щитным рубежом Новгородских земель. Архангел Михаил, архистратиг святого воинства, должен был покровительствовать защитникам, поэтому и храм освятили в его честь.

Скорее всего, храм несколько раз перестраивался, например, в 1772г. Деревянные храмы часто горели, но восстанавливались на том же месте. До 1812г. храм Михаила Архангела был деревянным, но пострадал от пожара, поэтому был построен храм каменный, его строительство завершилось в 1820г. Архитектором стал один из самых востребованных и известных в России зодчих — Авраам Иванович Мельников, профессор Академии Художеств. По его проектам строились здания в Петербурге, Нижнем Новгороде, Ярославле, Таганроге, Кишиневе. Правда, нынешний Михайловский храм возрожден с некоторыми отклонениями от первоначального проекта. Недалеко от него, на вершине самой большой сопки останавливалась в 1765г. Екатерина II, пила чай из самовара и любовалась Волховскими порогами. Видимо, в честь этого события

к храму был освящен придел Святой Великомученицы Екатерины.

О приходе храма известно из материалов 1884г., когда по заданию Петербургской епархии священники делали описание своего прихода.

«Приход составляют деревни: Михайловская, Борисова Гора, Дубовики, Морозова, Боргино, Кобелева Горка, Порог, Валим, Бор, Бороничево и Званка.

Всех прихожан мужского пола 648 и женского 728 душ. Раскольников в приходе 278 мужского пола и 292 души женского пола. Моленные их есть в деревнях Пороге и Бору. Прихожане занимаются извозом, работами на судах, перевозкой и заготовкой дров и т. п. Грамотных около 200 человек обоего пола. Школа есть земская, при погосте. По деревням учат отставные солдаты.

В обыкновенные праздники в церкви бывает до 100 и 150 человек, в большие — до 300 и более. В Михайлов день, когда бывает ярмарка, собирается 400 человек. Сельские праздники следующие: в Михайловском селе — 8-го и 29-го ноября; в Званке и Бороничеве — 20-го июля: в Кобелевой Горке — Флора и Лавра; в Перевежах — Преображения; в Пороге и Валише — Покрова; в Бору — 8-го ноября; в Морозове — 26-го ноября; в Боршне — 9-го мая и день Флора и Лавра; в Борисовой Горке — 8-го и 24-го ноября. В деревнях: Бору, Званке, Перевеже, Кобелевой Горке и Пороге, праздники сопровождаются крестными ходами.

В 100 саженьях от церкви есть сопка, называемая «большая», в 5 саж. вышины. Других сопкок поменьше находится по берегу Волхова до 15-ти. Причт до 1846 года составляли: два священника, диакон, два дьячка и два пономаря. С 1846 года священник, диакон, дьячок, пономарь и просвирня.

Из прежних священников известны: *Дионисий Иоакимов*, умерший 1782 года; *Яков Яковлев*, из здешних дьячков, умерший 1823 года; *Андрей Иванов*, служивший в одно время с о. Дионисием и умерший в 1799 г. *Андрей Андреев*, (+1811); *Михаил Ива-*

нов, из здешних диаконов, умерший 1838 года; *Иоанн Щедров* перешедший в Староладожский женский монастырь; *Константин Семенов, Алексей Мансветов*. Со времен Мансветова был один священник *Феодот Пикалев*.

В настоящее время служит священником *Василий Петров Лужинский*, студент С.-Петербургской духовной семинарии; в должности псаломщика состоит *Василий Иванов Шibaев*; он из крестьян и служит по найму».

Из других источников известны имена таких священников, как Федор Павлов, Михаил Иванов, Федот Михайлов, Михаил Землянский, Александр Оливетский, Иван Семенов, Николай Мурзанов.

Интересна судьба Михаила Александровича Землянского (в монашестве – Митрофана). Он родился в 1863г. на Пашском погосте в семье протоиерея, в 1884г. окончил Санкт-Петербургскую духовную семинарию, 25 января 1887 г. был рукоположен во священника Михайловской церкви села Михаила Архангела. Здесь им были построены 3 приходские школы, где обучалось около 80 детей, в том числе из семей старообрядцев. Вообще отец Михаил много сил тратил на борьбу с раскольниками-старообрядцами. В 1888г. он подал специальный рапорт в Санкт-Петербургскую духовную консисторию «О свращении в раскол крестьян Михайло-Архангельской церкви Новоладожского уезда». Отец Михаил собрал и соответствующие сведения о раскольниках прихода: о старцах-наставниках, о старообрядческих часовнях, колоколах, о случаях публичного ухода в раскол. Здесь молодой священник пережил глубокую личную трагедию, в 1890г. скончались его жена и маленькая дочь. Об этой трагедии скупно рассказывает соответствующая запись в Метрической книге:

2 сентября 1890г. «скончалась священника Михаила Александрова Землянского дочь Надежда, 8 месяцев и 19 дней от роду от колотья. Погребение совершили священник Михаил Землянский с псаломщиком Василием Шibaевым на приходском кладбище». 6 октября 1890г. скончалась «Михаило-Архан-

гельской церкви священника Михаила Александрова Землянского жена Екатерина Михайлова от горячки. Исповедовал и приобщал церкви Василия Великого Васильевского погоста священник Петр Лавров. Погребение совершал Рождественского Пашского погоста священник Александр Землянский с псаломщиком Василием Шибаевым на приходском кладбище».

Запись в Метрической книге была сделана самим Михаилом Землянским. И за этими строками – огромное горе отца Михаила. Михаил Александрович Землянский покидает Михайловский погост и уезжает в Петербург, где поступает в 1891г. в Духовную академию, занимается просветительской работой, особенно среди старообрядцев Петербурга. Но, видимо, и эта активность не помогала преодолеть личное горе, и 14 сентября 1895г. он принимает монашеский постриг. Скончался он в 1914г. в сане епископа Елецкого. О епископе Митрофане можно также сказать, как о духовном писателе, талантливом педагоге и организаторе. И. В. Короткова, библиотекарь Михайловского храма, собрала почти все его труды, получилось достаточно много. Особенно выделяется книга «Петербургские староверы», хотя она кажется незаконченной. На всяком месте, где доводилось ему служить, епископ Митрофан (Михаил Александрович Землянский) интересовался историей, писал очерки и т. д.

С 1 июля 1891г. В Михайловском храме служил священник Ильинского погоста Алексей Грузинский. В сентябре службу в храме вел священник Петропавловской единоверческой церкви Василий Бузин. Он подписывался «Входящий священник». Записи в Метрической книге вел Василий Шибаев. По сравнению с псаломщиком из села Петропавловское Александром Алексеевым Шибаев имел каллиграфический почерк и удивительную грамотность.

В ноябре 1891г. появился свой новый священник – Александр Оливетский. Именно он составляет в 1900г. «Обозрение церкви Михаила Архангела». Показательно, что священника



интересует не только состояние храма, но и развитие просвещения в приходе, что, видимо, отец Александр считал важной частью своей работы. Он с гордостью пишет, что в его прихо-

де действуют два министерских училища — мужское и женское, в селе Михаила Архангела; в деревне Пороги — церковь-школа (учитель — крестьянин Иван Семенов), в деревне Бор — церковно-приходская школа (учитель — Мария Вертемецкая, окончившая курсы Санкт-Петербургской учительской семинарии); в деревнях Морозово и Боргино открыты школы грамоты (учителя Владимир Травин, воспитанник 1 класса Духовной Семинарии и Александр Лебедев, воспитанник 3-го класса Духовного училища). В библиотеке храма имеются интересные биографические сведения о сыне священника Александра Оливетского — Борисе Александровиче Оливетском (1897—1957 гг.). В 1919г. он вступил в ряды РКП (б), участвовал в гражданской войне, воевал на Южном фронте, стал комиссаром воинской части. После окончания гражданской войны окончил Военно-инженерную школу в Петрограде, ВИА им. Куйбышева, получил профессию военного инженера. В 1939—41 гг. Борис Александрович занимал должность начальника кафедры долговременной фортификации ВИА им. В. В. Куйбышева, одновременно был председателем фортификационной секции Инженерного комитета Сухопутных войск. Награжден нагрудным знаком «Отличник РККА» (1940). Принимал активное участие в исследованиях, проектировании, испытании и возведении опытных фортификационных долговременных сооружений укрепленных районов. Участник Великой Отечественной войны, полковник. В 1942г. награжден орденом Красной Звезды, в этом же году ему было присвоено звание генерал-майор инженерных войск. Руководил оборонным строительством на Сталинградском и Донском фронтах. В 1944—1945 гг. выполнял специальные задания на 1 и 2 Украинских фронтах, а также у Хельсинки, в Порт-Артуре, Мукдене, Чангуне... Вот такого достойного сына воспитал священник Александр Оливетский.

Есть косвенные сведения и о Василии Луженском. Он окончил Санкт-Петербургскую духовную семинарию в 1861г., служил в Михайловском храме с 1867 до 1887г. Судя по записям в мет-



рических книгах, женился отец Василий на Александре Федотовой — дочери местного священника Федота Пикалева. Это неудивительно, т.к. приходское духовенство было достаточно замкнутой социальной группой, и браки совершались внутри нее. Складывались целые династии сельских священников. Отличался отец Василий очень аккуратным ведением метрических книг и удивительно красивым почерком. Интересно, что он по своей инициативе записывал при крещении степень родства восприемников, хотя родство указывалось только с отцом:

«Родной сын (старший) с невесткой, шурин, „брат его родной“, двоюродный брат, невестка родильницы, родной племянник, зять, сын его родной от первой жены., приемыш крестьянина Петра Баданова». Иногда и сам священник выступал в роли восприемника: «22 июня крещена Мария — дочь крестьянина деревни Морозова Василия Федорова Воинова и его жены Матроны Михайловой. Восприемники — священник Василий Луженский и деревни Морозова крестьянская вдова Ирина Осипова».

В 1905г. было построено деревянное здание для приход-

ской школы, дома для священнослужителей, а в 1912г. – дом для священника.

К сожалению, очень мало известно о последнем «советском» священнике Николае Мурзанове, а ведь на его долю выпало, пожалуй, самое трудное время священничества. Первый раз отец Николай был арестован в начале 1930-х гг. Арест был не длительный – 2 месяца, потом он вернулся и продолжал служить до закрытия храма.

По воспоминаниям старожилов, в период строительства ГЭС Михайловский храм переживал расцвет, в сохранившихся в библиотеке храма записях воспоминаний даже есть такая фраза: «Ведущий инженер стройки был регентом церкви». Можно предположить, что речь идет о Г. О. Графтио, тем более что его дом находился совсем рядом с храмом. Хотя это только предположение, т.к. есть косвенные сведения о том, что Графтио был лютеранином. В июле 1938г. храм Михаила Архангела был закрыт.

В течение долгого времени здание использовалось не по назначению: во время войны здесь был учебный пункт ПВХО и аптекарский склад, затем мастерская молокозавода, позже – цех бытовой химии химзавода.

Только в 1991г. здание было возвращено Санкт-Петербургской епархии, а в 1995г. храм был освящен и начал свою духовную службу. Настоятелем храма стал о. Андрей Яхимец. В 1997г. храм был расписан петербургскими художниками Владимиром Лупановым и Андреем Демидовым. В реставрации икон участвовали волховские художники Юрий Гусев и Рустам Чичерин. Огромную роль в возрождении храма сыграла Людмила Ивановна Анкудинова, возглавлявшая приходской совет церкви. Врач по образованию, она приложила много сил для восстановления волховских храмов – Михайловского и Ильинского. За свою подвижническую деятельность Людмила Ивановна была удостоена звания «Почетный гражданин города Волхова», стала «Женщиной года Ленинградской области» в 2002г., отмечена несколькими наградами Санкт-Петербургской епархии. 23 мая



2022 года настоятелем храма назначен иерей Михаил Невинский.

Значимое духовное событие произошло 7 июня 2022г. В честь многовековой дружбы армянского и русского народов при храме Михаила Архангела были открыты и одновременно освящены две святыни – православный крест и хачкар – крест-камень, святыня Армянской апостольской церкви. Православный крест был установлен еще в 2007г., на месте утраченного старинного кладбища в память о тех людях, которые здесь были захоронены. В 2021г. его заменили на новый. Когда-то к храму примыкало большое кладбище, где еще в 1920-е гг. хоронили умерших прихожан села Михаила Архангела и окрестных деревень: Порогов, Шкуриной Горки, Дубовик. 7 июня 2022г. православный крест освятили одновременно с хачкаром. Важность этого события подчеркнул Глава Администрации Волховского района А. В. Брицун: «Мы всегда восхищались трудолюбием и отзывчивостью наших братьев. И в любую тяжелую минуту мы готовы друг друга поддержать. Сегодня правильное время для

открытия хачкара. В то время, когда в Европе сносят памятники, уничтожают дружбу между народами, мы, наоборот, становимся ещё ближе друг к другу. Дружба между армянским народом и русскими была, есть и пусть так будет всегда!» Так что Михайловский храм в очередной раз стал местом духовного объединения людей.

ХРАМ ИЛИИ ПРОРОКА

Храм Ильи Пророка, украшающий левый берег Волхова, находится в микрорайоне Плеханово (бывшее Ильинское). Скорее всего, Ильинский храм возводился примерно в то же самое время, что и храм Михаила Архангела. Во всяком случае, первое документальное свидетельство о нем также относится к 1500г., а в писцовой книге 1568г. он упоминается как принадлежащий Никольскому монастырю в Ладогe (ныне – Старая Ладога). Происхождение названия храма историки связывают с преемственностью между язычеством и христианством. Новгородский историк Виктор Смирнов пишет: «Поскольку должность „громовника“ после свержения Перуна осталась вакантной, в народном сознании ее занял Илья–пророк на своей колеснице, от которого зависел дождь и, следовательно, урожай». Первоначально храм был деревянным, в церковных документах 1691г. имеется информация об этом. От удара молнии 22 июня 1848г. возник пожар, и храм сгорел. На средства новолодожского купца Егора Ивановича Ильинского и семьи известных старолодожских помещиков Томиловых был построен новый каменный храм, который и до сегодняшнего дня украшает высокий берег Волхова. Здание было построено по образцовому проекту Константина Андреевича Тона архитектором Николаем Александровичем Сычевым и подрядчиком Филиппом Михайловичем Зуевым.

Интересно, что Н. А. Сычев был учеником знаменитого русского зодчего И. Е. Старова (например, по его проекту был построен Таврический дворец в Петербурге). К 1852г. каменный храм Ильи Пророка был построен.



Знаменитый русский педагог К. Д. Ушинский в своем очерке «Поездка за Волхов», опубликованном в четвертом номере журнала «Современник» за 1852 год, писал об Ильинской церкви: «Ночевать я остался в с. Ильинском, где красивая новая церковь привлекла наше внимание. Она нравится своей простотой и какой-то легкой грацией, которую сумел передать архитектор Сычев, обладающий, как видно, тонким вкусом и знанием дела».

В 1860г. на средства Е. И. Ильинского была построена деревянная теплая кладбищенская церковь во имя Знамения Божией Матери, а строил ее русский самородок – крестьянин Вологодской губернии Кадниковского уезда деревни Большой Иван Николаев. В холодное время года службы проходили в ней, ибо Ильинский храм был холодным, т.е. без печного отопления. Эта деревянная церковь, увы, не сохранилась.

Достопримечательностью Ильинской церкви стала чудотворная икона Казанской Божьей Матери, которую нашёл в июле 1812 года на берегу Волхова 14-летний крестьянин деревни Заполек (находящейся на противоположном берегу Вол-

хова) Козьма Иванов. Икона «приплыла» по реке. Ежегодно в дни празднования Казанской иконы Божьей Матери в храм стекалось множество верующих, сохранились рассказы о нескольких случаях исцеления болящих перед этой иконой. Еще одной редкостью Ильинской церкви было напестольное Евангелие, напечатанное в Москве в 1640 г., т.е., еще до церковного раскола.

Украшением храма стала колокольня с пятью колоколами, их перезвон разносился по всей округе, отражаясь эхом от речной глади Волхова. Самый большой колокол весил 40 пудов 20 фунтов (648кг). На нем был изображен Илья Пророк и Казанская Божья Мать и сделана надпись: «...лит сей колокол 1835 г., 18 сентября, тщанием и усердием церкви сея старостой Егором Ивановичем Ильинским с прочими благотворителями».

Приход Ильинской церкви был большим: его составляли село Ильинское, а также деревни Виковщина, Кикино, Извоз, Бильчино, Симанково, Заполек, Обухово и усадьба Стуглево. По сведениям 1884 года всех прихожан насчитывалось 762 человека. В приходе было три ветряные мельницы и две кузницы. В 1852 году была церковно-приходская школа, которая размещалась в доме священника. Имелись часовни: в д. Заполек, Виковщина, между д. Бильчино и усадьбой Стуглево.

К сожалению, церковные реликвии не дожили до наших дней, погибнув во время кампании воинствующего атеизма в СССР в 1920-1930-е гг. Жители окрестных деревень вспоминали, что, когда сбрасывали церковные колокола, над рекой стоял колокольный стон. Ильинская церковь разделила печальную участь приходских храмов, которые массово закрывались. В 1937г. местный священник Ф. Ф. Остапов вынужден был отречься от религии и призвал закрыть церковь. В Новоладожском уезде (с 1927г. Волховском районе) с 1924 по 1941 гг. было закрыто 54 храма, Ильинский – в 1939г. Стрехин Иван Степанович, священник храмов Илии Пророка в Плеханове и Михаила Архангела в Волховстрое, был расстрелян в 1937г, у его детей сохранилось свидетельство о смерти, где ее причиной назван расстрел.



Здание храма, к счастью, не было разрушено и использовалось как склад, клуб. В годы Великой Отечественной войны напротив храма располагался военно-полевой аэродром 29-го ГВИАП, и в храме находилась столовая для летчиков. По их же просьбе с Ильинской церкви был снят купол, т.к. он мешал самолетам заходить на посадку, а также служил ориентиром для вражеской авиации. В 1960-е гг. в помещении храма вновь был открыт клуб, где показывали кинофильмы. Но молодежь уезжала из села, поэтому надобность в клубе отпала, и его закрыли, а здание храма пустовало и разрушалось. В 1964г. храм посетила экспедиция Государственного Русского музея. Она отметила, что «...в селе Плеханово на погосте стоит каменная церковь, постройки XIX века, в честь Ильи Пророка. Колокольня разрушена, крыша церкви и главка покрыта железом. Внутренне убранство церкви не сохранилось, помещение используется под склад».

В 2003 году полуразрушенное здание церкви было возвращено Русской православной церкви, начались работы по восстановлению храма. 1 августа 2008 года в храме Илии Пророка преосвященным Маркелом, епископом Петергофским, был со-



вершён чин великого освящения. Храм Ильи Пророка живет и продолжает свое духовное служение людям.

ХРАМ СВ. АПОСТОЛА АНДРЕЯ ПЕРВОЗВАННОГО

Это самый молодой храм на Волховской земле, освящение его состоялось в 2019г. На самом деле освящались поочередно два храма, находящиеся под одной крышей: нижний (цокольный) этаж занимает храм в честь Рождества Святого Иоанна Предтечи, а верхний храм посвящен Св. Апостолу Андрею Первозванному.

Эти имена стоят рядом и в истории христианства: Иоанн Предтеча (Креститель) предсказал появление Мессии – Иисуса Христа, проповедовал очищение от грехов путем омовения, стал крестителем Иисуса в водах реки Иордан. Был обезглавлен по приказу иудейской царицы Иродиады. Апостол Андрей Первозванный был, как известно, первым учеником Христа и одним из основателей христианской церкви. 2Апостол Андрей упомина-



нут в списках апостолов в Евангелиях от Марка, от Луки, а также в Деяниях Апостолов. Андрей и его брат Симон (будущий святой Петр) были галилейскими рыбаками, имели собственный дом

и занимались рыбной ловлей. Ещё в юности Андрей решил посвятить себя служению Богу. По преданию, сохраняя целомудрие, он отказался вступить в брак. Услышав о том, что на реке Иордан Иоанн Предтеча проповедует о приходе Мессии и призывает к покаянию, Андрей оставил всё и отправился к нему. Скоро он стал ближайшим учеником Иоанна Крестителя. Андрей стал первым в хронологическом смысле из призванных учеников Христа, в связи с чем этого апостола часто называют Первозванным.

На иконах апостол Андрей изображается в красном и зеленом одеянии с недлинной бородой, держащий крест или с косым крестом, символом его мученической казни, а также со свитком в руке или книгой.

Андрей следовал за Иисусом до последнего дня его земной жизни, а затем двенадцать апостолов разделили между собой страны, куда они должны были нести евангельскую проповедь. Святому Андрею по жребию выпали славянские земли. Предание о жребию апостолов было известно на Руси с момента появления здесь христианства. В 1051 году о нём пишет киевский митрополит Илларион в «Слове о законе и благодати». И все же не утихают споры о том, был ли апостол Андрей в славянских землях или нет. Интересные факты об Андрее Первозванном приводит современный новгородский историк В. Смирнов. В «Повести временных лет» приводится легенда о том, как Андрей Первозванный ходил вверх по Днепру и пришел на то место, где впоследствии вырос Киев. Здесь он поставил крест и предсказал, что на этом месте появится большой город и на него сойдет благодать Божия. Затем апостол направился на север к озеру Ильмень.

Далее следует любопытный рассказ о банных традициях новгородских словен:

«И пришел к словенам, где нынче стоит Новгород, и увидел живущих там людей и как они моются и хлещутся, и удивился им. И отправился в страну варягов, и пришел в Рим, и поведал о том, как учил и что видел, и сказал им: удивительное видел я

в Словенской земле. Видел бани деревянные, разожгут их докрасна, и разденутся донага, и обольются квасом кожевненным, и возьмут прутья молодые, и бьют себя сами, и до того бьют, что едва слезут, еле живые, и тогда обольются водою студеной и так оживут. И вторят это каждый день, никем не мучимые, но сами себя мучат, и так совершают омовенье себе, а не мученье».

От Ильмена апостол двинулся к Ладожскому озеру и далее на остров Валаам, где по преданию установил каменный крест и истребил капища богов Велеса и Перуна, обратив в христианство языческих жрецов. Затем апостол прошел в Рим и вернулся во Фракию, где в небольшом селе Византии (будущем Константинополе) основал христианскую церковь. Последним пунктом этого путешествия стал греческий город Патмос, где по приказу местного правителя Андрей был распят на Х-образном кресте, получившем название «андреевского».

По поводу достоверности легенды о путешествии апостола в северные края у историков нет единого мнения. Некоторые историки считают, что рассказ о просветительской миссии апостола в славянских землях был включен в «Повесть временных лет» позже, 1116г., по приказу Владимира Мономаха. Свои аргументы есть и у той, и другой стороны. Например, протоиерей Александр Берташ убедительно говорит о возможности такого путешествия.

Что же касается анекдотичного рассказа о банных обычаях новгородских словен, то в нем можно усмотреть следы давнего соперничества между Киевом и Новгородом. Таким способом киевский летописец постарался выставить новгородцев в смешном виде. В новгородском варианте летописи этот эпизод опущен, зато вставлен рассказ о том, как апостол Андрей, проходя по берегу Волхова, погрузил в землю свой жезл, и оттого это место называется Грузино. Здесь имеется в виду старинное новгородское село Грузино, где впоследствии располагалось поместье графа Аракчееева.

О жезле апостола говорится в житии новгородского юродивого преподобного Михаила Клопского: «На том месте, идеже

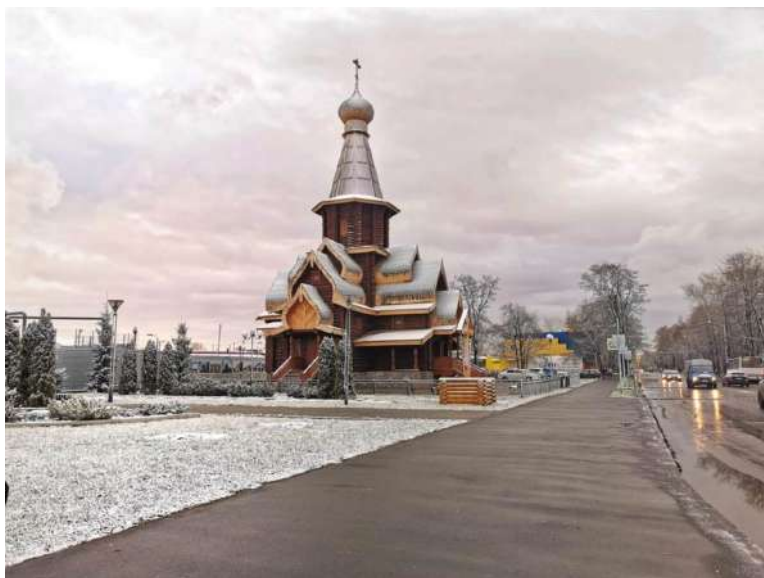
святой апостол жезл свой водрузил, храм во имя святого апостола Андрея поставляется и в нем бесценное честное оно сокровище, многоцелебный крест полагается». Впоследствии на месте деревянной церкви был построен каменный Андреевский храм, разрушенный во время шведской оккупации в годы Смуты. Тогда же пропал и жезл апостола.

В начале девятнадцатого века граф Аракчеев построил на этом месте каменный собор апостола Андрея. Во время Великой Отечественной войны собор был разрушен вместе с усадьбой. Сейчас здесь стоит маленькая деревянная церковь апостола Андрея Первозванного, построенная в 2003 году на средства, собранные жителями Чудова, а рядом установлен Поклонный крест в честь исторического предания о проповеди апостола Андрея на берегах Волхова. Таким образом, на берегах Волхова имя Андрея Первозванного хорошо было известно со времен древнего Новгорода.

В Российской империи Андрей Первозванный был самым почитаемым апостолом: в его честь в 1699 году Петром I был учреждён военно-морской флаг (синий косой крест на белом поле), а через двадцать лет и первый русский орден – Андрея Первозванного.

Строительство храма в Волхове было осуществлено в рамках программы «Духовное возрождение» компании «ФосАгро». Когда-то в дореволюционной России существовала традиция строительства заводских храмов, поэтому рядом с проходной Волховского филиала АО «Апатит» и был возведен храм святого апостола Андрея Первозванного с нижним храмом в честь Рождества святого Иоанна Предтечи по проекту Николая Геннадьевича Кужарова.

Очень красивое получилось здание, повторяющее основные традиции русского деревянного шатрового зодчества, так что на примере Андреевского храма можно изучать элементы древнерусской архитектуры. В основе здания – знаменитый «восьмерик на четверике». Нижняя форма представляет собой равносторонний крест, ориентированный по сторонам света.



Из центра креста вырастает четверик, на котором установлен невысокий восьмерик с повалом, завершённый шатром. Каждая сторона креста основания завершается системой стоящих друг на друге бочек – еще одного элемента древнерусской архитектуры.

Строительным материалом стала сибирская лиственница, бревна диаметром 30 см рубились вручную в зимний период (чтобы дерево «звенело»). Покрытие кровли выполнено на старорусский манер из лемеха и тёса.

Лемех – своеобразная художественная дранка, состоящая из пластин, но с более художественным оформлением – с фигурными и резными краями, которые выступали из-под верхнего ряда кровли, расположенной внахлест друг на друга по всей площади кровли. Лемехом крыли кровли деревянных церквей и терема бояр и купцов. Удобство работы с лемехом заключается в том, что его удобно укладывать на сложные, куполообраз-

ные, бочкообразные и шатровые крыши. Таким образом, здания приобретали неповторимый древнерусский стиль с типичным только для Руси колоритом деревянной архитектуры. Тес в деревянной архитектуре использовался повсеместно: и для простых крестьянских жилищ с хозяйственными постройками, и для храмов, и для деревянных построек зажиточных граждан. Это та же доска, но изготовленная при помощи топора без участия пилы. Бревно раскалывали на части, а его фрагменты выравняли топором, стесывая излишки и неровности. При работе топором древесину не разрывает, как пилой, а волокна заминаются под лезвием топора, закупориваясь, отчего дерево приобретало особые свойства, становилось менее подверженным воздействию влаги. Поэтому тес был отличным материалом для кровельных покрытий. Кровля из теса могла иметь как обычный, лаконичный вид, так и с элементами резьбы на торцах. Русские люди любили украшать свои жилища, поэтому нарядный вид имели кровли не только культовых сооружений из дерева и барских хором, но и избы обычных крестьян. Вот такие уникальные старинные технологии использовались современными строителями.

По высоте церковь соразмерна башне «Пятнадцатый элемент» и составляет 31,88 метра.

Колокольня состоит из 14-ти колоколов, общей массой – 2171 кг. Колокола отлиты на Ярославском заводе братьев Шуваловых – одном из лучших литейных заводов с богатой историей.

Решение о строительстве храма принято в феврале 2018 года.

1 марта 2018 года было получено благословение правящего архиерея, епископа Тихвинского и Лодейнопольского Мстислава, на строительство храма и регистрацию прихода.

3 мая 2018 года был изготовлен крест в д. Юшково Волховского района.

24 мая 2018 года состоялся молебен перед началом благого дела, на основание нового храма. Молебен совершил благочинный Волховского благочиннического округа протоиерей Виталий

Фонькин в сослужении клириков Тихвинского Богородичного Успенского мужского монастыря: игумена Савватия (Донченко), иеромонаха Ианнуария (Рухлова), иерея Максима Константинова, иерея Дионисия Якименко.

24 ноября 2018 года состоялось торжественное мероприятие – Чин освящения креста и закладного камня на месте строительства храма святого апостола Андрея Первозванного. Чин совершил правящий архиерей, епископ Тихвинский и Лодейнопольский Мстислав.

24 мая 2019 года настоятель храма иеромонах Онуфрий (Ларин) совершил чин освящения нижнего храма. 6 июня 2019 года, в праздник Вознесения Господня, состоялось великое освящение храма святого апостола Андрея Первозванного и праздничная Божественная Литургия. Чин освящения совершил епископ Тихвинский и Лодейнопольский Мстислав.

При освящении храма присутствовал вице-губернатор Ленинградской области Сергей Перминов, передавший приветствие главы региона Александра Дрозденко владыке и всем прихожанам Тихвинской Епархии, в котором говорилось: «Не сомневаюсь, что первый в истории правобережной части города Волхова храм станет важным духовным и просветительским центром, знаковым местом для верующих и всех, кто хотел бы приобщиться к традициям православной культуры, будет способствовать распространению таких важных ценностей, как доброта и милосердие, нравственность, патриотизм».

Источники:

– Астафьев В. В. Архитекторы храмов Новолодожского уезда / В. В. Астафьев // История. События. Люди.: Материалы районных краеведческих конференций, посвященных истории Волховского района. – Волхов, 2011. – С.7–13.

– Астафьев В. В. Волховский исторический календарь памятных дат и событий / Виктор Астафьев. – Волхов, 2011. – 108 с.

– Астафьев В. В. Выдающиеся россияне на Волховской земле / Виктор Астафьев. – Волхов, 2013. – 255 с.

– Вандышева Г. А. Между прошлым и будущим: судьба «старого» Волховского моста / Г. А. Вандышева // *Времен связующая нить: Материалы районной историко-краеведческой конференции.* – Волхов, 2018. – С. 84–92.

– Вандышева Г. А. Волховский край: страницы истории / Галина Вандышева. – Волхов, 2011. – 199 с.

– Вандышева Г. А. Метрические книги Новолодожского уезда как исторический источник / Г. А. Вандышева. – СПб: «Знание», 2014. –

– Зайцев Н. Истории и судьбы монастырей и храмов на территории бывшего Новолодожского уезда / Николай Зайцев. – СПб.: Контраст, 2020.

– Коваленко Г. Легенды и загадки земли Новгородской / Г. Коваленко, В. Смирнов. – М.: Вече, 2007.

– Самсоненко Г. Г. Сказание о Волховской земле / Г. Г. Самсоненко, Ю. А. Сяков. – СПб.: Триэс, 2005.

– Сяков Ю. А. Волховская земля / Ю. А. Сяков. – Волхов, 2022. – 368с.

НИКОЛАЕВА ОЛЬГА АНАТОЛЬЕВНА



ДОМ ГЕНРИХА ОСИПОВИЧА ГРАФТИО

История дома

На возвышенном левом берегу реки Волхов, на месте бывшей средневековой сопки, напротив плотины ГЭС, стоит деревянный дом с причудливой изломанной крышей. Дом Генриха Осиповича Графтио, автора проекта и главного инженера на строительстве Волховской ГЭС.

Место для постройки дома Генриха Осиповича Графтио было выбрано не случайно. Главный инженер отдавал много сил свое-

му детищу, и его дом расположен так, что в любое время суток из окон рабочего кабинета, а также с балкона хорошо просматривалась вся панорама строительства ГЭС.

Дом был построен быстро, с лета 1923 по лето 1924 года. Здание построено из древесины высокого качества, и завидные темпы строительства никак не отразились на облике здания и качестве отделки. К сожалению, имя автора проекта дома не установлено. Возможно, для строительства дома использовались увражи ранее разработанных проектов, или Генрих Осипович просто скопировал для себя дом, увиденный во время командировки в Швецию.

Во время строительства Волховской ГЭС стены этого дома стали свидетелями жарких споров на долгих совещаниях в борьбе за жизнь первенца ленинского плана ГОЭЛРО. Здесь побывали многие партийные лидеры и члены правительства, писатели, руководители международного коммунистического движения: Г. М. Кржижановский, М. И. Калинин, А. И. Микоян, Г. К. Орджоникидзе, С. М. Киров, Ф. Э. Дзержинский, В. В. Куйбышев, Д. Бедный, А. Толстой, Э. Тельман, И. В. Сталин и многие другие.

В 1930-х годах в доме, ранее принадлежавшем Г. О. Графтио, находилась гостиница 6-й ГЭС. Во время Великой Отечественной войны и до 1950-х годов в доме располагался Городской Комитет партии. В годы войны здесь принимались ответственные решения по обороне города Волхова. Отсюда волховчане уходили на фронт. После войны в этом здании располагался ГК ВЛКСМ. Затем в течение ряда лет здесь находился городской Дом пионеров и школьников, где работали многочисленные кружки. В 70-е годы в доме Г. О. Графтио работал Волховский филиал Ленинградского бюро путешествий и экскурсий.

3 октября 1969 года здесь открылся Музей истории города Волхова.

Сегодня дом академика Г. О. Графтио является объектом культурного наследия Федерального значения.

План дома



Неповторимый архитектурный облик двухэтажного особняка создается за счет сложной конфигурации крыши, игры объемов, разнообразия фасадов и водосточных труб с резными верхами.

С южной стороны к дому прилегал большой сад. Имелись хозяйственные постройки.

Двухэтажное строение представляло собой квартиру из 7 чистых комнат

со всеми удобствами, гардеробной, холодной застеклённой галереей, открытой террасой и подвалом для хозяйственных надобностей.

Входящий поднимался в дом по высокому каменному крыльцу. Справа от вестибюля первого этажа, за стеклянной дверью, находилась секретарская комната.

За ней располагалась красивая двухмаршевая неокрашенная лестница (Графтио любил естественную фактуру дерева). Большая прихожая была заставлена запарафинированными образцами девона. Слева от неё находился рабочий кабинет с вы-



ступом-фонариком на 3 окна, из которого открывался панорамный вид на электростанцию. Далее — комната для приезжих и большой зал, служивший одновременно и столовой, и залом для заседаний. Из зала имелся выход на веранду, с которой открывался прекрасный вид на сад. На первом этаже была комната, где Генрих Осипович ежедневно совершал холодное обтирание. Другие комнаты первого этажа, вероятно, были гостевыми.

На втором этаже находились две комнаты Генриха Осиповича и его жены, Антонины Адамовны. Также там находилась большая гостиная-столовая, комната с длинным столом, за которым редко бывало меньше 10–15 человек. Все остальные помещения были предназначены для служебных занятий, заседаний и для размещения приезжих.

Лишь в трёх комнатах второго этажа и нежилых помещениях потолки были дощатыми, пропитанными олифой, в остальных комнатах двух этажей они были обшиты тонированной и проолифенной фанерой. В некоторых комнатах, в том числе и кабинете, на потолке был выложен рисунок из досок в виде ромба.

Половицы дома большой величины были изготовлены из дубового паркета. Предположительно, этот паркет тоже привезён из Швеции, хотя не исключено, что он был выполнен искусными плотниками, строившими дом.

Отапливался дом при помощи голландских печей, покрытых кафелем белого цвета. В кабинете — мраморный камин. В других комнатах — круглые и прямоугольные печи с латунными дверцами.

Владельцы дома и их окружение

Генрих Осипович Графтио (1869–1949гг.) — ученый-энергетик и инженер, один из пионеров отечественного гидроэнергостроительства, с 1923 года — академик АН СССР. Родился 26 декабря 1869 года в городе Двинске (ныне Даугавпилс). Его отец, Осип Иванович Графтио, вошел в историю железнодорожного транспорта как способный изобретатель. Поскольку отец был тех-



ником по строительству и эксплуатации железных дорог России, семья Графтио часто переезжала. Генрих сменил три гимназии: начал учиться в Московской, продолжил в Симферопольской, а закончил курс в гимназии в Одессе. Затем обучался на физико-математическом факультете Новороссийского университета, где получил звание кандидата физико-математических наук.

В 1892 году Генрих Осипович поступил в Петербургский институт инженеров путей сообщения. По окончании института мо-

лодой инженер уехал за границу, где овладел всеми передовыми западными технологиями того времени. По возвращении на Родину он активно занимается развитием отечественной гидроэнергетики и электрификацией железных дорог. Под его руководством решаются вопросы строительства магистралей Гербы-Ченстохов, Бахчисарай-Ялта, Салхино-Караклис.

29 сентября 1907 года был открыт первый маршрут движения электрического трамвая¹ протяжённостью чуть более двух километров. Его по предложению городских властей Петербурга спроектировал Г. О. Графтио.

Генрих Осипович произвел ряд важнейших изысканий по исследованию гидроэнергетических ресурсов рек восточного берега Черного моря, реки Вуокса в Финляндии. Составил проект электрификации некоторых дорог в западных губерниях России и Закавказья. Разработал проект постройки гидростанции на Малой Иматре для передачи электроэнергии в Петербург.

Генрих Осипович Графтио сыграл решающую роль в судьбе Волховской ГЭС. Свой первый проект строительства гидроэлектростанции он подготовил ещё в 1902 году, в дальнейшем проект претерпел ряд изменений, и в 1914 году был представлен новый вариант силовой электростанции на восемь турбин, по десять тысяч лошадиных сил каждая. Проект отвечал всем требованиям, однако он не был использован до 1918 года.

В волховском доме Г. О. Графтио поселился с семьей в 1924 году и прожил здесь до 1927 года. Именно на Волховстрое в полной мере раскрылся талант Графтио как организатора, его настойчивость в достижении цели. Сдержанный, корректный, вежливый, редко повышающий голос, он был неистов, когда вопрос касался его детища – Волховстроя.

Вся жизнь этого замечательного человека была насыщена интересными событиями. Ему суждено было пережить Великую

¹ <https://ridero.ru/link/uV5Ta5JJoXqvz81lOfTKw>

Отечественную войну, которая застала его в Средней Азии. Там Графтио работал главным инспектором Министерства по строительству гидростанций и ездил от одной стройке к другой. После войны Г. О. Графтио вернулся в Ленинград. Он приезжал в Волхов, побывал в своем доме, на Волховской ГЭС, осмотрел станцию и остался доволен.

Г. О. Графтио умер 30 апреля 1949 года. Похоронен на Большеохтинском кладбище в Санкт-Петербурге.

Волховская ГЭС, строительством которой руководил Г. О. Графтио, по существу, дала жизнь городу Волхову. В память о Г. О. Графтио одна из улиц Волхова носит его имя. В сквере перед входом на Волховскую ГЭС, а также в машинном зале станции установлены памятники-бюсты Г. О. Графтио.

Антонина Адамовна Графтио (1872–1957 гг.) была из шляхетского рода Маличинских. Она закончила гимназию княгини Оболенской. После окончания гимназии в 1889 году Антонина Графтио не осталась в восьмом (дополнительном) педагогическом классе, а сдала экзамены при Петербургском учебном округе на звание учительницы математики. В 1896 году окончила бухгалтерские курсы Ф. В. Езерского. Владела пятью языками.

На Волховстрое работала личным секретарем главного инженера Г. О. Графтио, состояла в должности «без оклада и пайка». Графтио считал, что он зарабатывает деньги, а верная жена должна быть помощницей и вдохновительницей своего мужа.

Антонина Адамовна помогала Генриху Осиповичу не только координировать работу, содержать в порядке деловую документацию, но и сопровождала его в ответственных поездках, в том числе за границу. Несколько раз она была с ним в Швеции

После Волховстроя был не менее напряжённый Свирьстрой. В годы Великой Отечественной войны супруги Графтио жили в Ташкенте. После войны – вновь напряжённая работа по восстановлению разрушенных ГЭС. Неутомимый Г. О. Графтио работал до последних дней своей жизни. И везде рядом с ним была любящая и заботливая Антонина Адамовна.



Смерть Генриха Осиповича была для неё большим потрясением. Она нашла в себе силы и не сломалась. Позаботилась о месте захоронения мужа, об установке памятника. Пыталась привести в порядок большой личный архив мужа. Так в забо-



тах о научном наследии мужа она и ушла из жизни в 1957 году.

По её просьбе похоронена на Большеохтинском кладбище рядом с мужем Г. О. Графтио. На её надгробной плите надпись: «Наконец-то мы рядом».

Музеефикация

Музей истории города Волхова был открыт 3 октября 1969 года распоряжением №356 Леноблисполкома, решением Волховского Горисполкома №317 от 11 сентября 1969 года, протокол №18. Музей создавался общественностью города по инициативе отдела культуры Волховского Горсовета, народного музея при Горисполкоме, жителями города. Активно участие в сборе материалов принимали жители Волхова П. Д. Корчагин, И. Я. Могутов, М. Г. Мокшанова, Г. Т. Адельберг, Г. С. Тайменев, Т. П. Андрианова, В. И. Ёлкина, А. И. Осипова, Ю. А. Сяков и другие.

По случаю открытия музея у дома Г. О. Графтио состоялся митинг. Сюда пришли представители коллективов предприятий и учреждений, школ, профессионально-технических училищ и техникумов. Почётное право

перерезать ленточку и открыть музей было предоставлено одному из первых строителей ГЭС, кавалеру двух орденов Ленина Г. С. Тайменеву. Кратким вступительным словом митинг открыл председатель исполнительного комитета городского Совета депутатов трудящихся Н. К. Саринок. С речами на митинге выступили почётные граждане города Волхова, Герои Социалистического Труда И. Я. Могутов и П. С. Мокин. Они от души поблагодарили создателей музея за проявленное внимание тем историческим событиям, которые развернулись на берегах Волхова.

Основу музейной коллекции составляют документы и фотографии периода строительства Волховской ГЭС (1919 –1926), архив Г. О. Графтио, автора проекта и главного инженера на строительстве гидроэлектростанции, документы и фотографии периода Великой Отечественной войны, материал о современном Волхове. Фондовая коллекция музея насчитывает более 12 тысяч единиц хранения.

Экспозиция музея

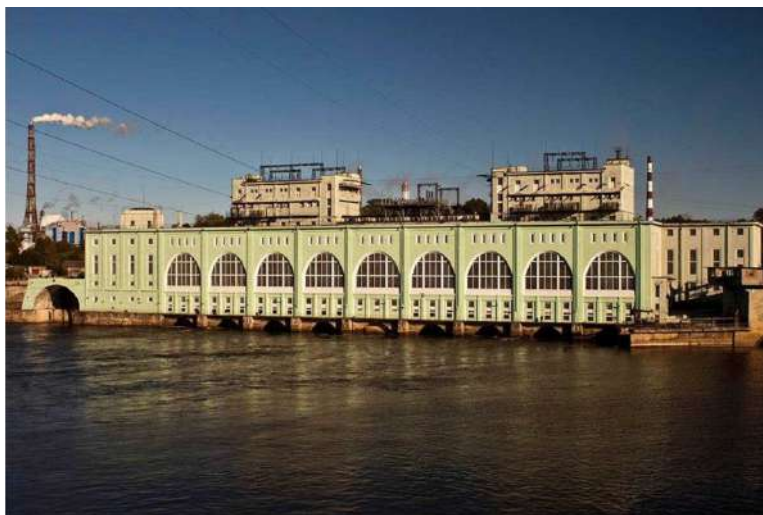
Единственная комната, сохранившая обстановку 20-х годов – это рабочий кабинет Г. О. Графтио, в котором представлены его личные вещи, многочисленные документы и фотографии этого талантливого и образованнейшего человека. Один из наиболее ценных экспонатов – автомобиль Генриха Осиповича, ГАЗ М 11–73 («Эмка»), относится к первым выпускам отечественных легковых автомобилей.

Остальные комнаты и помещения в доме Г. О. Графтио претерпели изменения, они переоборудованы под экспозиционные залы музея. Один из залов посвящен железнодорожному строительству и возникновению станции Званка в 1904 году. Два других – Ленинскому плану ГОЭЛРО и строительству его первенца – Волховской ГЭС, а также строительству первого в стране алюминиевого завода. В следующем зале можно увидеть решение ВЦИК от 27.12.33 г. «Об образовании города Волховстроя», фотографии и документы тех лет, рассказывающие о высоких темпах труда, о победах волховчан в стахановском движении,



материалы о сталинских репрессиях в Волховстрое в 1937–38 годах. В зале «История города Волхова в годы Великой Отечественной войны» представлены карты-схемы боевых действий, панорама боя на подступах к городу у Валимского ручья, диорама прорыва блокады Ленинграда, фотографии и документы, образцы боевого оружия и материалы о героях Великой Отечественной войны. Завершает экспозицию первого этажа выставочный зал, где проводятся временные выставки.

НИКОЛАЕВА ОЛЬГА АНАТОЛЬЕВНА



ВОЛХОВСКАЯ ГЭС

Многим известно, что Волховская ГЭС – первенец Плана ГО-ЭЛРО, одна из старейших действующих гидроэлектростанций России, а также исторический памятник науки и техники.

Волховская ГЭС, по существу, подарила жизнь городу Волхову. Поэтому для г. Волхова электростанция является важнейшим градоформирующим объектом, его визитной карточкой.

Строительство Волховской ГЭС было одним из крупнейших в Европе и включало в себя: плотину, силовую станцию, судо-

ходный шлюз, 2 линии электропередач до Ленинграда 150 км каждая, а также распределительное кабельное кольцо.

Вот как описывает устройство гидроэлектростанции Е.М Ланганский в статье «Чудо на Волхове» («Карело-Мурманский край», №1, январь 1927 год): «...задача плотины – увеличить уровень воды в реке, или, как говорят специалисты, подпор воды и создать, таким образом, разницу уровня в нижнем и верхнем от плотины реки течении более чем на 5 саженей.

Под углом к плотине, у правого берега построили силовую станцию. Сюда через ледозащитную стенку, предохраняющую своими каменными аркадами, как решетка, от попадания в аванкамеру льда, устремляется вся вода к турбинам. Внутри самой бетонной плотины тянется от берега к берегу, по дну реки туннель или, выражаясь «волховстройским языком», потерна. Наличие потерны, во-первых, облегчает необходимую связь обоих берегов, а во-вторых, дает возможность наблюдать за состоянием плотины внутри ее, ибо благодаря пористости, просачиваемости бетона, из которого сделана плотина, несмотря на его толщину, вода все же понемногу просачивается в потерну, откуда, впрочем, уходит обратно в реку по узким желобкам водосливов. Плотину эту строили при помощи 10 железобетонных кессонов, которые изготовлялись на особых деревянных подмостках. Длина каждого такого кессона, представляющего собой громадный бетонный ящик – 10 саж, а ширина – 3,1/2 саж. Над кессоном, который устанавливался на дно реки для того, чтобы внутри его проводить нужные работы по закладке плотины, устанавливался еще другой ящик без крыши, чтобы к месту работ, на дно реки, свободно поступал бы воздух. Стенки этого второго ящика, разумеется, выступают из воды. Вес каждого кессона около 25 тысяч пудов. При помощи особых подъемных, плавучих кранов кессоны подвозились к месту установки и опускались на дно. Это была особенно ответственная и трудная часть работы, во время которой возможны были всякие случайности и ошибки.

Подводная часть силовой станции представляет собой бетонную громаду, основание в 70 саженей, прорезанную вдоль так

называемыми, спиральными камерами и всасывающими трубами, по которым вода поступает из реки к турбинам. Входное отверстие спиральных камер закрывается громадными железными решетками, дабы к сложной машине из реки не подошел бы лед и иные случайно плавающие предметы. Станция имеет 8 больших турбин по 10 тысяч л.с. каждая. Кроме больших турбин, на станции имеется еще 2 малых, мощностью по 1400 л. с. Эти две малые турбины будут обслуживать нужды самой станции и шлюза, а также давать возбуждение при пуске больших генераторов. В больших генераторах возбуждается так называемый первичный ток в 11 тысяч вольт. Он передается в Ленинград, на расстояние 120 верст, по специальным медным проводам, подвешенным на деревянных и металлических опорах. Вес только одних металлических опор, расположенных через каждый километр, — 10000 пудов, а вес медных проводов около 60000 пудов. Для охраны изоляторов на линии передачи, которых 44 штуки, через каждые 4 версты, — созданы специальные сторожевые посты. Для частичного выключения отдельных участков линии передачи, на случай повреждения или ремонта, сооружены два переключательных поста.

В самом Ленинграде, на Выборгской стороне, построена главная понижающая подстанция. Здесь напряжение станции понижается со 110 тысяч вольт до 35 тысяч, после чего ток поступает в кабельное подземное кольцо, длиною в 70 км, опоясывающее весь Ленинград. Вдоль кольца построено еще 7 вторичных понижающих подстанций, понижающих ток с 35 тысяч до 6 тысяч вольт. И только отсюда, из этих вторичных подстанций, Волховская энергия поступает в общегородскую Ленинградскую электрическую сеть, где энергия снова трансформируется с 6 до тысяч вольт уже на двух третичных подстанциях. И, наконец, домовые трансформаторы, в последний раз понижают ток до принятой в Ленинграде мощности в 120 вольт. В это кабельное кольцо, как в общий канал, вливается вся электрическая энергия со всех прочих Ленинградских паровых электрических станций.



Все 8 больших турбин и 4 больших генератора были построены в Швеции. Остальные 4 генератора и 2 малых турбины – в России. Это – первые машины для крупных гидростанций, построенные на наших заводах...»

История строительства Волховской ГЭС тесно связана с историей волховских порогов. Волховская ГЭС построена на месте Петропавловских порогов, которые сильно затрудняли судоходство на реке Волхов. Поэтому все проекты, которые разрабатывались относительно эксплуатации реки Волхов, касались в первую очередь улучшения условий судоходства. Самым крупным был проект инженера Богданова. В 1824 г. в плане шлюзо-

вания Волховских порогов он предложил построить плотину с пятью камерными парными шлюзами с пропускной способностью 210 барок в сутки. Но осуществлен он не был: по тем временам его выполнение требовало огромной суммы расходов. Стоимость работ определялась в 5 млн. руб.

В конце XIX века перед российскими инженерами встала новая задача: использование волховских порогов для «электрической передачи энергии». Первый проект строительства гидроэлектростанции на реке Волхов разработал выдающийся русский инженер-механик Вениамин Фёдорович Добротворский в 1899 году. Его проект предусматривал комплексное решение многолетней проблемы, связанной не только с улучшением судоходства на реке, но и с использованием гидравлической энергии волховских порогов.

Общая рабочая мощность проектируемой ГЭС составила бы 37.476 л. с. Полная стоимость Волховской ГЭС предполагалась в 6.589.600 руб. Намечался трёхлетний срок работ.

Юридические и экономические препятствия не позволили Вениамину Фёдоровичу осуществить свои проекты. Более 20 лет пропагандировал он необходимость сооружения гидроэлектростанций, добивался признания своих идей, но безуспешно.

После В. Ф. Добротворского к идее использования энергии волховских порогов обратились «тайный советник Максимов, почётный гражданин Гефдинг, инженер Полашковский». Они представили ходатайство об утверждении устава «Волховского общества электрической энергии». Но инициатива прошла незаметно.

В начале XX в. всестороннюю научную разработку вопроса по использованию энергии Волхова представил инженер Генрих Осипович Графтио. Его проект строительства на Волхове гидроэлектростанции был признан более технически грамотным. Свой первый проект строительства в этих местах гидроэлектростанции Г. О. Графтио подготовил ещё в 1902 году, в дальнейшем он претерпел ряд изменений и в 1914 году был представлен на согласование третий эскизный вариант силовой станции на Волхове,

сделанный применительно к новым, более мощным одноколёсным вертикальным гидротурбинам мощностью по 10.000 л. с. Однако проект не был осуществлён в виду сопротивления иностранных акционерных электрических обществ, владевших паровыми станциями. Для них было не прибыльно снабжение Петербурга дешёвой государственной электроэнергией. Высказывались совершенно разнообразные возражения против строительства: дороговизна, ненадежность геологического основания, отсутствие опыта.

Заново вопрос о строительстве вблизи Петрограда гидросиловой установки поставила Первая мировая война и связанный с ней усиленный рост военной промышленности. Из-за недостатка топлива (ввоз английского угля был прекращен, а с перевозками угля Донбасса железная дорога не справлялась) петроградская оборонная промышленность к началу 1917 года дошла до критического состояния. Российское правительство было вынуждено принять решение о строительстве гидростанции на Малой Иматре (Финляндия). В январе 1917 г. был отпущен кредит в 32 млн. рублей. Однако после событий Февральской революции 1917 г. Финляндия предъявила свои права на использование энергии Иматры. Временное правительство России не смогло достичь соглашения о строительстве гидростанции и остановилось на Волхове, как ближайшем к Петрограду надёжном источнике гидроэнергии. Общий проект силовой установки Г. О. Графтио был давно готов и обсуждён, поэтому к её сооружению можно было приступить без задержки.

Для подготовки строительства А. Ф. Керенский создал «Комитет по водопадам». Руководителем комитета стал военный инженер Григорий Григорьевич Кривошеин. На межправительственном совещании 1 мая 1917 г. было принято решение о перенесении стройки на Волховские пороги. Средства, ассигнованные для сооружения гидростанции на водопаде Иматра на реке Вуокса в июле 1917 г., были переданы на строительство

Волховской ГЭС. Комитет по водопадам, которому было поручено руководство волховским строительством, до октября 1917 г. успел начать лишь заготовку инвентаря и оборудования.

Дальнейшее освоение гидроэнергетических ресурсов России, в том числе реки Волхов, было продолжено уже после Октября 1917 года. Только тогда Г. О. Графтио получил, наконец, возможность претворить в жизнь свои замыслы в области электрификации России.

В январе 1918 года, как вспоминает Г. О. Графтио, Владимир Ильич Ленин попросил дать ему все материалы, относящиеся к проекту сооружения Волховской ГЭС. По просьбе Ленина в срочном порядке, в одну ночь, Г. О. Графтио составил примерную смету строительства гидростанции. В. И. Ленин лично следил за ходом подготовки документации для принятия решения Совнаркома о строительстве Волховской ГЭС.

18 марта 1918 г. — важнейший день в истории Волховской ГЭС. В. И. Ленин участвовал в совместном заседании Электротехнического отдела и Комитета хозяйственной политики ВСНХ, посвящённом мероприятиям ВСНХ по электрификации Северного и Центрального промышленных районов.

На совещании шла речь и о возобновлении подготовительных работ по сооружению электростанции мощностью в 60.000 л.с. на Волхове, проект которой был разработан Г. О. Графтио и одобрен Лениным. Во время заседания председатель Совнаркома сформулировал решение: «Волхов строить», «2 — 3 строительных сезона».

А через три месяца Совнарком принял декрет о сооружении Волховской силовой установки и выделил на первоочередные работы свыше 17.000.000 рублей.

Графтио писал: «Будем строить Волховскую ГЭС!» Строительство Волховской гидростанции началось «в тяжелое время, в грозу и бурю», — как образно выражался Генрих Осипович.

Весь 1918 год ушел на подбор кадров строителей и инженеров. Учитывая сложную политическую обстановку, недоверие



к власти, многие именитые профессора-энергетики отказывались от работы на Волховстройке.

В январе 1919 года начались первые строительные работы по сооружению станции, но тяжелое экономическое положение и гражданская война не позволили вести строительство быстро-



ми темпами. Уже в 1920 году над Волховстроем сгустились тучи. Хозяйственная обстановка в стране требовала экономии материальных и денежных средств. Нехватка рабочей силы также диктовала необходимость ее сосредоточения на стратегических объектах. Нашлись те, кто хотел решить эту задачу за счет Волхова. Профессор Захарьин подал в правительство обширную записку, доказывающую, что геологические условия не позволяют



строить Волховскую плотину и что она не выдержит напор. Вопрос о строительстве стал предметом обсуждения крупнейших инженеров-энергетиков. Но Графтио сумел с честью опровергнуть все утверждения оппонентов. В том же 1920 году по заданию Ленина начата работа по составлению знаменитого плана ГОЭЛРО. Сооружение Волховской ГЭС стало краеугольным камнем программы нового электростроительства.

16 сентября 1921 года Совет труда и обороны под председательством В. И. Ленина вынес постановление о признании Волховского строительства внеочередным ввиду исключительной государственной важности работ по электрификации Петрограда. Ленин постоянно интересовался ходом работ и распорядился держать его в курсе дел.

«Труднее всего для Волховстроя было наладить бесперебойное получение денег. За все время с 1918 года до конца 1922 года Волховстрой получил фактически всего 3% стоимости своего сооружения. Понадобился авторитет В. И. Ленина, который настаивал на бесперебойном снабжении Волховстроя всем

необходимым. В результате огромного финансового напряжения средства были отпущены. Таким образом, Волховстрой был построен лишь за последние три с половиной года. Это рекордный срок для сооружения первой в СССР и крупнейшей гидроэлектростанции.

Всего на строительство Волховстроя было отпущено 98 миллионов рублей. Из них 15 миллионов израсходовано на сооружение шлюза, 75 миллионов – на строительство станции.

Для строительства потребовалось 5 ½ млн. пудов цемента, 75% которого привезли морским путем из Новороссийска вокруг Европы. Специально сооруженная для нужд Волховстроя железнодорожная ветка подвезла из ближайших карьеров до 250 тысяч кубов камня, было доставлено 12 миллионов кубофутов леса, около 700 тысяч пудов железа. Несмотря на все трудности транспорта в те тяжелые годы на Волховстрой ежедневно доставлялось до 400 вагонов разных грузов. Весь южный участок Мурманской железной дороги жил в те годы исключительно за счет перевозок по Волховстрою».

Уже в июле 1926-го было открыто сквозное судоходство по Волхову через шлюз станции, подачу же электроэнергии ленинградским заводам станция начала 5 декабря 1926 года. Газета «Правда» сообщила: «Волховстрой готов к подаче тока в Ленинград. Испытание кабелей к понижающим подстанциям прошло блестяще». Волховская ГЭС дала ленинградским предприятиям 6400 кВт. Электроэнергию получили фабрика «Советская звезда», «Северная верфь», завод «Электросила», вагоностроительный завод им. Егорова, «Скороход».

19 декабря 1926 года состоялось торжественное открытие Волховской ГЭС. На него прибыли председатель ВСНХ В. Куйбышев, секретарь Ленинградского Обкома партии С. Киров, председатель ВЦИК П. Смидович, представители Коминтерна и многих организаций Ленинграда и всех городов страны. Тысячи строителей пришли на это долгожданное событие, которое для всех стало праздником. На праздничном митинге С. М. Киров сказал: «Вы все помните, как в тяжелые годы холода, голода,



эпидемий и гражданской войны был заложен первый камень на Волхове.

Волховстрой явился экзаменом сложной, трудной работы на фронте хозяйственного строительства. На опыте Волхова... мы должны научиться так строить более мощные станции и строить дешевле... чтобы избежать необходимости покупать оборудование за границей... чтобы все необходимое – от первого кирпича до сложной машины – было сделано собственными руками и на наших заводах...»

Волховская ГЭС сыграла огромную роль в развитии промышленности страны в 1920–1930 гг., а также в энергоснабже-



нии объектов промышленности, в том числе и в блокадном Ленинграде, в годы Великой Отечественной войны.

В начале войны станция оказалась под угрозой захвата, и к концу 1941 года большая часть агрегатов была демонтирована и вывезена. 25 декабря 1941 года враг был отброшен от Волхова, и сразу же было принято решение о восстановлении станции. Для доставки электроэнергии в блокадный Ленинград пришлось проложить пять ниток бронированного кабеля по дну Ладожского озера, и 23 сентября 1942 года электричество с Волховской ГЭС стало поступать в осажденный город. С 23 сентября 1942 года и до конца 1943 года Волховская ГЭС передала в Ленинград более 25 млн кВт·ч электроэнергии.

Немецкая авиация неоднократно бомбила станцию, но вывести ее из строя не удалось.

В октябре 1944 года СМУ №1 треста «Свирьстрой» Наркомата электростанций завершил восстановление и ввод в строй 8 главных гидроагрегатов станции суммарной мощностью 64 МВт. Восстановление ГЭС было закончено в 1945 году.

Волховская ГЭС продолжает оставаться в строю по сей день. Она осуществляет выработку энергии для передачи в единую



энергосистему Северо-Запада, а также покрытия пиков суточного графика нагрузки энергосистемы, является частью энергосистемы Петербурга, а её мощность составляет 86 МВт.

ИВУШКИН АЛЕКСЕЙ НИКОЛАЕВИЧ



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ СТАНЦИИ ВОЛХОВСТРОЙ-1

Совсем недавно исполнилось 70 лет со дня постройки здания железнодорожного вокзала станции Волховстрой-1, пожалуй, одного из красивейших зданий в Ленинградской области.

Каждое здание имеет свою уникальную историю, охватывающую большой временной период. Так и у здания железнодорожного вокзала станции Волховстрой-1 есть своя особенная хроника жизни, которая берёт своё начало с далёкого 1904 года. Тогда в 1904 году на вновь образованной станции Званка Николаевской железной дороги был выстроен одноэтажный деревянный вокзал довольно типичной на то время архитектуры. В ведении железнодорожного узла кроме здания вокзала было



Деревянный вокзал на станции Званка. 1904 год

ещё несколько построек и три железнодорожных пути, на которых работал всего один маневровый паровоз [1]. К сожалению, на сегодняшний день о деревянном вокзале мало что известно, сохранилось лишь несколько его фотографий.

Однако на некоторых станциях, теперь уже Октябрьской железной дороги, до сих пор можно встретить схожие старинные деревянные пристани для поездов.

1 января 1906 года через станцию Званка и по мосту через реку Волхов, строительство которого закончилось в 1905 году, пошли первые поезда на Вологду. На вокзале за порядком следил околоточный, а к редким на тот момент пассажирским поездам выходили бродячий шарманщик и нищие [2]. Рядом с мастерскими депо располагалась часовня Петра и Павла.

Осенью 1914 года были окончены работы по прокладке вторых путей от Званки до Петрограда. С 1915 года начал эксплуатироваться участок дороги Званка — Петрозаводск, протяженность которого составляла 280 километров. В 1917 году было закончено строительство Мурманской железной дороги длиной в 1328 километров. Именно с этого времени захолустная станция Званка приобрела значение важного железнодорожного узла. Однако и тогда движение через эту станцию оставалось незначительным [3]. В 1934 году название станции сменилось на «Волховстрой».



15 мая 1942 года во время налета вражеской авиации прямым попаданием бомбы здание деревянного вокзала было разрушено. Погибли три члена делегации трудящихся Кировской области, приезжавшие с эшелонном подарков для частей Краснознаменного Балтийского флота и находившиеся в тот момент в здании. [4].

Во многих попадающихся мне источниках сказано, что здание во время этой бомбёжки было уничтожено полностью. Однако звучит это весьма неправдоподобно, так как существуют архивные фотографии и кинохроника времён Великой Отечественной войны. Недавно в широком доступе появился фильм «Ладога», снятый в 1942 году, в котором есть кадры со станцией «Волховстрой 1». На них видно здание вокзала покалеченное, но еще не разрушенное [5].

Впоследствии в одном из залов уже вновь отстроенного здания вокзала было размещено панно художника Богданова, на одной из частей которого изображён вокзал во время налёта

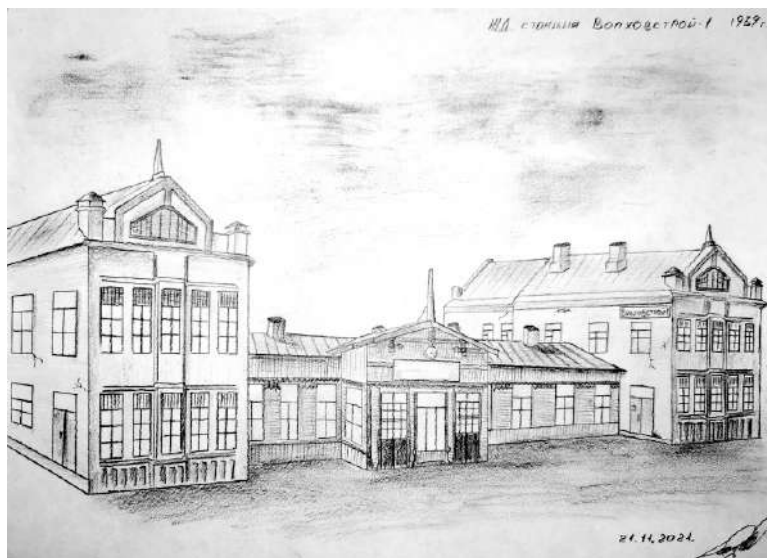


Руины вокзала. 1942 год



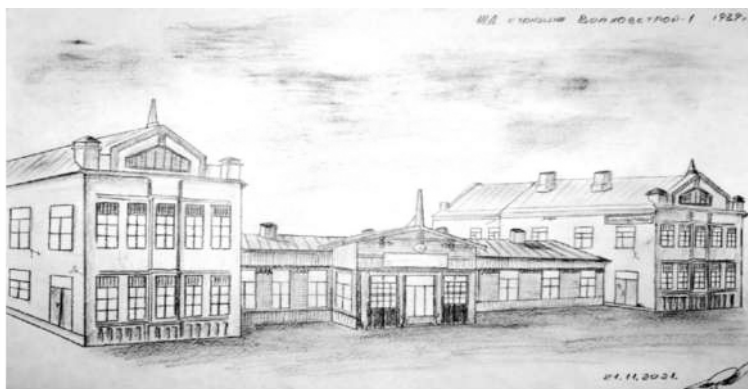


Панно внутри вокзала. Художник Богданов



вражеской авиации в тот самый день.

Если внимательно присмотреться, то можно заметить, что на этом изображении здание вокзала не выглядит как на старой



Вокзал на станции Волховстрой-1 до
15 мая 1942 г. Реконструкция. Рисунок автора

фотографии 1904 года. С торца к деревянному строению примыкает двухэтажная каменная пристройка, такая же, как на фотографиях и кинохронике времён Великой Отечественной войны. Получается, что в конце 30-х годов прошлого века в связи с увеличением пассажиропотока старенькое деревянное здание решили расширить за счёт довольно интересных с архитектурной точки зрения каменных пристроек. О том, что вокзал обновился, было написано и в газете «Сталинская правда» от 1939 года в статье под заголовком «Благоустройство вокзала Волховстрой-1», в которой приведены следующие строки: «На вокзале станции Волховстрой-1 в разгаре благоустроительные работы для лучшего обслуживания пассажиров. Заканчивается внутренняя отделка вокзала, на перроне и на путях разбиты клумбы с цветами, в ближайшее время рядом с вокзалом начинается постройка железнодорожного почтамта и дома для железнодорожной милиции».

Фотографий обновленного вокзала до того, как он пострадал вследствие авианалета, я не нашел, поэтому по имеющимся изображениям постарался реконструировать его внешний облик



Руины вокзала. 1944 год

до разрушения. К сожалению, в таком виде вокзал просуществовал совсем недолго.

Израненное здание вокзала, судя уже по этому снимку, простояло как минимум до 1944 года. Здесь отчётливо видны его повреждения и отсутствие средней части, выстроенной из дерева ещё в 1904 году.



Жительница Волхова Кравченко вспоминала о том, что в 1944 году, когда она вернулась домой, здания вокзала уже не было. Воспоминания Кравченко передала газета: «Итак, мы едем домой! Проводница объявила: „Волховстрой!“ Я вышла из вагона и ужаснулась. Вокзала нет – пусто. Ничего не узнать. Улицы заросли бурьяном. Окна в домах заколочены досками. Не горят фонари, не светятся окна. Город изранен, разбит».

Несмотря на то, что здание вокзала было полностью утрачено, станция продолжала функционировать. И пока не построили новый вокзал, вместо него действовал временный деревянный домик. Наша станция всегда являлась стратегически важным узлом, поэтому было принято решение не восстанавливать здание в прежнем виде, а построить на этом месте новое, гораздо более величественное и красивое, которое отвечало бы всем современным требованиям, с заделом на многие годы вперед. Оно должно было выделять нашу станцию среди прочих за её значимость и за заслуги горожан, отстоявших станцию и город в годы войны. Чтобы осуществить задуманное, пригласили одного из лучших архитекторов страны тех лет – Алексея Николаевича Душкина, который в соавторстве с Абрамом Давидовичем Хилькевичем, начиная с 1944 года, проектировал будущий вокзал.



Эскиз здания вокзала. А. Н. Душкин, А. Д. Хилькевич. 1949 г. ГНИМА.
ОФ-1478/10187, номер в госкаталоге: 15382175

В государственном научно-исследовательском музее архитектуры имени Щусева хранятся чертежи и эскизы вокзала, выполненные с помощью карандаша и акварели на бумаге. Один из таких эскизов в ширину достигает полутора метров. Проектов, выполненных в разные годы, было несколько. Совместный проект А. Н. Душкина и А. Д. Хилькевича, созданный в 1949 году, был воплощён в жизнь.

Душкин Алексей Николаевич в послевоенные годы строил и другие железнодорожные вокзалы в городах, разрушенных фашистами, например, в Днепропетровске¹ (1951), Симферополе² (1951), Сочи³ (1952), Брянске⁴ (1952) и Евпатории⁵ (1953). Кроме этого, он спроектировал московскую высотку на площади Красных ворот и ряд станций московского метрополитена, таких как «Дворец Советов» (ныне «Кропоткинская»), «Площадь Рево-

¹ https://ridero.ru/link/0Tt_p26h13vKBKquWMLwb

² <https://ridero.ru/link/lafUK7ReEajHWbwzbb16J>

³ <https://ridero.ru/link/cqyph82EX-utYXIMHZjmn>

⁴ <https://ridero.ru/link/FRZmtxDKE292EM-x8MiVG>

⁵ https://ridero.ru/link/_LSu_PrxOKyiuKdmFOE6K

люции», «Маяковская», «Завод имени Сталина» (ныне «Автозаводская») и «Новослободская».

Здание вокзала, которое мы с вами видим сегодня, начали возводить в 1949 году, но вопреки расхожему мнению, его строили не пленные немцы, так как к этому времени они все уже были выдворены из города. О его строительстве в своё время газете «Волховские огни» рассказал ветеран труда И. Н. Добряков, который сам работал на этой стройке от конторы «Пустьрем б». По его словам, в строительстве принимал участие родной «101-й километр». Народ хлынул на стройку, и не было отказа даже для граждан, не имеющих права жить ближе ста километров от областных центров, с так называемыми «волчьими» паспортами [6].

Десятники сделали разметку, и землекопы приступили к рытью котлована под фундамент из бутового камня. Каждая такая плита весом около 20 килограммов вручную разгружалась и укладывалась в траншеях женщинами, выполнявшими работу каменщиков в связи с отсутствием трудоспособных мужчин после войны. Одной из этих женщин была Мария Чекулаева. Она говорила: «Взяли в Пустьрем чёрнорабочей. Рельсы, шпалы воровала, в командировки ездила и на стройке вокзала потаскала носилки. Слышала и видела, как под матюги бригадиров бабёнки вкалывали. Весь вокзал на бабьем хребте построен. А 101-й о себе и память оставил: на кафельном полу зала ожидания выложил плиткой цифры: 101».

Лепные украшения вокзала – мастерство ленинградских отделочников. Карнизы, фронтоны, пилястры и арки – дело золотых рук мастерицы Антонины Налетовой. Её, как и многих других в то время, можно сказать, выгнали из Ленинграда.

Ближе к осени 1951-го поднялась до нужной отметки часовая башня. Тоня Белоусова выложила последние столбики, можно было монтировать шпиль.

«Собирали мы его в цехе», – рассказывает Добряков, – «Каркас шпиля сваривал сварщик Кудрявцев, а я отвечал за слесарную сторону дела. Герб был изготовлен в электролизном цехе алюми-



ниевского завода. В полном сборе — с гербом и облицовкой — привезли девятиметровую конструкцию к вокзалу, на руках затащили в башню. Монтажники точно рассчитали подъём двухтонного шпилья, но оказалось, что ленты герба длинноваты и через ствол башни не пройдут. Пришлось обрезать по 300 миллиметров, и всё пошло как по маслу. Двумя лебёдками и грузом-балансиром обеспечили устойчивость по принципу ванька-встанька. Через полтора часа шпиль был закреплён болтами на восьмиугольном металлическом основании, на котором Саша Кудрявцев выжег сваркой «А. С. Кудрявцев, И. Н. Добряков. 1951 год».

Так было возведено самое красивое здание Волхова. В нём предусматривались и парикмахерская, и телеграф, и отделение связи №5, и дежурная часть транспортного ОВД, и служба МПС по сопровождению грузов военного назначения и самих воен-



Герб на шпале вокзала

ных. В 1990-е годы дежурная часть представляла из себя что-то вроде монастырских келий, в которых находился телетайп, топчан для отдыха во время суточного дежурства и пульт связи. На вокзале были предусмотрены пять комнат отдыха и комната матери и ребенка.

Был ресторан, в котором в своё время стояли настоящие пальмы, был даже хрусталь, и без приличной одежды и галстука туда не пускали. В 90-е, как и по всей стране, здесь начался упадок, посуду и даже салфетки стали воровать, а меню было скудным и не всем по карману. Помещение, которое когда-то занимал ресторан, сейчас отдано «ВТБ» банку.

В нынешнем здании вокзала предусмотрено множество помещений для самых различных нужд и задач. В одном из таких

помещений расположен медпункт, который выполняет двойную функцию — проводит предрейсовый медосмотр машинистов с помощниками, и оказывает медпомощь транзитным пассажирам. Случаи, как рассказывали медработники, бывали разные, кому-то нужна таблетка от головы, у кого-то сердечный приступ, а несколько раз с поезда приходилось снимать рожениц.

В наше время на вокзале открылась часовня Тихвинской Иконы Божией Матери, которая приписана к храму Михаила Архангела, расположенному на Октябрьской набережной города Волхов.

Многие помнят, как нелегко было раньше совершать покупку билетов на поезда дальнего следования. Для этого приходилось по многу часов проводить в здании вокзала, а о наличии мест узнавали лишь перед самым прибытием поезда. Стоя в очереди, будущие пассажиры могли наблюдать то самое панно, написанное художником Богдановым, о котором я писал выше, и полотно «Ленин на фоне Волховской ГЭС», висевшее в зале ожидания.

Почту к почтовым вагонам по платформе когда-то подвозили гужевым транспортом. Сама платформа как минимум дважды меняла свои габариты и облик. Сперва она была короче нынешней, но гораздо шире, с устроенными на ней клумбами, вазонами, фонарями и другими украшениями. А затем, при прокладке дополнительного пути, её пришлось сократить по ширине, после чего, спустя несколько лет, увеличить её длину.

На вокзале сплочённо работали коллективы дальних, пригородных и багажных касс, работали и линейные билетные кассы, являющиеся отдельной службой, которая обслуживала станции на линии, где касс никогда не было, как, например, в Мыслино, когда приходилось по селектору заказывать билеты дальнего следования. Также на вокзале работал и технический персонал: был свой электрик, сантехник, плотник и даже свой компьютерщик (в то время называвшийся электромехаником вокзальной автоматики), были трактористы, уборщики и даже свой художник, рисовавший схемы, плакаты и так далее. Тогда в здании



*«Ленин на фоне Волховской ГЭС».
Картина.*

располагались автоматические камеры хранения с кодами, которые обслуживал мой знакомый Николай Кицеров со своей бригадой электромехаников.

В 1990-е годы вокзал лишился внутренней и декоративной отделки, например, таких как панно Богданова и полотно с Лениным. «Когда рабочие сняли полотно с Лениным, под ним на штукатурке оказался точно такой же портрет, только в довольно обветшалом состоянии», – вспоминает Николай, находившийся в тот момент в одном помещении с рабочими. По всей видимости, как он считает, новое полотно пришло на замену старому, чтобы каждый раз не восстанавливать изображение на штукатурке из-за его недолговечности. Теперь одну из копий этой картины можно лицезреть в стенах музея истории города Волхов. К середине 90-х годов вокзал, с которого поезда идут в четырёх направлениях, потихоньку начал разрушаться. Внутри побегали трещины, снаружи осыпалась штукатурка, лепнина и кирпичи карнизов. Исходя из этого, встал вопрос: реконструировать или строить новый? Было принято решение воссоздавать!

Реконструкцией здания вокзала занимались финская фирма «Лемминикяйнен» с руководителем Юккой Хянникеном и российское строительное управление №308 с прорабом Виктором Павловичем Шкулевым. Проект был выполнен АО «Ленгипротранс» и финской архитектурной мастерской Эско Миеттинена «Студия ЕМІ». При этом, как ни странно, почти все строительные материалы приходилось ввозить из Финляндии, так как свои не подходили по качеству и стоили гораздо дороже [7].

Во время ремонта билетные кассы, наспех сооруженные из гипсокартона, были размещены в помещении бывшего ресторана.

Интересно, что при реконструкции здания финны предусмотрели степени сложности ключей, которые должны были соответствовать должности работника. Для низшего звена предусматривались самые простые ключи, открывающие только их кабинеты. Руководитель подразделения своим уже более сложным ключом мог открыть несколько помещений, за которые он отвечал. А начальник вокзала обладал ключом-генералом, который открывает любой замок на вокзале. Это решение действует



Памятник А. Ф. Рудаку на привокзальной площади

и по сей день, что подтвердил мне действующий начальник вокзала.

Ремонт здания вокзала обошёлся в 42 миллиона рублей. На эти средства были отремонтированы и усовершенствованы даже часы на башне. Они были единственными в своём роде во всей Ленинградской области.

Вспоминая то время, Николай Кицеров делится: «За евроремонт пришлось поплатиться гранитом и мрамором, которым было частично отделано здание, а также лишиться массивных дубовых дверей».

Привокзальная площадь множество раз меняла свой облик. С 1919 года на ней находится могила А. Ф. Рудака. Александр Фролович – слесарь Званковского депо, член ревкома при станции Званка, герой гражданской войны.

В апреле 1919 года у села Мегрега, неподалеку от Олонца, А. Ф. Рудак был тяжело ранен, доставлен сначала в Лодейнопольский госпиталь, затем в Петроград, где и скончался 20 мая



*Татьяна Сергеевна, внучка А.Ф. Рудака с мужем. 1950 - е годы.
Семейный архив семьи Рудак.*

1919 года. Боевые товарищи привезли тело Рудака на родную станцию и похоронили на самом видном месте, установив на могиле памятный знак. По имеющимся фотографиям видно, что на могиле Александра Фроловича Рудака первоначально стоял памятник, который впоследствии был дважды заменён на новый. [8].

Центральное место привокзальной площади в разные годы занимали различные композиции. Сначала это были пионеры, выполненные из гипса, затем просто клумба с цветами, на смену которой пришла светящаяся конструкция. В 2018 году на этом месте был открыт весьма спорный памятник, посвящённый железнодорожникам – работникам Октябрьской магистрали, который простоял здесь совсем недолго. Сегодня центр привокзальной площади украшает стела и «разорванное кольцо» с барельефами в честь присвоения городу Волхов почётно-го звания Ленинградской области «Город воинской доблести».

В 1997 году реконструкцией площади занималась новолдожская организация «Дорстройпроект». Во время ремонта случались заминки, к примеру, необходимо было менять коммуникации укладки 1904 года, из-за чего приходилось снимать в три раза более толстый слой грунта, чем намечалось изначально [9].

15 декабря 1998 года состоялось торжественное открытие обновленного здания железнодорожного вокзала. На открытии присутствовали: мэр города Волхова Нонна Михайловна Волчкова, и.о. губернатора Ленинградской области Валерий Павлович Сердюков, руководители Октябрьской железной дороги и муниципального образования «Волховский район». «Сегодня область, как и вся страна, находится в сложном финансовом положении. Однако, несмотря ни на что, необходимо уяснить: чтобы нормально жить, мы обязаны постоянно строить и реконструировать», – произнес в приветственном слове Валерий Павлович, поблагодарив Нонну Михайловну и всех, кто принимал участие в реконструкции, за их работу.

Сегодня здание вокзала украшают:

– Гранитная доска, установленная на северном фасаде, посвященная награждению нашего города в декабре 1970 года Орденом Октябрьской Революции: «ГРАМОТА. Президиум Верховного Совета Союза Социалистических Республик за большие успехи, достигнутые трудящимися города в выполнении заданий пятилетнего плана, и отмечая заслуги строителей первенца советской гидроэнергетики – Волховской ГЭС, сооруженной по плану ГОЭЛРО, Указом от 18 декабря 1970 года наградил город Волхов Ленинградской области ОРДЕНОМ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ».

– Мемориальная доска, установленная на южной стороне, посвященная Вальдемару Матвеевичу Виролайнену (1901–1983), принимавшему участие в первом рейсе в осажденный Ленинград в феврале 1943 года: «Генерал-директору тяги III ранга Начальнику Кировской железной дороги 1946–1947 гг. Уполномоченному Наркома Путей Сообщения 1942–1945 гг. Председателю Совета Министров Карело-Финской ССР 1947–



Вокзал Волховстрой-1. Фото А. Ивушкин. 2020 год.

1950 гг. Почётному железнодорожнику Почётному гражданину г. Волхов С благодарностью за труд и верность».

На перроне возле стен вокзала ещё в 1980 году был установлен паровоз Эу-708-64. Именно на этом паровозе 5 февраля 1943 года бригада в составе машиниста И. П. Пироженко, помощника машиниста В. С. Дятлева и кочегара И. А. Антонова провела из Волховстроя первый поезд с продовольствием в блокадный Ленинград.

Совсем недавно мне посчастливилось побывать внутри часовой башни вокзала, где я ожидал увидеть различные механизмы и шестерёнки, но помещение оказалось совершенно пустым. Механизмы, с помощью которых приводятся в движение стрелки часов, спрятаны в небольшие серые ящики, расположенные непосредственно в центре циферблатов. В ящиках, помимо приводов, находится электронное оборудование, синхронизирующее время со всеми часами на вокзале, корректируя своё время через спутники. За их состоянием следила Петербургская фирма «Мобатайм Системс», и порой, если часы останавливались, то это происходило вовсе не из-за поломки какого-либо механиз-

ма, а оттого, что администрация вовремя не перезаключила или не продлила действующий договор [10].

На этом история вокзала не заканчивается. Здесь постоянно происходят какие-то изменения. Остаётся верить, что в недалеком будущем уберут заборы и пункты досмотра, только добавляющие неудобства пассажирам, а также откроют доступ любым желающим в часовую башню, хотя бы в виде организованных экскурсий.

Источники:

1. Самсоненко Г. Г. Это наша с тобой биография / Г. Г. Самсоненко. – СПб.: Знание, 2004. – С. 12
2. Сяков Ю. А. Волховстрой: годы и люди / Ю. А. Сяков. – Волхов, 1996. – с.8
3. Дичаров З. Л. Волхов / З. Л. Дичаров. – Л.: Лениздат, 1961. С. 50
4. Николаева О. А. На фронтах и в тылу / О. А. Николаева // Волховские огни. – 2016. – 25 марта
5. Российский Государственный архив кинофотодокументов: [Электронный ресурс]. URL: <http://old.rgakfd.ru/> (дата обращения 24.10.2022).
6. Кузьмин Б. Вокзал 101-го километра /Б. Кузьмин // Волховские огни. – 1997. – 12 марта. – с. 2
7. Коновалова Н. Такого вокзала у нас ещё не было. – 1998.
8. Самсоненко Г. Г. Это наша с тобой биография / Г. Г. Самсоненко. – СПб.: Знание, 2004. – с. 33
9. Федоренко Т. Привокзальная площадь: большие перемены // Волховская земля.
10. Томилина В. Не хуже, чем в Петербурге / В. Томилина // Вести. 1998. – №142

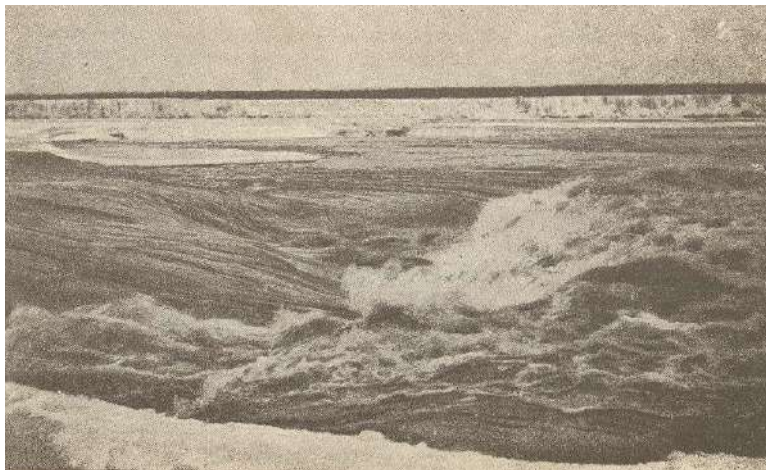
САМСОНЕНКО ГЕОРГИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ

ОТ ЗВАНКИ ДО ВОЛХОВСТРОЯ

Город Волхов по историческим меркам образовался совсем недавно. Расположен он по берегам древней реки Волхов. По Волхову проходили два крупнейших торгово-военных пути средневековья: Балтийско-Волжский путь и путь «из варяг в греки», расходившиеся только в истоке Волхова. Первый из них сыграл особо значимую роль. При организации торговли с исламским Востоком этот путь был единственным источником поступления серебра в Восточную Европу, часть оставалась здесь, другая же водным путем шла в страны Балтийского региона. Торговля в древности — это не просто обмен монет на различные товары. Она вовлекала в товарооборот всю местную экономику: стимулировала охоту на пушного зверя, развитие различных ремесел, подготовку мест торговли и обмена, ремонт судов, давала работу лоцманам.

Селились здесь люди давно. Раскопки, которые велись вокруг города, подтверждают существование древнего поселения. В древности путями сообщения были водные просторы морей, озёр, рек. Путь был нелёгким, но главной преградой на этом торговом пути были волховские пороги.

Это место было последней остановкой перед трудным ружбем, здесь частично шла перегрузка товаров, где жили «работники порогов», те, кто непосредственно физически перетаскивал суда. Волховские пороги с глубокой древности играли значительную роль в развитии Древней Руси и становлении ее центров. Думается, что своим рождением на этом месте современный город Волхов обязан порогам, но нельзя упрощать



и проводить прямую линию между древними поселениями у порогов и современным городом, и все-таки это полноценное прошлое города, надо бы сохранить немногочисленные памятники древности, которые еще остались в округе.

Начало 20-го века — время рождения железнодорожного узла Званка, а с ним и города Волхова.

5 мая 1901 года император России Николай II подписал Высочайший указ о строительстве железной дороги от Обухова до Вологды и далее до Вятки, через Тихвин, со строительством моста через реку Волхов. Этот мост по предложению МПС должен был быть один. Но где? Вариантов было несколько: выше порогов напротив деревни Гостинополье, или ниже порогов у села Старая Ладога. Был принят вариант строить ниже Петропавловских порогов напротив деревни Дубовики. Это давало возможность сократить протяженность будущей Олонецкой железной дороги. На территории Новолодожского уезда дорога проходила через Михайловскую волость.

1 сентября того же года последовал Высочайший указ об отчуждении земель. Проектные работы были выполнены в кратчайшие сроки. Царское правительство хотело как можно



быстрее связать восточные и северные районы с центральной Россией. К России пришло понимание важного значения железных дорог в жизни страны. Н. Г. Гарин-Михайловский писал: «Наши железные дороги необходимы как воздух, как вода. Восток гибнет от того, что нет дорог».

Строительство железной дороги началось со строительства железнодорожного моста через реку Волхов. Сюда в сентябре 1902 года прибыли первые строители. Руководил работами известный инженер-строитель В. А. Саханский, полное руководство осуществлял инженер В. А. Фесенков. Предстояло построить сооружение длиной 376 метров, которое воплотило в себе передовые технологии того времени по сборке больших стальных конструкций. Все конструкции изготовлялись на заводе «К. Рудзкий и К», в Санкт-Петербурге, водным путем доставлялось в д. Званка и далее на место строительства, где собирались в конструкции будущего моста. Таким же путем доставлялись строительные материалы: рельсы, цемент, оборудование.

Ещё до окончания проектных работ начались работы по подготовке земляного полотна к мосту, будущей станции, паровозного депо, путевого хозяйства, линий связи, водоснабжения — всего необходимого для эксплуатационной работы. Проект предусматривал строительство железнодорожной ветки, которая перед мостом делала поворот направо и шла вдоль реки Волхов до деревни Свинкино. Если основная линия строилась за государственный счет, то ответвление — за счет частного капитала. Так в тихую Михайловскую волость пришла новая жизнь.

К сооружению железной дороги одновременно приступило около четырех тысяч человек. На первоначальном этапе строительства привлекались военнослужащие царской армии, использовались они в основном на земляных работах. Одновременно строился и рабочий поселок, состоявший из домов барачного типа, а поначалу жильё арендовали в ближайших деревнях. Михайловская волость была густонаселенной, что давало возможность решать вопрос с набором рабочей силы.

Первым на станцию Званка пришло телеграфное сообщение, это было в ноябре 1902 года. Работы велись со стороны г. Санкт-Петербурга. Телеграфная связь была установлена на всех станциях, появились аппараты системы Морзе.

Большие трудности в строительстве доставляли Вячковские и Зеленецкие болота, но основные работы по земляному полотну были закончены к осени 1903 года, началась укладка верхнего строения пути.

30 июля 1904 года, были закончены работы по оборудованию средств управления движением, и была открыта станция Званка. Сюда прибыл первый рабочий поезд из Санкт-Петербурга. Станция расположилась в двух километрах от строящегося моста через реку Волхов, имела три приемоотправочных пути, здание вокзала, помещение по управлению поездами. В этом же году было открыто постоянное движение Обухово — Званка. С открытием постоянного движения на Санкт-Петербург пострадали извозчики, которые занимались перевозкой пассажиров в столицу и обратно.

1905 год стал годом введения в эксплуатацию основных сооружений станции. В марте этого года вступил в строй железнодорожный мост. Мост был построен в рекордно короткие сроки. В этом же году было введено в эксплуатацию коренное депо, или ремонтные мастерские по ремонту подвижного состава. В отчете о его укомплектовании необходимыми механизмами говорилось: «Званковское коренное депо имеет оборудованные малые мастерские, поворотный круг усовершенствованной системы „Селлорса“ диаметром 64 фута (19,5м.). Установлен локомотив, трансмиссия и привод. Число паровозных стоек – 12, длина стоек 10,5 сажень, козлы подъемные по 60 тн. – 1шт., горны кузнечные двойные две, печь для закалки инструмента одна штука». Было и другое оборудование необходимое для ремонта паровозов и вагонов. В депо производились все виды ремонта паровозов серии «ОВ», «ОД», «Щ». К началу эксплуатации железной дороги в депо работало более 200 человек, а всего на начало открытия движения на станции работало около 350 человек. Это были квалифицированные рабочие. Жили они в одноэтажных деревянных домах (сейчас это улица Дзержинского), а также в окрестных деревнях Борисова Горка, Погребень, Кикино, Михаила Архангела, поселок «Обитай». Эксплуатационная деятельность на момент открытия движения находилась в депо Тихвин, штат машинистов, помощников машинистов и кочегаров числился там.

В донесении Хозяйственного отдела Управления по сооружению железных дорог от 28 сентября 1905 г. говорится, что «15 сентября 1905 года на ветви Званка – Гостинополье – Пристань открыто временное, товарно-пассажирское движение». На карте России появилась маленькая станция Гостинополье, которой дали название по известному на всю Россию торговому селу, располагавшемуся на противоположном берегу реки Волхов. Это был первый речной порт на реке Волхов, где осуществлялась перевалка грузов с воды на железную дорогу. Были открыты станции Михайловская (Новооктябрьская) и Пороги. В 1916 году была построена железная дорога до станции Чудово, и открыто сквозное движение в южном направлении.



В 1917 году было закончено строительство Мурманской железной дороги. Таким образом небольшая станция Званка приобрела значение первого железнодорожного узла на Северо-Западе



России, связывающего европейскую часть страны с Уралом, Беломорьем и Крайним Севером и первого рабочего поселка в южном Приладожье.

Большую роль железнодорожный узел сыграл при строительстве Волховской ГЭС, алюминиевого завода, узел развивался и в техническом, и социальном плане, а вместе с ним и город.

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ПАРОВОЗ ЭУ-708-64

Слава к этому паровозу пришла после знаменитого рейса в 1943-м году. «Дорогой Победы» по «Коридору смерти» под управлением машиниста И. П. Пироженко, помощника машиниста В. С. Дятлева, кочегара И. С. Антонова, он первым доставил продовольствие в осажденный Ленинград после прорыва блокады.

До знаменитого рейса это был обычный труженик стальных магистралей. После постройки в 1931 году он был приписан к паровозному депо Волховстрой. К этому времени депо полу-

чили новые цеха, введенные в эксплуатацию в 1929-1930-м годах. Эксплуатация этой серии паровозов в депо продолжалась до начала 50-х годов, чуть более двадцати лет, пока на смену не пришли более мощные СО, и наш труженик был отправлен в Воронеж на капитальный ремонт.

После капитального ремонта в депо паровоз не вернулся, был приписан к Южной дороге, депо Белгород. Долгое время трудился на станции Белгород на маневровой работе, затем паровоз передали в Белгородское «Карьероуправление», которое занималось добычей мела. Паровоз еще долго работал на подъездных путях, пока не закрыли карьеры и организацию. Карьер закрыли, паровоз бросили, и стал он ничейным. И был бы, наверное, разрезан на металлолом, если бы о нем не вспомнили ветераны Волховстроевского отделения Октябрьской железной дороги, люди, которые участвовали в этом знаменитом рейсе.

Давайте и мы вспомним знаменитый рейс наших земляков по рассказам его участников. В январе 1943 года после ожесточенных боев войска Волховского и Ленинградского фронтов соединились и тем самым прорвали блокаду Ленинграда. Сообщение об этой победе советских войск, переданное по радио в ночь на 19 января, было воспринято работниками депо с величайшим воодушевлением. В день прорыва блокады ГКО принял решение на отвоеванной земле построить железную дорогу. Военные железнодорожники в труднейших фронтовых условиях, под

обстрелами и бомбежками врага в короткий срок – за пятнадцать дней – построили железнодорожную ветку Поляны – Шлиссельбург протяженностью 33 километра, соединившую Ленинград через Волховстрой со всей страной. Через Неву у Шлиссельбурга были построены временные мосты.

Как только военные железнодорожники приступили к строительству новой фронтовой магистрали, среди паровозников депо развернулось соревнование за право вести первый поезд с Большой земли в Ленинград. В сложных фронтовых условиях лучших результатов достигла бригада машиниста И. П. Пиро-



женко. После прорыва блокады Ленинграда волховстроевские железнодорожники ходили на работу в приподнятом настроении. Бомбежки, артобстрелы, к которым все давно привыкли, не отвлекали от главной мысли, которая волновала всех: кто поведет первый поезд после прорыва блокады в Ленинград?

Пожалуй, все сходились на том, что самые достойные трудятся в передовой паровозной бригаде Ивана Пироженко, который возглавлял комсомольско-молодежную колонну паровозов имени Государственного Комитета Обороны СССР. Ему откровенно завидовали, хотя все прекрасно понимали, что поезд придется вести под обстрелом врага практически по линии фронта. Но это обстоятельство мало пугало: был порыв, стремление облегчить участь ленинградцев, которые пережили тяжелое время блокады, выстояли в смертельной схватке с врагом.

Прибытие первого поезда из Волховстроя в Ленинград для жителей северной столицы стало вторым выдающимся событием начала 1943 года после прорыва блокады. По вновь построенной железнодорожной ветке Поляны – Шлиссельбург тайком, перед самым носом врага буквально прополз первый пробный поезд. Скорее всего, участниками секретной операции были машинисты, которым предстояло осваивать маршрут из Волховстроя в Ленинград и обратно – на Большую землю. Это была бригада машиниста Фёдорова, Ленинград – Финляндского депо. Немецкие наблюдатели, которые зорко вглядывались в зимнюю мглу переднего края, даже предположить не могли, что у них под самым носом сумасшедшие русские построили железную дорогу и собираются пустить по ней поезда. Это было бы самоубийством. Но железнодорожники знали, на что шли.

После долгих раздумий руководство волховстроевского паровозного отделения доверило ответственное задание бригаде старшего машиниста Ивана Пироженко. Он по праву считался лучшим машинистом, а его товарищи – самым надежным коллективом в депо.

Паровоз Эу-708-64, на котором старшим машинистом был Иван Пироженко, обслуживали две смены. В первой работали три Ивана – сам Иван Пироженко, помощник машиниста Иван Харин и кочегар Иван Антонов. Вторую смену возглавлял машинист М. К. Кузнецов, помощником у него был В. С. Дятлев, кочегаром – Ф. В. Клыков. Перед рейсом бригаду Ивана Пироженко в полном составе пригласили к руководству депо.





«Вы поведете секретный поезд в Ленинград. Сами понимаете, что это очень важное правительственное задание», — предупредил железнодорожников начальник паровозного отделения А. М. Алексеев. «Мы надеемся на вас, знаю, что не подведете», — сказал начальник депо П. И. Запатрин. «Вы все коммунисты и комсомольцы, поэтому мы уверены, что с честью выполните свой долг», — подвел итог разговора секретарь парткома ВКП (б) депо С. Г. Титов. Начальник политотдела К. В. Пташкин согласился с ним. «Мы будем вместе с вами», — добавил он. Сначала договорились, что в Ленинград поезд поведут Пироженко, Харин и Антонов, а на обратном пути их сменят Кузнецов, Дятлев и Клыкков. Так и был бы, наверное, этот рейс «Ивановским», но в последний момент по непонятным причинам помощника машиниста И. Харина заменили на В. Дятлева из другой бригады. Одни говорили, что Харин вроде бы приболел, другие — что Дятлев был более опытным помощником машиниста, и руководство в последний момент решило подстраховаться. Ивану Пироженко дали понять,



что возражать не имеет смысла: не за наградами едете, а под пули и снаряды, еще неизвестно, как все обернется. Когда собирались в дорогу, о славе и наградах не думали. Были все шансы сложить головы на участке дороги, который насквозь простреливался вражеской артиллерией. Маршрут был такой: Волховстрой – Жихарево – Поляны – Междуречье – Левобережье – Кушелевка – Ленинград, «Дорогой Победы», через «Коридор смерти», как впоследствии его назовут паровозные бригады. Па-

ровоз Эу-708-64 готовил к секретному рейсу слесарь Иван Васильевич Мурашов. В маршрутном листе главный кондуктор Ф. И. Кудряшов химическим карандашом написал время отправления со станции Волховстрой – 17 часов 43 минуты. Кроме резервной смены, поезд сопровождали машинист-инструктор М. И. Быстров, поездной вагонный мастер Ф. Д. Богданов, ревизор Владимир Васильев, медсестра Т. С. Рязанова и фельдшер Л. С. Сенина. Рейс во всех отношениях был ответственным. Регулярное железнодорожное сообщение с Большой землей давало ленинградцам нравственные силы, вселяло уверенность, что в скором времени враг будет разгромлен под Ленинградом. Поэтому первый поезд было поручено сопровождать заместителю начальника Кировской железной дороги, уполномоченному Народного Комиссариата Путей Сообщений СССР В. М. Виролайнену, начальнику паровозного отделения А. М. Алексееву, начальнику политотдела К. В. Пташкину, секретарю парткома депо С. Г. Титову. Перед отправлением паровоз украсили портретом народного вождя и Верховного Главнокомандующего И. В. Сталина, хвойными ветками и прикрепили плакат «Пламенный привет героическим трудящимся города Ленина». За паровозом прицепили цистерну с водой, за ней – пассажирский вагон с резервной сменой паровозников, следом – вагоны с продовольствием – 400 тонн ценного груза. Вес всего поезда составил 800 тонн.

Кочегар И. С. Антонов вспоминал: «На разъезде Междуречье к нам на паровоз пришел военный. Проверил светомаскировку и дал указание – левую сторону паровозной будки полностью завесить брезентом. Выход на тендер тоже замаскировали, чтобы при забрасывании дров в топку из нее не было видно огня. Вместо фар мы установили керосиновые буферные фонари со светомаскировочными жалюзи. От станции Междуречье до Левобережная следовали под перекрестным артиллерийским обстрелом в трех-четыре километрах от вражеских позиций. С одной стороны была немецкая артиллерия, с другой наша. Снаряды летели над нами в ту и другую сторону. То и дело слы-

шались оглушительные взрывы. К счастью, ни один снаряд не попал ни в паровоз, ни в поезд. Впоследствии этот страшный участок мы стали называть „Коридором смерти“. На станции Левобережье стояли около двух часов. И вот поезд въезжает на свайный деревянный мост через Неву, напоминающий эстакаду. Переезд через этот мост, который раскачивался из стороны в сторону, „дышал“, как говорили тогда, был едва ли самым жутким моментом в нашей поездке. Потом этот ненадежный мост заменили автодорожным. В Шлиссельбург приехали в шесть часов утра. После продолжительной остановки двинулись дальше. Перед Ржевкой случилось ЧП — отказал левый инжектор: замерзла вода в инжекторной трубе водоприемного рукава. Положение было спасено благодаря находчивости машиниста Пироженко. Мы вытащили из топки горящие чурки и стали отогревать фланцы и гайки водоприемного рукава. На это потратили минут 10. И вот станция Кушелевка. Здесь нам сказали, что встреча в Ленинграде намечена на 7 февраля. Состав остался в Кушелевке, а бригада ночевала в депо Финляндского вокзала».

Когда перед Ржевкой случилось ЧП с левым инжектором, уполномоченный НКПС СССР В. М. Виролайнен упал в обморок рядом с паровозом. Сказалось напряжение двух последних суток, именно Виролайнен персонально отвечал за успех рейса, и любые неприятности с секретным поездом в пути грозили ему суровым наказанием. В своих воспоминаниях В. М. Виролайнен обвиняет в случившемся машиниста И. П. Пироженко, ничего не говоря о его находчивости, всю славу приписывая себе.

Главный кондуктор Ф. И. Кудряшов в маршрутном листе поставил время прибытия поезда с Большой земли в Ленинград — 12 часов 10 минут. Это была незабываемая встреча. Дорога начала действовать.

В 1979 году А. М. Алексеев и секретарь узлового парткома КПСС Г. И. Ростовский высказали идею найти паровоз и поставить на вечную стоянку на станции Волховстрой. Идея понравилась многим, и вот с этой идеей они пришли к автору этой статьи, работавшему тогда начальником локомотивного депо.



Но где этот паровоз искать? К поиску подключились многие руководители всех рангов — от руководства локомотивного главка МПС и управления локомотивной службы Октябрьской железной дороги до руководителей Волховстроевского отделения. Поиски были достаточно долгими, и вот приятная весть — паровоз найден там, куда его приписали. По информации руководства Белгородского депо, паровоз имеет нерабочий вид. Нашли способ как его транспортировать, и в таком состоянии он прибыл сначала в Ленинград, а затем в родное депо Волховстрой. Было это в конце сентября. Сегодня сожалею, что не сделали фотографию паровоза в тогдашнем состоянии.

В этот день в депо царил беспредельная радость. Родовались люди, которые готовили его в тот знаменитый рейс: слесарь И. В. Мурашов, бригадир В. Н. Рикунев, А. М. Тараташкин и многие, кто был причастен к подготовке паровоза. Они радовались, как будто произошла встреча с кем-то родным. Затем состоялся разговор о восстановлении паровоза. И. В. Мурашов сказал: «Мы сделаем все без денег, только разрешите, чтобы все запас-



ные части нам обеспечили без задержки». Восстановили мы его быстро, руководил восстановительными работами главный механик В. Ф. Жвакин. Затем провели митинг по случаю возвращения паровоза в депо.

Встал вопрос: где ставить? Предложений было три:

- у переходного моста, рядом со зданием железнодорожного училища;
- между пассажирскими платформами у здания РМЦ станции;
- оставить в депо, подобрав соответствующее место. Все варианты не подходили, и вот почему. Мною было высказано мнение, что, если это памятник, то и место для него должно быть соответствующим.

Место, где паровоз стоит сейчас, было выбрано автором этой статьи и Б. Н. Шулениным, работавшим тогда начальником путевого хозяйства (ПЧ-31). Прошли все согласования, услышав много различных негативных высказываний, но настояли на своем. Необходимо было получить разрешение на закрытие третьего пассажирского пути как минимум на три часа – столько



требовалось по нашим расчетам. Дали 2,5 и определили дату – 3 ноября 1979 года.

С Борисом Николаевичем мы прекрасно понимали – времени хватит, если пройдет все так, как рассчитали, без сбоев. Готовились путейцы, готовились локомотивщики. Ведь надо было предварительно проложить путь так, чтобы можно было с третьего пути заехать на платформу, то есть паровоз должен был с помощью другой подвижной единицы заехать на свое место стоянки. Предварительно паровоз разъединили: котел отсоединили от тендера. Все было подготовлено, казалось, что все продумали до мелочей. В строго назначенное время, в 14 часов 30 минут, работы начались. Первым был поставлен тендер, потратили на установку сорок минут. Трудности были впереди, поехали котлом и как только стали въезжать на платформу, котел сошел с рельс. Стало ясно, времени не хватит. Подняли, проехав еще метров пять, котел сошел с рельс еще раз. Совместно с начальником станции Щуровым В. М. приняли решение электропоезд отправить со второго пути, то есть с низкой платформы. Да, это было нарушением, но другого решения не было. Закончили мы работу в 17 часов 40 минут. Далее были звонки с управления дороги, обвинения, что мы

не умеем думать и работать, а для нас было ясно одно — паровоз стоит на месте, мы все сделали подарок нашему городу, памятник всем работникам железнодорожного узла Волховстрой в годы Великой отечественной войны.

Митинг, посвященный открытию паровоза-мемориала, 1980г.

В 1980 году к празднику Великой Победы работники локомотивного депо сделали все, чтобы паровоз стал таким, каким он уходил в тот знаменитый рейс в годы войны. Состоялось торжественное открытие памятника. Сейчас паровоз находится на балансе управления Октябрьской железной дороги, хотелось бы, чтобы за ним ухаживали, как во времена, когда он был приписан локомотивному депо Волховстрой.

АСТАФЬЕВ ВИКТОР ВАСИЛЬЕВИЧ



ОТ «КРЫЛАТОГО» МЕТАЛЛА К ГРАНУЛАМ ПЛОДРОДИЯ

Технология получения алюминия требует кроме природного сырья огромных энергозатрат. К 1929 году эти две задачи в нашей стране были решены: построена Волховская ГЭС и найдена в районе г. Тихвина алюминиевая руда — боксит. 2 августа 1929 г. Совет Труда и Оборона СССР принял решение, в котором говорилось: «Приступить к форсированной постройке в районе Ленинграда алюминиевого завода годовой производительностью 5000 тонн».



Официальное начало строительства Волховского алюминиевого завода состоялось 4 июля 1930 г. В этот день Российское телеграфное агентство сообщило:

Свой алюминий.

Сегодня на станции Званка состоялась закладка первого в Советском Союзе алюминиевого комбината, который будет вырабатывать пять тысяч тонн алюминия в год из тихвинских бокситов. Энергию новостройке дает Волховская ГЭС. В район бокситов прокладывается железная дорога на 30 км. При комбинате строится рабочий городок.

Рождение первенца алюминиевой промышленности СССР проходило в очень трудных условиях. Рабочие жили в переполненных бараках, лишены элементарных бытовых удобств. Скучное питание, низкая механизация работ, нехватка спецодежды и обуви приводили к большой текучести кадров. Только к середине стройки сложился костяк рабочих, чей трудовой энтузиазм и полная самоотдача позволили построить завод в рекордно короткий срок.



Уже 14 мая 1932 г. на Волховском алюминиевом заводе был получен первый промышленный алюминий, а через четыре месяца, 14 сентября, – первый глинозем из тихвинского боксита. Среди наиболее отличившихся первостроителей были землекопы И. Пронин и Г. Богданов, плотники М. Соловьев и В. Постников, бетонщики Н. Бойцов и Д. Жандаров. В заводском музее хранятся их фотографии, документы, личные вещи и награды. Хранится и первый слиток волховского алюминия, представляющий историческую ценность.

Постройкой Волховского алюминиевого завода было, как отмечали тогда газеты, «заложено прочное основание для полного освобождения Советского Союза от импорта алюминия».

В числе руководителей и ведущих специалистов завода, на плечи которых легла основная тяжесть создания нового в стране промышленного производства глинозема и алюминия были инженеры: Ю. В. Баймаков, В. С. Татарийский, А. И. Кооль, М. М. Лобода, А. А. Гайлит, Я. Ф. Шварцман, Л. Н. Лысенко, П. Г. Горин, Г. В. Друзкая, Д. М. Бачурин, А. С. Янов и другие. Некоторых из них в 1937 году поглотила волна политических репрессий.

Несмотря на эту трагедию на Волховском алюминиевом заводе в предвоенные годы выросла целая плеяда талантливых инженеров, ставших впоследствии крупными специалистами. В их числе были А. И. Самохвалов – первый министр цветной металлургии СССР, И. И. Перцев и А. А. Гайлит, стоявшие во главе «Союзалюминия», а также будущие директора заводов: В. П. Богданчиков (Уральский алюминиевый завод), М. К. Рюмин (Богословский алюминиевый завод), Л. Г. Калинин (Тихвинский глиноземный завод) и первый директор Ленинградской АЭС В. П. Муравьев.

К концу 1930-х годов ВАЗ в два раза перекрыл проектную мощность. Большой вклад в освоение завода внесли электролизники Ф. Г. Герасимов, М. С. Фильчонок, А. И. Софьин, глиноземщики И. А. Баландин, Д. М. Теребунский, Д. И. Тарасов и многие другие.

С открытием крупнейшего в мире месторождения апатит-нефелиновых руд в Хибинских горах на Кольском полуострове встал вопрос об использовании нефелинов в качестве сырья для получения глинозема. В разработке новой технологии принял участие инженер И. Л. Талмуд, будущий директор ВАЗа. В январе 1938 года вышел приказ Народного Комиссара тяжелой промышленности СССР о переводе Волховского алюминиевого завода на переработку нефелинового сырья, положившего конец дискуссии на тему «Может ли нефелин заменить Тихвинские бокситы?» Началась реконструкция глиноземного цеха ВАЗа, окончанию которой помешала начавшаяся война с гитлеровской Германией.

В связи с приближением линии фронта к городу Волхову, 9 сентября 1941 года Государственный Комитет Оборона принял решение об эвакуации наиболее ценного оборудования ВАЗа на Урал. В предельно сжатые сроки, под бомбежками фашистской авиации в тыл было отправлено 14 эшелонов с техникой и семьями рабочих. Многие заводчане ушли на фронт. Вплоть до прорыва блокады Ленинграда ВАЗ обеспечивал водоснабжение г. Волхова и был базой для филиалов нескольких ленин-



градских предприятий, где изготавливали холодное оружие, корпуса ручных гранат, вели сборку автоматов и ремонт военной техники.

12 февраля 1944 года для восстановления ВАЗа была создана Отдельная строительно-монтажная часть «Севзапалюминстрой». 28 сентября 1946 года на ВАЗе произвели первую выливку металла, а в июне 1948 года электролизный цех уже превысил довоенный выпуск алюминия.

Большая заслуга в этом принадлежала тем, кто стоял еще у истоков алюминиевого производства в СССР. Это были: начальник цеха П. Г. Елизаров, будущий первый директор Красноярского алюминиевого завода, зав. производством В. М. Романов, мастера М. П. Суровцев, Н. И. Корнилов, Н. И. Бирюлев, К. М. Старков, П. Д. Голубков, Ф. П. Шакин, Н. П. Ермилов, А. А. Кузнецов, М. Г. Соколов и другие.

В электролизном цехе ВАЗа в послевоенные годы была проведена работа, имевшая большое практическое значение. Сначала на опытной установке, а затем в промышленном масштабе

впервые в стране был разработан метод получения алюминия с чистотой 99,99%, за что трое заводчан — Г. И. Гарбарчук, В. М. Ткачев и Г. Т. Кузнецов — были в 1951 году удостоены Сталинской премии.

В глиноземном цехе к середине 1950-х годов была успешно освоена технология комплексной переработки нефелинового сырья на глинозем, соду, поташ и цемент. На таком сырье тогда не работал ни один алюминиевый завод в мире.

За эту выдающуюся трудовую победу, имевшую важное народнохозяйственное значение, коллектив Волховского алюминиевого завода в 1957 году был награжден Дипломом 1 степени ВДНХ СССР, а трем работникам ВАЗа была присуждена Ленинская премия. Наряду с Лауреатами этой премии И. Л. Талмудом, В. П. Почиваловым и О. Н. Захаржевским, большой вклад в успешное освоение комплексной переработки нефелинового сырья внесли заводчане: Г. И. Вертелецкий, С. И. Белозуб, Л. И. Таненбаум, А. С. Емельянов, И. С. Найдович, Н. С. Шморгуненко, А. Д. Малясов, К. П. Симашов, Д. М. Макаров, И. П. Косарев и многие другие.

20 февраля 1958 года Совет Министров СССР по инициативе директора ВАЗа И. Л. Талмуда принял решение о строительстве на Волховском алюминиевом заводе комплекса химических цехов с использованием хибинского апатита.

Впервые этот минерал разведан в 1923 году академик А. Е. Ферсман. В 1929 году был основан комбинат «Апатит» и доказано, что хибинские апатитовые руды могут служить лучшим в мире сырьем для производства фосфорных удобрений. Уже тогда А. Е. Ферсман предсказывал появление в нашем городе такого производства. «Груженные платформы с апатитом, — писал ученый в 1929 году, — могут получить двойное направление: одни могут направляться в Мурманск для экспорта за границу, другие же — в Ленинград, или в Званку на новый суперфосфатный завод».

19 декабря 1964 года на ВАЗе были получены первые тонны концентрированного фосфорного удобрения. Цех по производ-



ству серной кислоты свою продукцию выдал раньше, 24 июля 1962 года.

В последующие годы в этих цехах проводились многочисленные реконструкции, которые позволили увеличить объемы выпускаемой продукции. В развитие химических производств на ВАЗе заметный вклад внесли: П. В. Федорин, В. В. Буксеев, С. Ф. Савуренок, И. Г. Резницкий, В. Ф. Потапов, Г. М. Исхаков, Г. Д. Игнатенко, В. Я. Зубков, А. С. Емельяненко и другие.

Сотрудничество ВАЗа с ведущими институтами России многие годы делало завод своеобразной научно-исследовательской лабораторией всей алюминиевой промышленности. Волховским металлургам принадлежит в нашей стране приоритет в получении в промышленном масштабе редкоземельного металла галлия и сверхчистого алюминия (99,999%). Специалисты ВАЗа принимали участие в пуске родственных предприятий на Украине, Урале, в Сибири, Карелии, Казахстане и Таджикистане, а также направлялись для оказания технической помощи в зарубежные страны, в том числе в Польшу, Чехословакию, Китайскую Народную Республику, Кубу и Египет.

За заслуги в развитии отечественной алюминиевой про-

мышленности, разработку и внедрение в производство новых высокоэффективных технологических процессов, Президиум Верховного Совета СССР Указом от 20 июля 1978 года наградил коллектив ВАЗа орденом Октябрьской Революции.

Вручение ВАЗу ордена Октябрьской революции, 1 августа 1978г.

Благодаря финансовой поддержке от Министерства цветной металлургии СССР и Союзалюминия Волховский алюминиевый завод стал градообразующим предприятием. В правобережной части г. Волхова были построены: Дворец культуры, стадион «Металлург», лагерь отдыха детей, спортивный комплекс «Юность» с плавательным бассейном, санаторий-профилакторий. В январе 1997 года все эти объекты были сняты с баланса ВАЗа и переданы в муниципальную собственность города.

В 1990-е годы алюминиевый завод испытал груз проблем, связанных с неудачной приватизацией, сменой собственников и закрытием ряда производств. Однако, в сентябре 1999 года завод завершил реконструкцию электролизного цеха, что позволило увеличить выпуск алюминия до рекордного уровня за всю историю предприятия. Но в условиях рыночной экономики этого оказалось мало. 15 августа 2013 г. старейшее в России производство «крылатого» металла было прекращено.

Историю ВАЗа продолжил его химический комплекс, созданный в 1960-е годы. В декабре 2003 года он вместе со вспомогательными цехами преобразовался в ЗАО «Метакхим», а в 2012 г. стал филиалом АО «Апатит», входящего в Группу «ФосАгро», одну из ведущих мировых производителей фосфорсодержащих удобрений.

Благодаря своему выгодному географическому расположению, волховский комплекс стал уникальным и самым перспективным в Группе «ФосАгро» для переработки апатитового сырья. В 2019 году была утверждена стратегия развития Волховского филиала, определен объем инвестиций – около 34 миллиардов рублей. Это дало возможность модернизировать производство,



расширить объем выпускаемой продукции, создать новые рабочие места. В настоящее время в г.

Волхове фактически построен новый завод с мощностями, позволяющими выпускать новые марки комплексных минеральных удобрений, которые востребованы на мировом рынке.

В городах своего присутствия Группа «ФосАгро» реализует несколько социальных проектов. Первый социальный проект, реализованный в Волхове, – создание «Фосагро-классов» на базе средней общеобразовательной школы №1. В 2019 г. он преобразован в проект «ФосАгро-школа».

В 2015 г. по инициативе ФосАгро в Волхов пришел всероссийский проект «Детям России Образование, Здоровье, Духовность» (ДРОЗД).

В 2016–2017 гг. на средства ФосАгро реконструирован заводской музей, а в бывшей водонапорной башне, построенной в 1923 году, создан уникальный научно-познавательный центр «Пятнадцатый элемент». Ежегодно их посещают десятки тысяч горожан и гостей Волхова. Музей стал местом для тематиче-



ских встреч, профориентационной работы и проведения выставок.

Вот еще несколько примеров реализации социальных проектов ФосАгро.

В 2019 году построена лыжная база и подарена Волхову.

В 2020 году построены три уникальные спортивные площадки и современный скейт-парк.

Возрождая традицию заводских храмов, 6 июня 2019 года в правобережной части города Волхова был освящен построенный храм Святого апостола Андрея Первозванного.

Волховский филиал АО «Апатит» благоустроил сквер с памятником С. М. Кирову в центре и реконструировал сквер имени В. П. Почивалова, где 14 мая 2023 года состоялось празднование 91-й годовщины со дня получения первого в стране волховского «крылатого» металла. Это станет хорошей традицией. Заводчане чтут свою историю.

Список литературы

– Калужский Н. А. Отечественная металлургия алюминия – от первых шагов до промышленного производства /



Н. А. Калужский, А. Ю. Тайц. – Москва: Металлургия, 1991. – 106 с.

– В. В. Астафьев. Алюминстрой. Хроника. Отклики. Воспоминания. 1929–1934 гг. / В. Астафьев. – г. Волхов, 1992 г.

3. В. В. Астафьев. ВАЗ: история и судьбы. Путеводитель / В. Астафьев. – Волхов, 1997 г.

4. В. В. Астафьев. Первенец российского алюминия. История в лицах. – СПб., 2007 г.

5. Тринадцатый элемент. Энциклопедия. – Москва, 2007.

6. Ю. А. Сяков. Волховская земля / Ю. А. Сяков. – 2-е изд. – Волхов, 2022. – 368с.

ВЛАСОВА НАТАЛЬЯ ИВАНОВНА

ПЕРВЫЕ УЛИЦЫ БУДУЩЕГО ГОРОДА

Каждое время, каждое поколение оставляют о себе память. Она проявляется во всём: какие фильмы мы смотрим, какую музыку слушаем, как одеваемся и т. д. И всегда живым остаётся отношение к тому месту, где мы родились, живём. Поэтому со временем в городах появляются новые памятники, скверы и, конечно, улицы. Названия улиц могут быть связаны с историческими событиями, древними промыслами, крупными или мелкими населёнными пунктами, с людьми, оставившими свой след в жизни края или страны. Не исключение и наш Волхов.

В 1904 году на территории будущего города Волхова пущена в эксплуатацию железнодорожная станция Званка, а в 1905 году – паровозное депо. Постепенно недалеко от станции начинал расти и посёлок железнодорожников.

Появились районы, названные Обитай и Лягушкина дача, в которые вошли улицы Глинки, Майская, Октябрьская, группа домов, расположенных в районе нынешней улицы Советской и ДК ЖД.

Начало вспомогательных работ по строительству Волховской ГЭС положено в 1918 году. В самых тяжёлых условиях приходилось работать первым строителям «Волховстроя». Недоброжелательное отношение крестьян, часть земель которых была отведена строительству, отсутствие помещений, продовольствия, квалифицированной рабочей силы и слабое денежное снабжение затрудняло организацию работ.

Участок земли, отведённый в 1918 году Строительству на правом берегу Волхова, представлял из себя крестьянские

земли с вклинившейся в него деревней Дубовики, впоследствии вошедшей в отчуждение.

В этом году приспособлялись помещения для конторы и жилья рабочих на левом берегу в селе Михаила Архангела, там же ремонтировались и запускались небольшая пекарня, переданная строительству, и открылась лавка. На правом берегу начато строительство локомобильного сарая для обслуживания лесотаски и заложен первый рубленый барак для рабочих.

С начала 1919 года работы на строительстве первенца Плана ГОЭЛРО разворачивались шире. В этом году было построено уже 6 рубленых барачков для рабочих, дом для служащих, электрическая станция, материальные склады, механическая мастерская, столовая, ледники, больница и склады для динамита. Среди полей, еще засеянных рожью, производилась разбивка первой улицы Волховстроя – Волховского проспекта (сейчас – Кировского пр.). По крутым берегам реки были проложены спуски и организовано регулярное сообщение между берегами на лодках, а впоследствии и на пароме-самолете.

Общая ориентация построек находилась в зависимости от расположения основных работ и направления реки. Две главные улицы посёлков правого берега – Волховской проспект и Юбилейная улица – прокладывались под небольшим углом с юга на север, почти параллельно течению реки. Подобное направление улиц весьма благоприятно отзывалось на расположенных на них зданиях, большинство которых ориентировалось, таким образом, торцами своими под небольшим углом на север и юг, и имели более длинные фасады, обращённые на восток и запад, что было весьма важно для правильного освещения помещений дневным светом и способствовало теплосохранности зданий при господствующих северных ветрах.

Поперечные улицы пересекали главные под прямым углом, разбивая участки на прямоугольные кварталы. По характеру своих зданий, а равно и по времени их возведения, посёлок Волховстрой, раскинутый на обоих берегах реки Волхова, распределялся на отдельные районы.



Наибольший район по количеству зданий и заселённости занимал Старый Рабочий Городок, расположенный в северо-западном углу участка правого берега, и непосредственно примыкающая к нему деревня Дубовики. В этом районе были расположены бараки для рабочих общей вместимостью до 3,500 человек, баня с пропускной способностью на 600 чел. в день с дезинфекционными камерами и прачешной, парикмахерская на 8 зеркал, обслуживающая в день в среднем 100 человек, контора Жилищного Отдела, столовая с пропускной способностью в 4,500 блюд в день, хранилища для корнеплодов, раздаточная кухня, школа с 400 учащимися детьми рабочих и служащих, рынок, магазин ВЦПК и бараки комнатной системы, малоквартирного типа для семейных служащих и высококвалифицированных рабочих. Деревня Дубовики полностью использовалась для жилья служащих. На восток от Старого Рабочего Городка, по другую сторону Волховского проспекта, располагались бараки для служащих комнатной системы, больничный участок со зданиями больницы с амбулаторией, хирургическим и родильным отделениями об-



щей вместимостью на 50 кроватей, заразного барака на 50 кроватей, дома для медперсонала, кухней, ледником и службами, клубный участок с клубом, театром, открытой сценой, садом, площадками для игр и павильонами для торговли книгами и газетами. В этом же районе помещалась контора Отдела Гражданских сооружений и гостиница для приезжающих.

Ещё восточнее, через Железнодорожную улицу, начинался Новый Рабочий Городок с бараками для рабочих. Здесь же располагаются здания Рабочего Комитета и общественных организаций: Партклуба, Клуба секции Инженерно-Технических сил Волховстроя, детских яслей и очага. На юг от Нового Рабочего Городка располагались лесопильный завод на две рамы с обслуживающими его зданиями, а также столярные мастерские.

Юго-восточную часть застроенного участка занимал Административный городок. В его районе находились железобетонная напорная башня высотой 28,69 метр с баком на 10.000 ведер воды и Контора Железнодорожного Отдела. К югу от Административного городка, за линией железной дороги, располагался



городок огнеопасных веществ со складами для нефти, керосина, бензина и проч., и проложен нефтепровод в дизельную станцию №1. Вдали от всех построек, в самом углу пересечения южной и восточной границ, за земляными валами располагались динамитные погреба. Весь участок правого берега обильно нарезан железнодорожными ширококолейными путями, достигающими в общем 17,5 верст, а по главным улицам и городкам проложены рельсовые узкоколейные пути для подачи материалов и дров.

Участок левого берега использовался под застройку рабочими бараками и домами для служащих. Здесь же располагается конный двор, пожарный резервов и столовая-театр. Здесь в 1924 году было завершено строительство дома главного инженера строительства гидроэлектростанции Генриха Осиповича Графтио. С 1969 года в этом доме размещается Музей истории г. Волхова.

За пределами участка правого берега, на север по берегу реки, была выстроена деревня Новые Дубовики (38 домов) взамен отчуждённой для нужд строительства деревни Дубовики,

несколько рабочих барачков, заразный временный барак, ряжевая пристань канатной дороги и понтонный мост через реку с конными спусками по обоим обрывистым берегам. Вне участка левого берега выстроено 11 крестьянских домов взамен отчуждённых у граждан села б. Михаила Архангела, позже переименованного в село Пролетарское.

Площадь, занятая под постройками поселка Волховстрой в 1924 году, достигала до 80 десятин. В поселке была сооружена сеть шоссированных дорог общей длиной 2250,65 пог. с., мостовых 432 п.с. и грунтовых дорог 4228.50 саж. Вся местность городка осушена путем проложения целой сети канав. Устроены деревянные тротуары и древонасаждение по главным улицам. Некоторые здания технического характера и специального назначения, а также Административный городок, имели канализацию общим протяжением 1200 пог. саж. с отводом сточных вод в р. Волхов.

В левобережной части в 1917 году посёлок железнодорожников имел единственную улицу. Здесь стояло всего 2 десятка домов, из них один лишь – каменный, где в 1970-е годы находилось управление отделения дороги. Это были служебные дома, железнодорожные трактиры и торговые заведения, 2 деревянных барака, теплушки и привокзальная церковь. Лес начинался от самой станции. Отсутствие жилищ вынуждало приезжих рабочих расселяться у крестьян соседних деревень.

Административный центр – волостное управление, пристав, торговое здание, почта – находились на Октябрьской набережной.

В 1922 году в посёлке строились многоэтажные каменные дома и двухэтажные деревянные дома.

Первая улица нашего города, единственная до 1917 года – это улица им. Феликса Эдмундовича Дзержинского, Председателя ВЧК при СНК РСФСР.

На улице располагались веерное депо (сейчас Волховский политехнический техникум), неподалёку от которого в сторону



вокзала находились два дома. В одном размещалась лавка-магазин, в другом – железнодорожная пекарня.

Первая школа на территории нынешнего Волхова называлась Званковской (будущая школа №61, №5). И возникла она вместе со строительством станции Званка. Было в ней всего три класса. Позже под школу было отведено две комнаты в доме №2 по ул. Дзержинского. Здесь дети обучались 4 года.

На месте нового здания отделения дороги стоял типовой одноэтажный деревянный дом. В конце улицы – два деревянных одноэтажных дома, а за ними «Шпальный» клуб (из шпал, отсюда и название). Снаружи клуб имел вид обычного сарая, внутри находился зал со сценой, где проходили концерты, ставились спектакли, крутили немое кино, проводились собрания, танцы. Замыкалась улица деревянным домиком, в котором после революции открылся пионерский клуб.

Рядом с вокзалом стоял одноэтажный деревянный дом. В 1920-е годы в нём открыт клуб, второй после того, как разобрали «Шпальный».



На улице в доме №19 размещались НКВД, затем железнодорожная милиция.

На месте дома №22 стоял детский сад для детей железнодорожников. На месте дома №16 в 1918 году открылся стационар на 125 коек. Дом имел форму буквы Ш. В стационаре работали 4 отделения: детское, терапевтическое, хирургическое, родильное. На этой же улице располагалась железнодорожная поликлиника, приёмный покой (на месте дома №43), тубдиспансер, где во время войны развернулся пункт первой медицинской помощи раненым. Кроме того, в военные годы на улице располагались детская комната для вывезенных из блокадного Ленинграда детей. Детей здесь переодевали, мыли, постригали, а старую одежду относили в санобработку. Немного окрепнув и подлечившись, дети ехали дальше в тыл.

Улица Коммунаров – вторая улица города.

В начале улицы действовал рынок, где местные крестьяне торговали продуктами своего труда. Здесь же устраивались местные ярмарки.

Рядом с рынком находились 2 двухэтажных дома – Званковский поселковый Совет и здание партийного и комсомольского комитетов. Рядом пыхла мельница, работал продовольственный магазин. Справа на улице высился верстовой столб с цифрой 0, что показывало начало дороги на Новую Ладогу. Позднее на этом месте построили деревянный одноэтажный дом-магазин. На этой же улице располагалась почта. В более позднее время построено здание для общежития связистов и почтовых работников. Конец улицы завершат два деревянных жилых дома.

В 1930 году на ул. Коммунаров открылась типография артели «Колхозный печатник». Позже деревянный дом был полностью разрушен, типография переехала в Ильинское, Колчаново, потом – на ул. Зелёная, 21.

На улице Коммунаров были выставлены стеклянные щиты-витрины для газет «Правда», «Ленинградская правда», «Сталинская правда» и других. Ежедневно к этим щитам-витринам подходили читатели.

В 1922 году в посёлке железнодорожников появляются новые улицы. Среди них – Комсомольская.

В это же время появляются Безымянный переулок, впоследствии ставший улицей им. Щорса, улицы Работниц, Профсоюзов, названная в честь профессиональных союзов, организации, которая имела на любом предприятии.

В 1930-х годах на ул. Профсоюзов в доме, где позже расположится магазин №17, был организован санпропускник.

В 1927 году строительная организация «Жилстрой» по ул. Советской для Званковской школы (школы №2 им. Ф. Э. Дзержинского) возводит новое деревянное здание.

В 1935 году в двухэтажном деревянном доме №24 расположился Дом крестьянина. Сгорел в декабре 1998 года.

В 1938 году на улице строится ещё одна школа – №38 (сегодня – школа №7).

5 ноября 1929 год на станции Званка состоялось открытие Дома культуры, которое действительно напоминало дворец.



Особенно на фоне барачков, в которых тогда жили железнодорожники.

Сразу после открытия ему было присвоено имя X-летия Октября. Строящуюся от дворца улицу назвали улицей Культуры.

Некоторое время на улице Культуры находилась больница — деревянное тесное двухэтажное здание. Сегодня это улица им. Вали Голубевой, волховчанки-разведчицы, отдавшей свою жизнь за свободу Родины в годы Великой Отечественной войны.

В 1930 году на ул. Мурманской (пр. им. Ю.А. Гагарина) была построена школа рабочей молодёжи №17.

14 мая 1932 года начинает свою работу первенец алюминиевой промышленности нашей страны — Волховский алюминиевый комбинат (ВАЗ). В эксплуатацию пущен глинозёмный цех.

В будущем городе появляется улица Глинозёмная (Марата).

В 1931 году в доме №10 была открыта школа рабочей молодёжи на 300 мест.

Вслед за улицей Глинозёмной появляется улица Электролизная (с 1954 г. — Пирогова), с которой началась постройка каменных домов в городе. Эти дома назывались «коммунальными». Построены они были хорошо, добротнo, по тем временам счита-



лись вполне усовершенствованными, хотя в них отсутствовали кухни и ванные комнаты, квартирной системы тогда не было, а каждая комната имела вход с лестницы. Дома чай не кипятили, а ходили с чайниками, вёдрами, кастрюлями на единственный в городе кипятыльник. Дома чай не кипятили, а ходили с чайниками, вёдрами, кастрюлями на единственный в городе кипятыльник. В городе имелось 2 клуба – клуб 518 и клуб 6-ой ГЭС.

Автобусного движения не было, ходили пешком. Связь двух берегов осуществлялась паромом ниже плотины, а выше существовала лодочная переправа. Вмещали лодки до 25 человек. Те, кто садился за вёсла, переправу не оплачивали.

Кировский проспект получил название в честь Кирова Сергея Мироновича, государственного деятеля нашей страны.

В 1924 году по адресу Кировский, 35 для инженерного состава строительства Волховской ГЭС построен дом, в котором жил Борис Евгеньевич Веденеев, учёный, энергетик и гидротехник, лауреат Сталинской премии 1 степени, один из руководителей строительства Волховской ГЭС, участник Плана ГОЭЛРО.



После строительства ВАЗа на левой стороне Кировского проспекта, напротив завода, тянулись бараки, сарайчики, огороды. От каменных домов текли в глубину, к реке, две улицы — Электролизная и Глиноземная. Тут же пристроились магазины и Комсомольский скверик. У завода был деревянный забор.

По правую сторону, как раз против первого из каменных домов, один к другому теснились бараки. На месте нынешней гимназии было поле с ямами, канавами, выгоном для скота, мелким кустарником. Потом — снова бараки, а там, где сейчас светятся окна Дворца культуры, за перелеском, сразу же начинался лес. Туда ходили за грибами. В доме, где позже расположилась чайная, был хороший гастроном и промтоварный магазин. В глубине улицы в деревянном домике была аптека и приемная больницы. Недалеко от проспекта, там, где в 1959 году будет построена керосиновая лавка, был клуб.

До конца 1940-х годов на улице была булыжная мостовая, залитая водой, по бокам — глинистые тропинки, редкие деревянные опоры уличного освещения.



На ул. Красных Курсантов на углу забора стадиона стоял бревенчатый двухэтажный с большим крыльцом, выходящим на берег реки, дом. Там жили французские шеф-монтёры на строительстве ВАЗа. Французы отоваривали свою валюту в специальных магазинах, покупали шоколад и кормили наших детишек, купались с ребятами в Волхове.

27 декабря 1933 года Постановлением ВЦИК был образован город Волховстрой. В него вошли посёлок железнодорожников Званка, посёлок энергетиков и алюминщиков, Борисова Горка, Ильинское, Новые и Старые Дубовики, село Октябрьское.

В 1934 году город походил больше на рабочий посёлок. Кругом стояли постройки барачного типа, которые использовались не только для жилья, но в них размещались детские сады, ясли, учреждения, бытовые предприятия. Улицы были замощены булыжником, тротуары сделаны из досок, а под ними – сточные канавы. Асфальтом был покрыт лишь участок дороги на заводской территории от проходной до механического цеха.



В 1934 году в правобережной части города строится здание школы №3, и улица, на которой стояла эта школа, получает название Учительской (сегодня это улица им. Героя Советского Союза лётчика 159-го истребительного авиационного полка А. М. Лукьянова). На месте здания школы №3 сегодня высится современное здание Волховской городской гимназии №3 имени Героя Советского Союза Александра Лукьянова.

В правобережной части города появилась и улица Фарфоровая, позже сменившая название на Сталинградскую, а ещё позже – на Волгоградскую.

В 1936 году на улице им. Г. О. Графтио был построен клуб строителей.

За клубом железнодорожников появилась улица Рабкоров, где в годы войны находилась метеостанция. Сегодня эта улица названа в честь Михаила Ивановича Глинки, великого русского композитора, основоположника русской классической музыки. По выражению В. В. Стасова, «оба (Пушкин и Глинка) создали новый русский язык – один в поэзии, другой в музыке».



До войны в 5 бараках ул. Ленинградской, оставшихся и после войны, было по 2 общие кухни, но потом эти кухни были временно заняты под жилье в связи с острой нехваткой жилья в городе

Достаточно долго держалось название Трудовик – проспекта левобережной части города, поскольку упирался проспект в парк «Трудовик», нынешнюю «Ильинку». Только в конце 1950-х годов он получил новое название – проспект им. Державина, названный в честь русского поэта эпохи Просвещения, государственного деятеля Российской империи, сенатора, действительного тайного советника – Гаврилы Романовича Державина. На этой улице стоял дом, где жила семья Вали Голубевой.

В 1941 году на проспекте Трудовик велись канавные работы. В третьем квартале этого года планировалось мощение этого проспекта от реки Волхова на всем протяжении.

В 1940 году в городе имелись 31 каменный дом, 1196 – деревянных. Город был небольшим. Южная окраина правобереж-

ной части заканчивалась бульваром им. Чайковского и на окраине высилась этажами лишь городская школа №3.

В 1941 году улица имени Ивана Тимофеевича Вооро, бригадира кессонщиков на строительстве Волховской ГЭС, одного из первых, удостоенного звания Герой Труда, была переименована в Стародубовицкую, а потом посёлок строителей был снесён.

До войны город был небольшим, вся территория города занимала площадь от железнодорожного моста и по ул. им. Лукьянова, а дальше был кустарник и болото.

В городе работала кипятилка №5, обслуживающая население большей части города.

В годы войны была уничтожена 1/3 жилого фонда железнодорожного узла и ВАЗа. Разрушено 189 жилых домов общей площадью 42 300 кв. м. Частично повреждено 285 зданий, ущерб городу составил 70 000 000 руб.

Но пройдёт время, Волхов залечит раны. Будут появляться новые улицы, красивые благоустроенные дома, новые парки, игровые площадки, учреждения культуры, образования, здравоохранения, спорта, отдыха и многое другое. Конечно, будут проблемы, не всё и всегда будет гладко. Но это наш город, и каким он будет, во многом зависит от нас.

Источники:

Сяков Ю. Волховстрой: годы и люди. Документальный очерк о железнодорожниках / Юрий Сяков. Волхов, 1996. — с. 218

Званка. Февраль 1917 // Волховские огни. — 1967. — 28 марта

В честь великого подвига // Волховская правда. — 1961. — 26 апреля

Н. Коробейникова. Чтобы знали и помнили / Н. Коробейникова // Провинция. Северо-Запад. — 2019. — 24 мая

Сталинская правда. — 1941. — 14 мая (№111)

Школа называлась Званковской // Волховские огни. — 1999. — 19 марта

Коротко обо всём // Сталинская правда. — 1950. — 30 сентября

Кузнецов В. И./ / Сталинская правда. – 1941. – 28 мая (№123)

Благоустроим свой город // Сталинская правда. – 1941, – 11 мая (№109)

Как строится Волховская гидро-электрическая станция: бюллетень. – 1924. – №3 (Февраль-май). – С. 63–79

ВАНДЫШЕВА ГАЛИНА АЛЕКСАНДРОВНА



ПРОГУЛКИ ПО ПАРКАМ

Ильинка

Пожалуй, самый старинный и наполненный особой энергетикой парк в нашем городе – это Ильинский, или Ильинка.

История этих мест уходит в глубокую древность. В дохристианскую эпоху здесь, по данным археологов, находилась обширная роща с языческим капищем, а после принятия христианства в окрестных селах стали возводить православные храмы. Самый ближний из них – храм Ильи Пророка, первое документальное упоминание о нем относится к XV веку. По названию храма и село стало Ильинским (после 1918г. – Плеханово, сейчас это – микрорайон Волхова).



Однако своим возникновением и даже названием парк обязан не храму, а новолодожскому купцу I гильдии Егору Ивановичу Ильинскому. Очень достойным человеком был Егор Иванович, известным своей благотворительной деятельностью и в Новой Ладогe, и в Новолодожском уезде. Так, например, он вложил деньги в строительство нового каменного Ильинского храма в селе Ильинском, в Новой Ладогe – в постройку каменной колокольни для Суворовской церкви. В 1860г. на средства Егора Ивановича в селе Ильинском при кладбище была возведена теплая Знаменская церковь.

А с Ильинским парком связана романтическая история. В середине XIXв. Егор Иванович приобрел в селе Ильинском участок земли на берегу Волхова и основал имение Дунино, названное так в честь жены Евдокии. Оно располагалось как раз между двумя нынешними мостами – Строителей (старый пешеходный) и Ильинским (новый автомобильный). Имение и разбитый им парк стали его своеобразным подарком любимой женщине.



О семье Ильинских и их судьбе подробно рассказал волховский краевед Виктор Васильевич Астафьев. Благотворительность стала семейной традицией Ильинских, которую продолжил сын Егора Ивановича – Гавриил Егорович. После его смерти хозяйкой имения стала его жена Елизавета Александровна Ильинская. Местные жители называли ее «Ильинской барыней».

В северной части парка находились два господских дома — деревянный и каменный из красного кирпича. Из окон домов открывался прекрасный вид на реку. Сын Ильинских, Иван Гаврилович, проживал рядом с имением, но в отдельном доме, отношения с матушкой у него были несколько натянутые по причине неравного брака: он женился на простой прислуге из крестьян. Дочери Гавриила Егоровича и Елизаветы Александровны вышли замуж за представителей своего социального круга (Елизавета Гавриловна — за морского офицера Максимова, а Евдокия Гавриловна — за купца Грибанова) и проживали в Петербурге, но часто приезжали на лето к маменьке. Имение наполнялось людьми, музыкой, смехом. Липовая аллея становилась местом прогулок и душевных разговоров... Но и хозяйство велось умело. Площадь поместья составила 147 десятин, здесь в образцовом порядке содержались скотный двор, ферма, сад, огород, пашня, хозяйственные постройки. Выращенные фрукты и овощи даже отвозили в Петербург на продажу. Имением управляли Иван Иванович Скольмейстер и Александр Трофимович Лутто (репрессирован в 1937г.).

После прихода к власти большевиков имение Ильинского государство национализировало, на землях Ильинских была создана сельхозартель. В Центральном государственном архиве Петербурга сохранился интересный документ, относящийся к июлю 1921г. Это заявление от сельхозартели «Пример III» в Новоладожский Уездный земельный отдел: «В имении церкви села Илья Пророк сохранился сельскохозяйственный инвентарь бывшего попа Орнатского, который в настоящее время находится попом в Ямбургском уезде. Инвентарь лежит без последствия: 2 плуга, 1 сани, 1 бричка и 1 горный плуг. Артель просит разрешения на получение вышеуказанного инвентаря во временное пользование артели, так как последняя нуждается в этом». Как был решен вопрос с церковным инвентарем неизвестно, но артель просуществовала недолго и вскоре распалась. Позже здесь был создан кооператив «Ильинское», вошед-

ший в состав совхоза «Лисички». Сама усадьба и ее постройки долгое время использовалась под жилье советских служащих. Большое деревянное здание с верандой сгорело, а в каменном поселились восемь семей.

Бывшая барыня Елизавета Александровна Ильинская, видимо, жила в старом деревянном доме поблизости от имения. Сохранилась почтовая открытка 1924г. с ее адресом: «Станция Званка, дача Дунино». После ее смерти здесь остались жить приехавшие из Петербурга Максимовы: дочь Елизавета с мужем. Бывший морской офицер царской армии, капитан 1-го ранга, Константин Прокофьевич Максимов даже работал на строительстве Волховской ГЭС, а затем вел скромную жизнь рядового советского человека. В. В. Астафьев приводит воспоминания о том, что в 1930-е гг. Максимов приходил в школу и рассказывал ученикам о морских путешествиях. Константин Прокофьевич умер в 1943г., а Елизавета Гавриловна — в 1946. Детей у них не было, и могила Максимовых на Октябрьском кладбище не сохранилась. На этом же кладбище в 1942г. был похоронен и Иван Гаврилович Ильинский. Свой большой дом он в 1930-е гг. отдал под жилье для рабочих Волховского алюминиевого комбината, а сам с семьей переехал в маленький дом. Они с женой удочерили ее племянницу Катю и воспитали как родную дочь, своих детей у них не было. Евдокия Гавриловна Грибанова, старшая из сестер, умерла в блокадном Ленинграде...

Не сохранились и здания усадьбы. Краснокирпичный каменный дом был разрушен в 1960-е гг., а в конце 1980-х гг. в связи со строительством нового моста было разобрано последнее усадебное одноэтажное каменное здание, в котором до войны жила семья Валентины Голубевой — легендарной разведчицы, погибшей в застенках гестапо во Пскове. Ушли в небытие люди, жившие здесь, разрушились постройки... А парк живет... Все так же манит прогуляться прекрасная липовая аллея, завораживают старые дубы, притягивает какая-то особая энергетика этого места.



Новая жизнь Ильинки началась уже в послевоенный период. В 1952г. здесь официально был открыт городской парк отдыха «Трудовик».

Открытие Ильинки, 1952г.

Кстати, так тогда назывался и нынешний проспект Державина, начинавшийся от Ильинки. Вход в парк украшали скульптуры Ленина и Сталина. Здесь открылась танцплощадка (мои родители танцевали на ней в 1950-е гг.), качели и другие аттракционы. На территории бывшего имения действовал прекрасный питомник для цветов, саженцев деревьев и кустарников.

В 1972г. название парка изменили, он стал называться парк «50-летия Советской власти». Но официальные названия плохо приживались, в народе парк по-прежнему называли «Ильинка», поэтому в 1996г. это историческое название было возвращено. В «Ильинке» появился первый теннисный корт в Волхове, где проходили матчи клуба теннисистов-любителей. Желающие могли прокатиться на колесе обозрения. Их было два: маленькое —



для детей, большое – для взрослых. Для любителей экстрима – аттракцион «Сюрприз». На концертной площадке выступали артисты, проводились праздники, действовало уличное кафе. Студенты-стройотрядовцы в конце 1980-х гг. построили целый детский городок.

Колесо обозрения в Ильинке

В группе «Волхов в наших сердцах», созданной краеведом Николаем Кицеровым, собраны воспоминания волховчан об Ильинке 1950-1970-х гг.:

«Моя прабабушка была швеей у помещиков Ильинских, а у меня это – парк моего детства, жили у прабабушки в частном доме». (Ирина Лебедева)

«На берегу стоял небольшой деревянный двухэтажный дом Ильинских». (Валентина Борисова)

«В детстве ползали по двухэтажным кирпичным „графским развалинам“, рядом с ними стоял небольшой домик с участком, в котором по легенде жила Валя Голубева. Была конюшня, в которой работал мой прадед. Вроде как что-то похожее на „Ритуал“,



т.к. прекрасно помню наконечники для оград, которыми играли в индейцев. Был одноэтажный летний клуб, в котором показывали кино. На танцплощадке летом устраивали танцы вживую студенты из стройотрядов, чуть ли не каждую неделю проходили праздники-гуляния с торговыми рядами, выступлениями самодее-



тельности. У моста был пляж. Было весело и радостно без всяких аттракционов. Под каждым деревом собирались семьями и друзьями, организовывая своеобразный стол на покрывале, газете или прямо на траве.» (Сергей Зерняев).

Ильинка, аттракцион «Сюрприз»

И сейчас Ильинка сохраняет свою притягательную силу: работают аттракционы, проводятся праздники, бодро шагают по старинным аллеям любители скандинавской ходьбы, гуляют родители с детьми. Все так же живописны знаменитая липовая аллея и могучие дубы, считавшиеся у славян священными деревьями бога Перуна...

Парк 40-летия ВЛКСМ

На правом берегу Волхова раскинулся парк «Имени 40-летия ВЛКСМ». Инициатором его создания был главный инженер Волховского алюминиевого завода Владимир Петрович Почивалов. По воспоминаниям ветерана завода инженера Н. И. Петрова, однажды собрал Почивалов заводских конструкторов



и спросил: «А не надоело ли вам, братцы, жить среди сплошной пыли и копоти? Деревьев нет, цветов нет, разве это жизнь?»

Главный инженер ВАЗа разработал проект озеленения города. Конструкторы вычертили скверы, газоны, аллеи и садики. Даже городские парки изобразили зеленой тушью. Заодно добавили две новые спортивные площадки.

Озеленять город начали с «самодеятельности», в основном силами заводчан — у горсовета денег не было. Многие не очень верили в успех, но на субботники приходили. Каждая суббота или воскресенье посвящались озеленению города. Иногда и в обычные дни на место будущего парка отдыха после рабочей смены отправлялись заводчане и ещё 2–3 часа там трудились: сажали деревья, копали клумбы, убрали мусор. Кстати, сажали сразу взрослые деревья возрастом 30–50 лет. Это были дубы, которые не подвели комсомольцев-заводчан и прекрасно прижились. Во время субботников играл духовой оркестр, привозили горячий кофе и сдобные булочки.



Планировкой площадей под посадку, высаживанием и выхаживанием ценных пород деревьев и кустов занималась незамеченная помощница Почивалова – техник-конструктор Е. С. Туленина. Именно тогда у нас в городе появились сирень, жасмин, липы, рябины, лиственницы, редкие породы клёнов и специально завезённые с юга каштаны, которые и сегодня радуют волховчан.

Парк должен был занимать прибрежную территорию площадью в 6 га от бульвара Чайковского до улицы Авиационной, но вначале было освоена территория только до ул. Калинина. Были проложены три параллельные друг другу главные аллеи, которые соединялись ландшафтными дорожками. Со стороны Волховского проспекта парк украшала ажурная металлическая ограда, изготовленная на Алюминиевом заводе.

Вдоль ограды высадили высокие деревья и кустарники для защиты от пыли и шума проспекта. В 1960г. установили металлические ворота у главного входа со стороны бульвара Чайковско-





го. От реки в целях безопасности парк был огорожен на всем протяжении бетонной балюстрадой. Построили торговый павильон-буфет, танцевальную площадку, беседки. На берегу был устроен небольшой пляж с открытым бассейном для детей – «лягушатником», лодочная станция для прогулок по реке. В 1960-1970-е гг. здесь проходили соревнования водных лыжников, гребцов, гонки на скутерах и глиссерах, много зрителей собиралось на набережной поболеть за своих спортсменов. В День военно-морского флота сюда приходили военные корабли из Новой Ладogi и вставали на рейде. Этот праздник всегда отмечался в парке и вызывал огромный интерес волховчан.

Постепенно парк становился таким, каким мечтал его видеть В. П. Почивалов. Вдоль аллеи стояли скамейки для отдыха, скульптуры, фонари. Везде расставлены урны, и было очень чисто. Высадка деревьев и кустарников велась очень грамотно. Вдоль центральной аллеи были посажены стриженные липы, со стороны реки – высокие деревья для защиты от холодного ветра. На газонах групповые посадки чередовались с деревьями-одиночками, кустами и открытыми участками. Всего было высажено свыше 1000 деревьев и несколько тысяч кустарников – липы, клены, лиственницы, каштаны, дубы, туи, сирень, жасмин, акация, серебристая ива... А сколько было цветов



во всех уголках парка! Волховчане с гордостью показывали гостям цветочный календарь, размещенный на газоне недалеко у главного входа в парк. А еще здесь была удивительная клумба – ваза из живых цветов.

Парк продолжал развиваться и в 1970-1980-е гг. Высаживались «деревья дружбы» с городами-побратимами, работала карусель для детей, разбивались новые цветники, поддерживались чистота и порядок.

В трудные для всех девяностые и нулевые годы парк «40-летия ВЛКСМ» потихоньку приходил в запустение. На южной окраине его даже открыли пивную точку, известную под названием «На семи ветрах». От улицы Калинина до Авиационной высажены были быстрорастущие тополя – отнюдь не парковые деревья.

Небольшое здание лодочной станции было отдано МЧС, и прямо в парке размещалась спасательная техника. В 2012г. лодочную станцию снесли и установили неприглядное ограждение из металлопрофиля.



Тем не менее, парк оставался любимым местом отдыха горожан. Периодически обновлялись какие-то его части: в 2006г. было восстановлено береговое металлическое ограждение, привезены детские качели. В 2013г. установили новые ворота с улицы Калинина. В 2014г. начали восстанавливать освещение аллей. А на свой 60-летний юбилей парк «40-летия ВЛКСМ» получил замечательный подарок: по инициативе губернатора Ленинградской области А. Ю. Дрозденко, Администрации Волховского муниципального района и Совета депутатов в 2016г. началась его реконструкция и обновление.

К этой программе подключился и Волховский филиал АО «Апатит». Так появилась красивейшая набережная, с которой можно любоваться удивительными закатами над Волховом.

Приведены в порядок аллеи и дорожки, установлено современное освещение, скамейки для отдыха, выпилены большие деревья и посажены новые, открыты детские и современные спортивные площадки, появилась концертная сцена и новые места для отдыха, обновлена металлическая ограда... И парк помоло-



дел и похорошел. Зрительно он делится на старую и новую части, но обе удивительно хороши! В старой части вместо утраченных появились вполне современные, симпатичные и очень символические новые скульптуры – лосиная семья и «одинокий» волховский сиг.

Лось – символ Ленинградской области, а с сигом связана весьма поучительная история. Место обитания его – Ладожское озеро. Но, повинувшись природному инстинкту, на нерест эта рыба поднималась в реки – Волхов, затем озеро Ильмень и даже реку Мсту. Сиги успешно преодолевали Волховские пороги и серебряным потоком шли дальше. В сентябре-октябре жители окрестных деревень активно занимались сиговым промыслом. Ловили рыбу прямо на порогах: рыбак в специальном снаряжении заходит в воду почти по грудь и ловит рыбу прямо сачком. Непросто удержаться на известняковом дне, но спасали специальные металлические приспособления, надетые на сапоги. Промысел был очень выгодным, в среднем в реке Волхов вылавливали за сезон до 200 тыс. сигов, в дореволюционное время их отправляли даже к царскому столу. Но в 1926г. с постройкой плотины Волховской ГЭС путь для сигов оказался закрыт. Рыбоход через плотину был построен,

но рыба в него не пошла. Как сказал один из местных крестьян, «...наши сиги по лестнице скакать не приучены». Разыгралась целая трагедия: сиги пытались штурмом брать препятствие – прыгали, лезли под лопасти турбин, но все напрасно. Уставшие и обессиленные, они возвращались в Ладожское озеро. Постепенно ладожские сиги вообще перестали массово подниматься в Волхов на нерест. Нарушение сложившейся тысячелетиями природной цепочки грозит уничтожением популяции волховского сига, она поддерживается сейчас только за счет искусственного разведения на Волховском рыбоводном заводе. Ежегодно сиговая молодь выпускается в Ладожское озеро, но это не приводит к увеличению «сигового стада», а лишь поддерживает его минимальную численность, и в настоящее время волховский сиг занесен в Красную книгу РФ. Так что «памятник волховскому сигу» в парке призывает человека почувствовать свою ответственность за природную среду, в которой он живет, и предостеречь его от внедрения непродуманных технологических новшеств.

И все-таки, гуляя по нашему прекрасному возрожденному парку, давайте отдадим должное комсомольцам, которые создали его для нас почти 70 лет назад, и сохраним его название – парк «Имени 40-летия ВЛКСМ». Вспомним добрым словом В. П. Почивалова и его помощников. И сохраним наш парк для следующих поколений волховчан.

Литература и источники:

1. Астафьев В. В. «Ильинка»: тени былого // Тропинки в прошлое: историко-краеведческие статьи и очерки. Вып.2 – Волхов, 1998. – С.88–92.
2. Астафьев В. В. Инженер Почивалов // Тропинки в прошлое: историко-краеведческие статьи и очерки. Вып.2 – Волхов, 1998. – С. 41–43.
3. Астафьев В. В. Волховский календарь памятных дат и событий / Виктор Астафьев. – Волхов, 2011. – 112с.
4. Бараба Н. Ильинка – священная роща / Н. Бараба // Провинция. – 2010. – №3.

5. Вандышева Г. А. Волховский край: страницы истории / Г. А. Вандышева. — Волхов, 2011. — 200 с.

6. Вандышева Г. А. Строительство Волховской ГЭС и некоторые проблемы экологии / Г. А. Вандышева // Экология Ленинградской области. Исторический аспект: материалы международной научной конференции. — СПб, 2017, С. 54–65.

7. Беляев Н. Волхов в наших сердцах: сборник статей / Николай Беляев. — URL: <http://author.today/work/120410/> (дата обращения 30.06.2023). — Режим доступа: свободный. — Текст: электронный.

8. Ивушкин А. Н. История деревни Пороги / А. Н. Ивушкин // Волховский историко-краеведческий альманах. Вып.1. — Волхов, 2022. — с. 25–35

ВЛАСОВА НАТАЛЬЯ ИВАНОВНА

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО РОДНОЙ ЗЕМЛЕ

К юбилею ДК ВАЗа. Часть 1

В 1931 году в нашем городе появился легендарный клуб имени 518, названный в честь 518 важнейших строек Первой пятилетки. Директором клуба был Степан Григорьевич Нефёдов. Клуб располагался за современным зданием мэрии, где сейчас находятся гаражи. Сегодня от клуба имени 518 ничего не осталось.

Сцена клуба служила процветанию театральной жизни Волхова. Здесь в театральном коллективе выступала полюбившаяся волховчанам Анна Степановна Зесли.

Но время требовало нового, более современного здания клуба, и ещё в 1938 году архитектором Азисом Сафовичем Уразовым из Ленгорстройпроекта был разработан проект Волховского Дома культуры, который начал строиться незадолго до войны.

Но строительству помешала Великая Отечественная война. Во время бомбардировок Волхова фашисты нанесли повреждения первым двум этажам.

Строительство было возобновлено только после войны. Закончить его планировалось к 34-й годовщине Октября.

Трёхэтажное каменное здание выразительной архитектуры с прямоугольными колоннами у центрального входа — таким ждали волховчане Дворец культуры. Планировалось на 25-метровом фронте у главного фасада, ограниченном карнизами с сильным выносом на воздух, расположить лепные украшения. Такая же лепка и орнаменты из гипса разбросать по фасаду здания, над окнами и дверьми. На орнаменте изобразить Кремль



с зубчатыми стенами, окружённый гирляндами из колосьев и листьев.

По полукруглым бетонным ступеням посетитель мог через тамбур с остеклёнными перегородками через любую из 5 двой-

ных дверей войти в просторный вестибюль, на правой стороне которого находилась касса, налево два гардероба. Две лестницы из вестибюля вели в зрительный зал. С потолка, расписанного орнаментом, свисала большая люстра, тяжёлые портьеры закрывали двери, механически раздвигался 11-метровый занавес на сцене.

Дом культуры ВАЗ. Волхов. 1952 г. Зрительный зал. Общий вид со сцены

Первоначально зал рассчитывался на 800 мест в амфитеатре, во всех 10 рядах партера и 8 ложах. Проект механического оборудования сцены заказан Московскому тресту Театрального проекта.

В обширном трюме под сценой оборудовалось небольшое фойе для музыкантов, слесарная и столярная мастерские, пневматическая установка, насосная. Все удобства созданы для артистов: артистические уборные, режиссёрская, бутафорская, гардероб, 4 артистические комнаты. На втором этаже — парикмахерская и костюмерная для артистов.

В клубной части здания, в вестибюле с большими зеркалами, можно отдохнуть на мягких креслах, диванах. У детской комнаты — свой отдельный вестибюль, гардероб, и комнаты для туалета. Здесь оборудовался аквариум, кукольный уголок, детские столы, кресла, банкетки, стульчики.

На втором этаже, над детской комнатой, устраивался читальный зал в 90 квадратных метров с абонементом и книгохранилищем, со столами для занятий и мягкими креслами. В центральной части второго этажа — фойе шириною 12 метров и 4-мя круглыми колоннами со скульптурой, креслами. 27 квадратных метров займёт ресторан с кухней и подсобными помещениями.

Главное место на третьем этаже на 120 квадратных метрах займёт танцевальный зал. Рядом в зале №2 будут проходить репетиции самодеятельных кружков, здесь же будет комната для музыкальных занятий и 2 комнаты для художественной самодеятельности. В 80-метровой комнате оборудуется лекционный зал и учебная комната.



Ещё в 1947 году правительство отпустило средства на достройку ДК. Но поначалу руководство строительства отнесло этот объект к числу второстепенных, вследствие чего работы долго не начинались. Сроки достройки здания не раз устанавливались, но каждый раз они по тем или иным причинам срывались.

В конце 1949 года строительство ДК было возобновлено. Здание преображалось на глазах. Но строители по-прежнему не выдерживали сроков. Производственный план 1949 года был выполнен наполовину.

Постановление исполкома Волховского городского Совета депутатов трудящихся от 11 марта 1949 года гласило в правобережной части города «Площади у Дома культуры Волховского алюминиевого завода присвоить наименование площади имени Кирова. Проезду, идущему от площади имени Кирова у ДК ВАЗа до реки Волхов, присвоить наименование Волховского бульвара».

В июле 1950 года строительство почти прекратилось. Здесь работали всего 27 человек.

Причина состояла в том, что долгое время управление капитального строительства завода не могло обеспечить производство проектами и технической документацией. По его же вине не был утверждён общий проект ДК.

Очень плохо на строительство подавались кирпичи, карнизные плиты, железобетонные и столярные изделия, деревянные фермы.

По мере возведения здания необходимо было заботиться и об оборудовании, но средства и смета на это отсутствовали.

Уже к концу лета 1950 года строительные работы шли полным ходом. За это время были восстановлены стены здания, появились этажи и комнаты, здание в основном было подведено под крышу. Однако с наступлением зимы 1951 года замерли почти все работы. В январе 1951 года здесь трудились только бригада плотников, да вёлся монтаж теплофикационной линии сантехники. Недельно-суточный график так и не стал законом производства.

Единственное место, не покрытое к этому времени кровлей, — это сценическая площадка, хотя эта работа должна была быть сделана ещё к 17 декабря 1950 года. Из-за плохой обеспеченности частями и деталями сантехники вместо 17 декабря только 10 января был закончен монтаж теплофикации. Оборудование вентиляционных каналов, термоизоляции подвалов надо было производить летом, до внутренней отделки помещения. Но так как проекты своевременно не были получены, то эта черновая работа производилась только в январе 1951 года, когда наступил срок отделочных работ.

Рабочие готовы были производить штукатурку, но не было точной договорённости с ленинградскими строителями, которые должны были производить лепку и некоторые другие отделочные работы.

Освещение ДК оборудовала бригада электриков Спирина. Эта работа отличалась от всех предыдущих тем, что монтировать электропроводку нужно было скрытно — под штукатуркой. План июня бригада П. Спирина выполнила на 118%.

Несмотря на то, что сдать ДК должны были к 7 ноября 1951 года. Но график работ был сорван.

— График не выполняется из-за отсутствия рабочей силы, — говорил прораб Евдокимов. — В основном здесь должно было работать около 40 квалифицированных штукатуров, плотников, маляров, но их не было. На стройке трудились только одна бригада штукатуров Грачёва, 5 плотников и несколько подсобных рабочих.

Был составлен новый график, но и он срывался. Главная причина была в том, что первоочередные работы по отделке здания должны были вести строители из «Ленотделгражданстроя». По договору эта контора обязана была представить на стройку 30 специалистов-лепщиков, мраморщиков, паркетчиков, краснодеревщиков. Но в ДК работали только 4 человека. По графику уже нужно было устанавливать дубовые переплёты и дверные коробки, производить художественную кладку паркетных полов, облицовку колонн мрамором, проводить мозаичные работы. Вслед за этим завершить малярные работы, но специалистов не было, и работа встала. Не все возможности использовали и сами строители: медленно штукатурили фасад, не готовили основания под полы.

Коллектив конторы подсобных предприятий не обеспечил своевременную доставку мозаичных подоконных досок, не изготовлены наличники и дверные полотна.

Перед строителями встала задача в первую очередь закончить сооружение зрительного зала и вестибюля, завершить отделку фасада.

В январе 1952 года вырисовывались формы Дворца: можно было рассмотреть лепной потолок зала, роспись на потолках и стенах, увидеть мраморные колонны, художественные мозаичные и паркетные полы, резные дубовые двери и буковые панели. Начались малярные работы. Но наряду с отдельными работами были видны строительные недоделки. Поэтому был поднят вопрос о необходимости усиления контроля за строительством. Намечен срок открытия — 1 мая 1952 года.



Пока ещё не было осветительной арматуры, люстр, бра и пр., без которых невозможно заканчивать отделочные работы. Не полностью выдано оборудование для монтажа сцены, не разработан проект кинофикации, не заказаны занавес, шторы, гардины, не получена мебель.

И всё-таки строительство продолжалось...

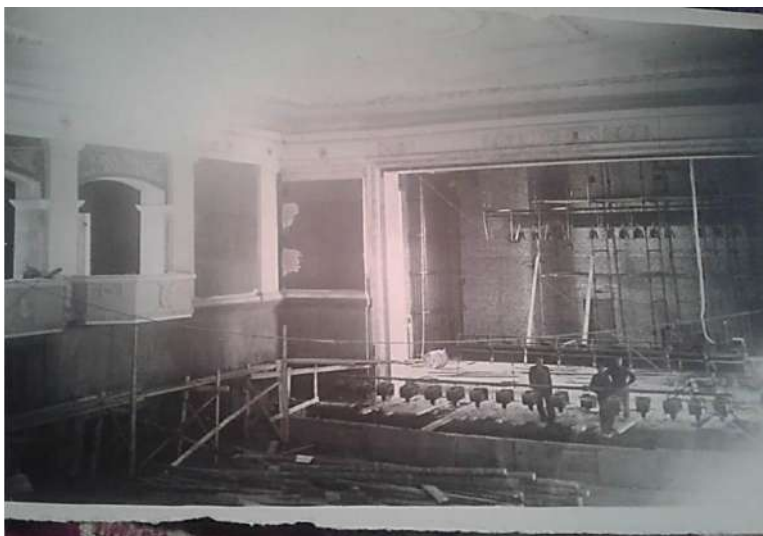
К ДК вели просторные подъезды с высокими колоннами, надстройка над третьим этажом с колоннами и решётками, придающими воздушность, лепные украшения. На фасаде видны лепные фантастические маски, гирлянды цветов, розетки, картуши. К 10 августа 1952 года работа с лепными украшениями на фасаде была закончена, покрашено 1 000 квадратных метров фасада.

Каждая комната ДК отличалась от других. В детской комнате – весёлый расписной потолок с ветвями яблонь и ласточками на бордюрах – рисунки медведей, белок, зайцев. Стены лекционного зала были окрашены в красные тона, просторное розовое фойе второго этажа украшали высокие колонны с каннелю-



рами. Уютный танцевальный зал выкрашен в тёмно-синий цвет, на потолке — плафоны с художественной росписью, у стен — мраморные пилястры с гипсовыми капителями. Красиво оформлен буфет, комнаты отдыха, кулуары и др. Везде лепные украшения — фигуры женщин с кистями винограда, гирлянды из дубовых листьев, розетки. Комнаты третьего этажа были уже почти готовы к сдаче. Оставалось только натереть воском паркетные полы. Закончена половина работ по отделке комнат второго этажа. Здесь подмазывали стены, выравнивали поверхность, готовили к окончательной окраске, полировали лаком лестничные перила, краснодеревщики устанавливали дубовые двери, панели, оборудовали помещение для раздевалки. В комнатах подвешивались хрустальные люстры, бра, плафоны.

В зрительном зале появились стены из искусственного мрамора, навешивались двери. Но до окончательной отделки зала, особенно сценической части, т.к. работники «Техмонтажа» отста-



вали от графика оборудования электрической части сцены, было ещё далеко, а это могло задержать срок сдачи ДК.

15 августа 1952 года строители дали слово закончить все отделочные работы внутри помещения. Но отделка затянулась. К 20 августа должны были быть завершены малярные работы, но строителей тормозили работники «Ленотделгражданстроя», которые не выполняли своих договорных обязательств, т.к. хозяйственники никак не могли урегулировать с ними финансовые вопросы.

К этому времени прибыло первое оборудование ДК – диваны, кресла, столы и т. д. За неимением места мебель разместили в школе №3. Но в сентябре начинались занятия, и строители должны были сделать всё возможное, чтобы подготовить для мебели помещения.

Изготовление следующей мебели задерживалось из-за того, что Техснаб не получил нитролака.

Из-за нехватки мануфактуры для пошива порталных и фоновых занавесей из плюша, боковых сукон и падуги задержи-



вался пошив мягкой одежды сцены и части помещений. Не приобретены ещё ковровые дорожки, картины, бильярд, настольные игры. Отдел капитального строительства не выдал чертежи для изготовления вешалок гардероба, стеллажей библиотеки, столов читального зала. Отдел оборудования медлил с доставкой осветительной арматуры, электромонтажники затягивали установку трансформатора, из-за которого сантехники не могли опробовать смонтированное оборудование.

15 августа строители должны были закончить работы по благоустройству площади у ДК, но только недавно началось её асфальтирование. Не было проекта на установку осветительных колонн на площади. Не могли строители сделать металлическую ограду, т.к. не было чертежей на нижнюю часть фундамента.

Строители решили сдать ДК к 10 сентября 1952 года, т.к. строительные работы в основном были уже закончены. Оставалось произвести отделочные работы по третьему этажу. Подходила к концу отделка зрительного зала. Фойе нужно было только покрасить. Полностью закончены работы в репетиционном и лекционном залах. Нарядный вид имел читальный зал, гото-

вый уже к сдаче. В танцевальном зале оставалось только натереть полы. В вестибюле и буфете полировали стены.

Первым директором ДК был И. Ефимов. Вся работа учреждения этого периода передаёт веяния того времени. Здесь планировалось проводить лекции в помощь партийному и комсомольскому просвещению; лекции по внешней политике и международному положению; 2 раза в месяц цикловые лекции; цикл лекций «Устного журнала», для которого избиралась редакция, выпускающая молодёжные странички, странички спорта, искусства; тематические вечера, (причём проводить их не в одном зале, а во всех: в одном — выставки, в другом — встречи с гостями, в третьем — игры, танцы, в других — художественную самодеятельность).

При ДК сразу создавалось 12 кружков, в том числе духовой оркестр, художественный кружок кройки и шитья, художественной вышивки, литературный, краеведческий. При первоэкранный кинотеатре планировалось демонстрировать новые фильмы.

К октябрю 1952 года строительство ДК на 680 мест в основном было закончено, оставалось устранить мелкие недоделки по внутренним строительно-монтажным работам и по внешнему благоустройству.

С 20 октября ДК предъявлен госкомиссии.

На 1 этаже располагались вестибюль, гардероб, кассовый вестибюль, кулуары, зрительный зал на 600 мест, клубный вестибюль, комната для детских игр и обслуживающие помещения.

2 этаж занимали фойе, буфет, комнаты отдыха и настольных игр, курительная, кулуары, 4 ложи на 80 мест, библиотека с книгохранилищем, служебные и обслуживающие помещения.

На 3 этаже волховчан ждали танцевальный зал, репетиционный зал, лекционный зал, комнаты отдыха и настольных игр, комнаты для кружковых занятий, курительная, кинобудка.

Общий объём здания составил свыше 25 000 кубических метров. Везде оборудована вентиляция. Недостающая мебель доставлена из Таллинна и Ленинграда.



Центральная площадь перед ДК заасфальтирована. С Волховским проспектом приклубная площадь соединялась через прокладываемую Бульварную улицу, состоящую из двух асфальтированных дорог.

На центральной приклубной площади на оси Кировского проспекта и главного входа планировалось установить бронзовую скульптуру Сталина высотой 3,5 м на постаменте высотой 4 м.

Дворец культуры трудящихся ВАЗа им. С. М. Кирова открыт в канун 35-й годовщины Октября.

6 ноября 1952 года, в день открытия, во Дворце состоялось торжественное заседание районного и городского Совета депутатов трудящихся. С докладом о 35-й годовщине Октябрьской революции выступил секретарь горкома партии С. П. Трухин. В день открытия «давали оперу».

Здание стало доминантой архитектурного ансамбля площади Ленина

Осенью 1952 года по городу были расклеены афиши об открытии ДК. После торжественных речей, традиционной «красной



ленточки» и экскурсии по этажам на сцене артистами ленинградских театров была представлена опера «Евгений Онегин».

7 ноября был организован праздничный вечер.

Источники:

По материалам газет «Сталинская правда», «Волховская правда», «Волховские огни», «Провинция. Северо-Запад»

ЯШИНА СВЕТЛАНА ВИКТОРОВНА



МУЗЕЙ БОЕВОЙ СЛАВЫ 29 ГВИАП

В Волховском районе в д. Плеханово стоит замечательный памятник лётчикам 29 ГВИАП. Надпись на памятнике гласит: «Здесь, в деревне Плеханово, в 1941–1944 гг. базировался 29 (154) Гвардейский Волховский истребительный авиаполк 275 авиационной дивизии Ленинградского фронта». Лётчики этого полка героически защищали город Волхов от налётов фашистской авиации.

В МОБУ «Волховская средняя общеобразовательная школа №6» открыт музей Боевой Славы 29 ГВИАП. История создания

школьного музея начинается с поисковой работы, которая уже в 70-е годы объединила всю школу. Школьники под руководством педагогов писали письма, рассылали запросы в архивы, изучали биографии и боевой путь лётчиков 29 Гвардейского Волховского истребительного авиационного полка. Каждый пионерский отряд добивался присвоения отряду имени лётчика полка – Героя Советского Союза. На отрядный флаг ленточку с именем героя пионеры получали из рук Александра Андреевича Матвеева, командира 29 ГВИАП. Результатом данной работы явилось открытие 5 мая 1985 года на базе Комнаты боевой славы – музея боевой славы 29 ГВИАП. В воспитательной системе школы разработана циклограмма традиционных мероприятий гражданско-патриотической направленности. Традиционные мероприятия проводятся ежегодно, но каждый год для их проведения используются новые материалы, документы, используются различные формы проведения. В школе сложились традиции проведения общешкольных мероприятий в форме коллективных творческих дел. В подготовке КТД принимают участие все детские общественные и творческие объединения школы. Программа праздников «День героя» и «День гвардейского знамени» включает встречу ветеранов полка и гостей праздника, уроки мужества, встречи совета музея с ветеранами за круглым столом в музее, парад войск, театрализованное представление в актовом зале школы, митинг у памятника лётчикам полка в деревне Плеханово.

Учащиеся школы с глубоким уважением и трепетом относятся к данному месту, к памятнику лётчикам 29 ГВИАП в д. Плеханово, поэтому волонтеры клуба «Радуга добра», Волонтеры Победы и активисты школьного музея 29 ГВИАП проводят традиционные субботники, следят и благоустраивают территорию, на которой установлен этот памятник. Мы чтим и помним наших героев!

ОГЛАВЛЕНИЕ

Вандышева Галина Александровна	3
ДРЕВНЯЯ ИСТОРИЯ ВОЛХОВСКОЙ ЗЕМЛИ	3
Вандышева Галина Александровна, Короткова Ирина Владимировна	16
МЕСТА ДУХОВНОЙ СИЛЫ	16
Храм Михаила Архангела	16
Храм Илии Пророка	27
Храм Св. Апостола Андрея Первозванного	31
Николаева Ольга анатольевна	40
ДОМ ГЕНРИХА ОСИПОВИЧА ГРАФТИО	40
Николаева Ольга Анатольевна	52
ВОЛХОВСКАЯ ГЭС	52
Ивушкин Алексей Николаевич	66
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ СТАНЦИИ ВОЛХОВСТРОЙ-I	66
Самсоненко Георгий Григорьевич	86
ОТ ЗВАНКИ ДО ВОЛХОВСТРОЯ	86
ЛЕГЕНДАРНЫЙ ПАРОВОЗ Эу-708-64	92
Астафьев Виктор Васильевич	105
ОТ «КРЫЛАТОГО» МЕТАЛЛА К ГРАНУЛАМ ПЛОДОРОДИЯ	105
Власова Наталья Ивановна	117
ПЕРВЫЕ УЛИЦЫ БУДУЩЕГО ГОРОДА	117
Вандышева Галина Александровна	134
ПРОГУЛКИ ПО ПАРКАМ	134
Власова Наталья Ивановна	152
ПУТЕШЕСТВИЕ ПО РОДНОЙ ЗЕМЛЕ	152
Яшина Светлана Викторовна	166
МУЗЕЙ БОЕВОЙ СЛАВЫ 29 ГВИАП	166

Сборник

ВОЛХОВ-ЛЮБОВЬ МОЯ

Rideró

Rideró.ru – издай
книгу бесплатно!