



從伏爾加河到頓河

張 葉 舟 編 著

商 務 印 書 館 出 版

從伏爾加河到頓河

張葉舟編著

商務印書館出版

(312212)

從伏爾加河到頓河

★版權所有★

編著者 張 葉 丹

出版者 商務印書館
上海河南中路二一〇號

三聯中華商務開明聯營聯合組織
發行者 中國圖書發行公司
北京鼓樓胡同六十八號

印刷者 商務印書館印刷廠

1952年7月初版

定價 ¥2.800

(京)1-6000

前 記

一九五〇年除夕前三天(十二月二十八日)，蘇聯部長會議，通過了一項決議：就是要將伏爾加河——頓河航行運河開鑿工程，提前兩年完成（一九四八年原來的決定，是在一九五三年完成）以便早日提高內河運輸效率，獲得大量的電力，發展運河鄰近地區的農業，因而更快的走向共產主義！

這一個歷史性的決定，正是很明顯的說明了帝國主義國家要的是戰爭和毀滅，而社會主義國家要的是和平與建設。

說起這一條伏爾加河到頓河的運河，早在第二次大戰以前，就已經開工了。蘇維埃政權建立以後，爲了改造和開鑿若干水道，把白海、波羅的海、裏海、亞速海和黑海聯結起來；爲了替大量轉運的貨物，找到一條直達的水路；蘇聯人民要進行許許多多巨大的工作。等到伏爾加河和頓河正式聯結起來的一天，這整個的偉大工作才算完成。

早在一九二一年，當伏爾加流域遭遇了一次嚴重的旱災的時候，列寧同志便要蘇聯電氣化國家委員會擬出與旱

災作鬥爭的辦法。因為，廣達數百萬公頃的大量土地的灌溉問題，只有在電氣化的基礎上，只有在電力的強大力量的幫助下，才能得到解決。

斯大林同志繼承着列寧同志的事業，在一九三四年第十七次黨代表大會上的演說中，再度以全力指出：“在伏爾加河流域，一定要建立一個完全穩定、絲毫不受天災影響，而能每年生產約近兩萬萬普特（註）穀物的廣大產穀基地。”他還很清楚的說明：“與防旱工作極有關係的一件事情，就是伏爾加河東岸區的灌溉事業。”

此後不久，國際局勢告緊，戰爭威脅加強，迫使蘇聯抽出了大批的人力和物力，而不能繼續大規模地展開伏爾加河東岸區的灌溉工作。接着，希特勒匪幫瘋狂地向蘇聯進攻，這些工程也就暫時被迫中止了。敵人逼近了伏爾加河，斯大林格勒區和伏爾加河兩岸，變成了歷史上最大的戰場。

這次戰爭，使已經開工的伏爾加河到頓河的航行運河工程，不得不暫時中斷了。

在偉大的衛國戰爭勝利結束以後，伏爾加河東岸區的灌溉工作，又復興起來；一九四八年蘇聯政府所公佈的“斯大林改造自然的計劃”，是運用了先進的蘇維埃科學與技術的全部力量，對旱災作全面進攻的一個開端。這一項偉大的工作，是世界文明史上空前未有的。

（註）每普特約合一六·三八公斤。

由於開鑿伏爾加到頓河這條水道，對國民經濟的發展，能起很大的作用；同時，又因考慮到這項工程，能對羅斯托夫與斯大林格勒兩省半沙漠區與乾旱地區，廣泛施行灌溉與引水，所以重新又展開了開鑿的工作。

蘇聯政府更認為修築這一條運河，並不是局部性的任務，並不是一個地方的任務，而是具有全蘇聯意義的任務；這項任務所要達到的目的，是把蘇聯歐洲部分的各個海，聯成一個整個的“水運系統”。

所以，伏爾加河——頓河的航行運河，是現代一項頂宏偉的建築工程；修築這條運河和灌溉渠網，對發展社會主義經濟，與改造廣大地區的自然條件，起着很巨大的作用。

這條要提早鑿通的新運河，是代表了蘇聯在和平建設方面的傑出成績；這種和平勞動的偉績，是任何一個資產階級國家所不能夢想得到的。

蘇聯是我們的老大哥，新中國的建設事業，應該踏着蘇聯的道路前進；因此，我們要重視蘇聯這一條新運河的建設工作，作為我們的鼓勵和參考。



8137號註冊證



書 號	3 1 2 2
定 價	¥ 2, 8

目 錄

前記.....	1—3
一 蘇聯歐洲部分的河道.....	1
二 裏海和黑海的聯航問題.....	2
三 伏爾加河要和頓河攜手.....	3
四 長達一百零一公里的新運河.....	4
五 新運河通航的價值.....	7
六 雄偉的俄羅斯河流伏爾加.....	7
七 彼得大帝就有聯結兩大水流的計劃.....	9
八 學者們怎樣解答着“伏爾加河和頓河”的難題?.....	10
九 古老的伏爾加河的舊河道.....	12
一〇 中亞細亞沙漠刮來的乾風.....	13
一一 幾世紀來人民所想望的是什麼?	14
一二 天才的領袖無時無刻不想到人民的需求.....	15
一三 偉大計劃的輪廓.....	17
一四 新運河建造的故事.....	18
一五 人造的海——茨姆梁斯卡雅海.....	19
一六 挖掘模範摩拉維葉夫同志.....	21

一七	掘鑿機到處在工作着·····	22
一八	將要完成的巨大工程·····	24
一九	蘇聯人民全力支持共產主義的建設·····	27
二〇	蘇聯工人熱烈響應提前完成運河工程·····	29
[附]	計劃的實現·····	32

從伏爾加河到頓河

一 蘇聯歐洲部分的河道

在蘇聯，伏爾加河到頓河間，一條新運河正在開鑿着。所有的建設工程，都在晝夜不停地，用最快的速度進行着。

依照計劃，一九五一年年底可以全部完成，預備在一九五二年通航。那就是說，到了一九五二年，伏爾加河上的巨輪，可以經過這條新運河，航行到頓河。

你們也許要問，為什麼蘇聯政府要建造這條新運河呢？要答復這個問題，就得從頭細說。

我們先要略略知道一下，蘇聯歐洲部分的河道，和目前通航的大概情形。

說起蘇聯歐洲部分的河道，有兩個特點，那就是：不但河流多，而且又長又密。伏爾加河就是歐洲最長的一條河流。

這些河流，多少年來，經過蘇聯人民的努力經營，建立了縱橫交叉的內河運輸網；真可以說，比得上“密如蛛網”的

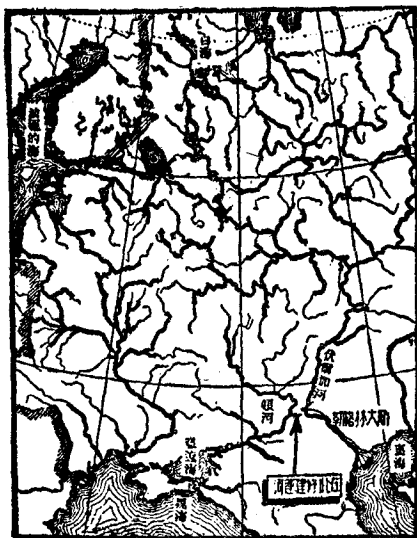


圖 1 蘇聯歐洲部分的河道。

(粗黑線表示可以通行汽輪的內河運輸系統。)

鐵路運輸系統了(圖 1)。

據統計：蘇聯全國的鐵路，共長十一萬公里；而蘇聯境內的一切河流，假使將它們一條接一條地拉成一根直線的話，就有四十萬公里長；其中可以通行船隻的，約有十萬公里。

二 裏海和黑海的聯航問題

蘇聯歐洲部分的河道交通，還有一個特點：便是能够通汽輪的內河航線，大部份都可以互相溝通，因此交織成一個

四通八達的航運網。

例如蘇聯西北國境的波羅的海，和蘇聯西南國境的黑海，相距一千多公里，却有能通汽輪的航路溝通着。

又如在這一個航運系統的東側，還有一個更長的通汽輪的河道，溝通了北起白海、南到裏海，相距兩千多公里的直線距離。

而且，波羅的海和白海間，也已經有了長達數百公里的運河，將它溝通。

可是，裏海和黑海間，却缺少一條航運系統，實在是一件很可惜的事。

不錯，這就是蘇聯人已經密切注意的裏海和黑海的聯航問題。

假使在裏海和黑海間，再有一條新的運河，那末，蘇聯歐洲部分的版圖，不是真的可以做到了一般人常說的“四海一家了”嗎？蘇聯政府就是爲了要完成這個目的，才決定建造這一條新運河的。

三 伏爾加河要和頓河攜手

我們可以看蘇聯的地圖：

——伏爾加河的水，是流入裏海的。

——頓河的水，是流入亞速海和黑海的。

那末，如果要想溝通裏海和黑海的航運，最簡便的方

法，是使伏爾加河和頓河攜起手來。

在有名的斯大林格勒城的附近，鑿通一條東西向的新運河，就可以把伏爾加河和頓河聯結起來，並且可以把裏海和黑海聯成一個航運系統。

不要忘記，按照這個計劃，蘇聯的伏爾加河和頓河，就要聯結成“X”形；我們瞧吧，這個“X”字形的右半邊，可以比作伏爾加河，這條河從東北流向西南，到了斯大林格勒城，就拐了一個彎，轉變為向東南行，流入裏海；“X”形的左半邊，可以比作頓河，這條河從西北向東南流，到了斯大林格勒城西邊一百多公里的卡拉奇城，也就拐了一個彎，轉變為向西南行，流入了亞速海，再流入黑海。這一段艱險的工程，有人叫它做“蜂腰”，有人叫他做“葫蘆腰”，預計花費三百多天的時間，就可以把它鑿通。因此這條新運河的路線，就是從斯大林格勒城，通到卡拉奇城。

四 長達一百零一公里的新運河

那末，你們要問：“這條新運河，有多長呢？”

回答是：“長達一百零一公里。”

如果要打個比喻，約略等於吳淞到無錫那麼遠的一段距離。

這條新運河的開鑿，不但可以聯結兩條河（伏爾加河、頓河），還可以聯航五個海（波羅的海、白海、亞速海、黑海、

裏海)。

可是，它的好處還有哩：

利用這條新運河的“下降距離”，也就是“水位降”所產生的水力，可以建造一座水電廠，預計在一九五二年內，可以開始發電；它的發電量，大約有十六萬瓩。

你們會問：“這個發電量，到底有多大呢？”

我們可以再打個比較熟悉的譬喻：十六萬瓩的發電量，比起目前我國上海五個火力發電廠，和南京發電廠的發電總量，還要多一些；多出來的電量，恐怕還足夠滬寧鐵路線上五、六個城市的需用呢！

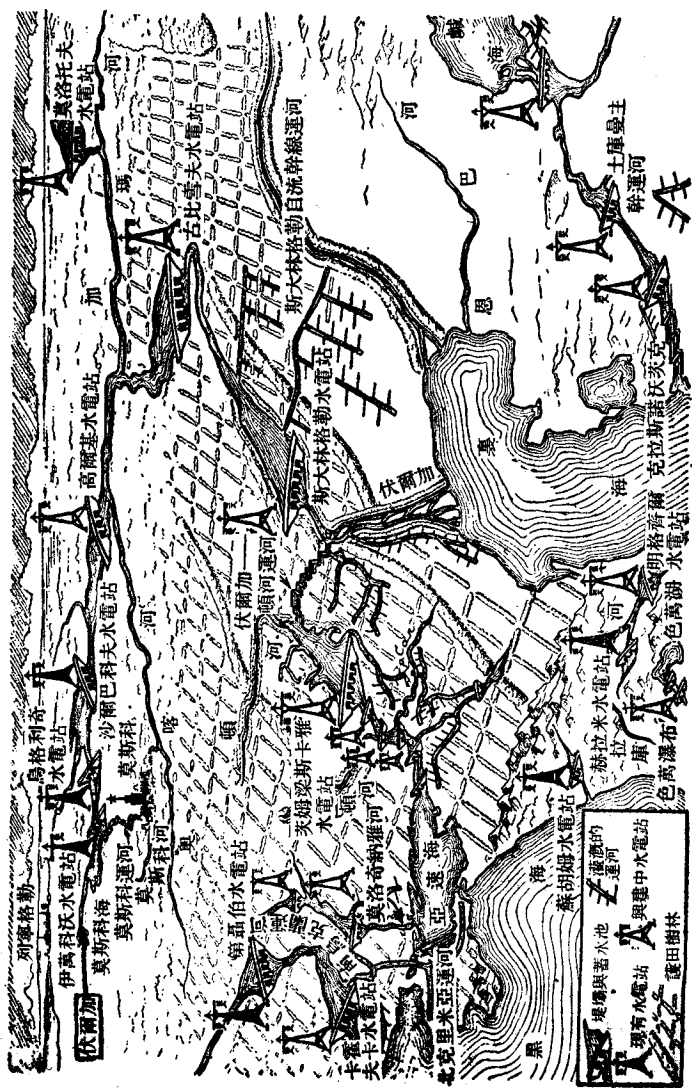
這樣巨大的發電量很够驚人了吧？

可是，在蘇聯，這樣的水力發電廠，還算是很小的呢。在伏爾加河旁，在古比雪夫城和斯大林格勒城，正在着手建設的兩座水電廠，那才够大呢！

這兩個水電廠，預計在一九五五年建造完成，將有三百七十萬瓩，足夠三十個上海的消耗；可以說，目前全世界的水電廠，沒有一個能比得上它們的偉大。

因此，這條新運河上的水電廠，還不能算作這個偉大工程的主要部份哩！

此外，這條運河開鑿完工後，羅斯托夫和斯大林格勒兩省廣大的半沙漠地區與乾旱地區的土地，也就能獲得灌溉和引水之利了(圖2)。



五 新運河通航的價值

你們也許要問：“這條新運河的通航，對於蘇聯有些什麼利益呢？”

要回答這個問題，我們先應該知道，伏爾加河流域和頓河流域之間，本來有五條東西向的鐵路線，聯絡着兩地的交通；從東往西運輸的，最主要的是五穀和木材；從西往東運輸的，最主要的是煤和煤油；這些東西，都是體積很龐大的，用火車來運輸，是多麼的不方便呢？當然，最理想的，是應該把這些東西，裝進大輪船，從水路運輸。因此，這條新運河鑿通和通航以後，情形便完全改變了。

——糧食呀，工業原料呀，煤和煤油呀，都可以不經鐵路而改裝輪船運輸了，這樣一來，運費可以減低了不少！

——五條鐵路的運輸負荷量，也可以大大減輕，體積龐大的東西既然不運了，就能容納其他許多輕便貨物的裝運了。

我們還應該記得：伏爾加河和頓河兩大流域的面積，就等於全蘇聯一切河流流域面積的百分之五十以上。換句話說，使這兩大流域通航的價值，和全蘇聯其它一切流域的通航價值，是相等的。

六 雄偉的俄羅斯河流伏爾加

也許有人要懷疑，我把伏爾加河和頓河的通航價值，估計得這樣高，難免有點誇大吧？

不，我為什麼要替它們說大話呢？

伏爾加，這一條雄偉的俄羅斯河流，在流行的“蘇聯民歌”中有人這樣歌頌着：

——伏爾加，
我的親娘，
我的依靠。

在蘇聯的民間故事裏，又把伏爾加形容為一個“巨人”。伏爾加也的確是够偉大的，讓我們再看看蘇聯的地圖吧：

——在伏爾加河的主流上，有奧卡河、卡瑪河和數百條小河流入；在好幾處地方，它的寬度有八公里，以奔騰的巨流，瀉入裏海。

——伏爾加是一條非常富饒的河流，它富有魚產；而它所流經的區域：富有森林、穀物和牛羊。

——可是，伏爾加河流到裏海後就被封鎖住了，這是大自然所造成的一個巨大錯誤。

——因此，雖然有了這麼一條水道，却不能把它的財富，帶到蘇聯的每一個角落裏去。

這一個缺點，應該怎樣補救呢？

我們仔細觀察地圖，可以發現有一條幾乎和伏爾加河