

КАНАЛ МОСКВА — ВОЛГА

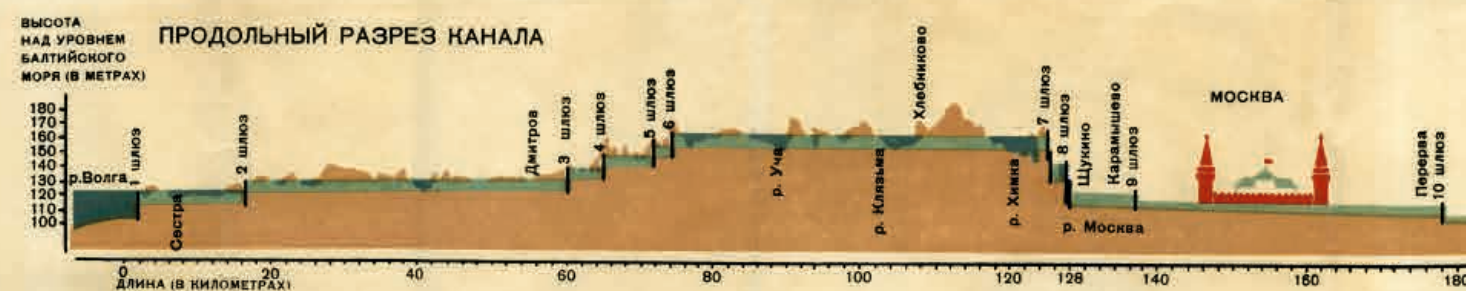
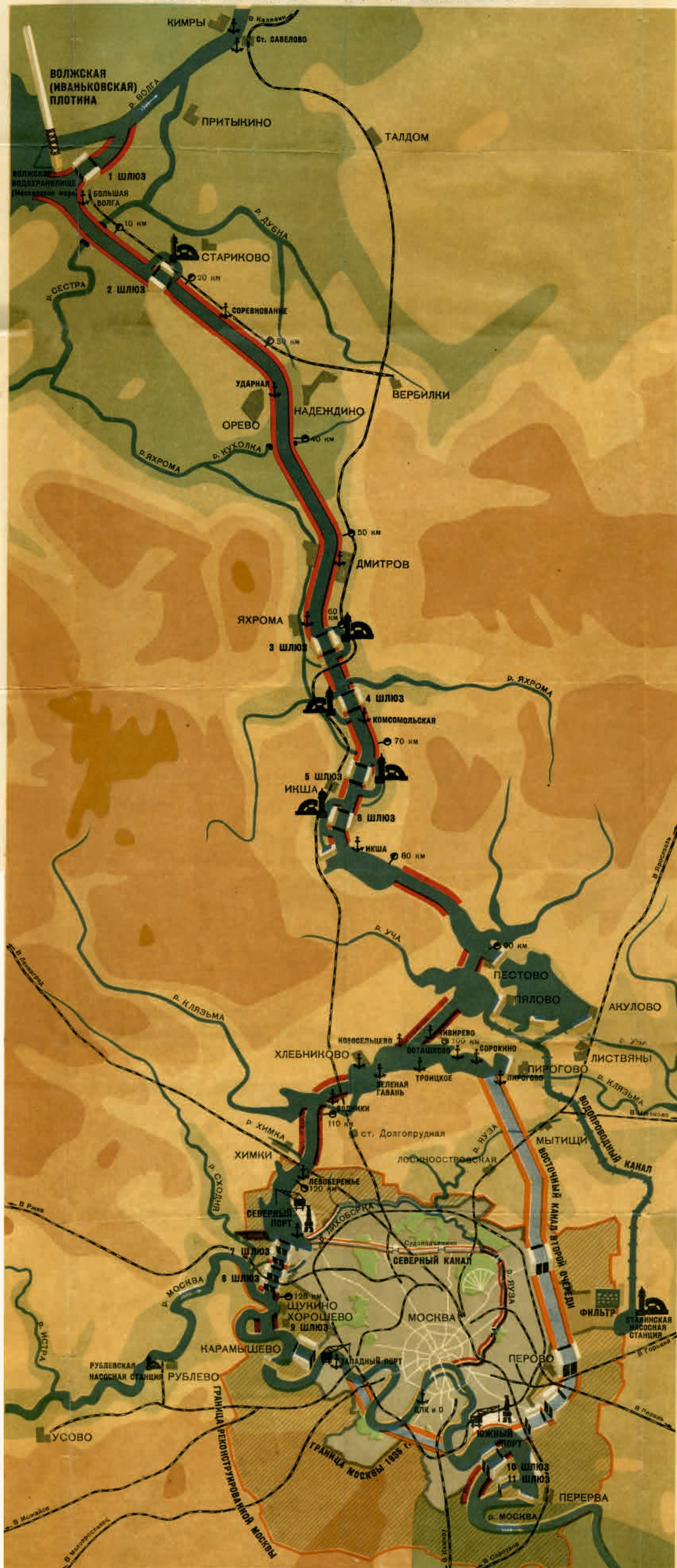


СХЕМА КАНАЛА



15 июня 1931 года пленум ЦН ВП(б) в историческом решении о городском хозяйстве Москвы, принятом по инициативе тов. Сталина, постановил: „...ЦН считает необходимым коренным образом разрешить задачу обводнения Москва-рени путем соединения ее с верховьем р. Волги...“

В 1932 году начались строительные работы по соединению Москва-рени с Волгой.

15 июля 1937 года канал был открыт для нормального пассажирского и грузового движения. Гениальная Сталинская идея о соединении Москва-рени с Волгой стала действительностью.

Канал сокращает водный путь между морями и городами Советского Союза и открывает путь в Москву рыбе и нефти Каспия, углю и металлу Донбасса, хлебу южных районов, лесным материалам и рыбным богатствам Севера.

Канал разрешает проблему водоснабжения Москвы, улучшает санитарное состояние и энергетическое хозяйство цветущей столицы СССР и обеспечивает дальнейшее экономическое развитие Московской и других областей.

Вся наша страна гордится величайшим в мире гидротехническим сооружением, достойным Сталинской эпохи.

КАНАЛ МОСКВА—ВОЛГА НАЧИНАЕТСЯ НА ПРАВОМ БЕРЕГУ ВОЛГИ, НЕДАЛЕКО ОТ г. КИМРЫ. ДЛИНА КАНАЛА—128 км.

ПОСТРОЙКА КАНАЛА ПОТРЕБОВАЛА 202 МЛН. КУБУМЕТРОВ ЗЕМЛЯНЫХ РАБОТ И БОЛЕЕ 3 МЛН. КУБУМЕТРОВ БЕТОННЫХ РАБОТ, ЧТО ПРЕВЫШАЕТ В ТРИ РАЗА ОБЪЕМ БЕТОННЫХ РАБОТ НА ДНЕПРОВСКОЙ ПЛОТИНЕ И В ВОСЕМЬ РАЗ НА БЕЛОМОРСКО-БАЛТИЙСКОМ КАНАЛЕ ИМЕНИ СТАЛИНА.

КАНАЛ СОЕДИНЕН С СЕМЬЮ ВОДОХРАНИЛИЩАМИ. НАИБОЛЕЕ КРУПНЫМ ВОДОХРАНИЛИЩЕМ ЯВЛЯЕТСЯ „МОСКОВСКОЕ МОРЕ“, ДОСТИГАЮЩЕЕ 327 кв. километров.

НА КАНАЛЕ 8 ГИДРОСТАНЦИЙ, 5 НАСОСНЫХ СТАНЦИЙ, 11 ШЛЮЗОВ, 11 ПЛОТИН, 19 МОСТОВ И Т. Д.—ВСЕГО ОКОЛО 240 СООРУЖЕНИЙ. ОСОБЫЙ ВОДОВОДНЫЙ КАНАЛ ДЛИНОЙ В 28 КИЛОМЕТРОВ ПОДАЕТ ВОДУ НА СТАЛИНСКОЙ ВОДОВОДНОЙ СТАНЦИИ, ЯВЛЯЮЩЕЙСЯ НАСТОЯЩЕЙ ФАБРИКОЙ ПИТЬЕВОЙ ВОДЫ.

ПАССАЖИРСКУЮ ЛИНИЮ НА КАНАЛЕ МОСКВА—ВОЛГА ОБСЛУЖИВАЮТ БОЛЬШИЕ ТЕПЛОХОДЫ „ИОСИФ СТАЛИН“, „ВЯЧЕСЛАВ МОЛОТОВ“, „МИХАИЛ КАЛИНИН“ И „ИЛИМ ВОРОШИЛОВ“, ПАРОХОДЫ „СОВЕТСКАЯ РЕСПУБЛИКА“ И „ПРОФЕССОР МЕЧНИКОВ“, А ТАКЖЕ ТЕПЛОХОДЫ—НАТЕРА.

Канал имени Москвы (до 1947 г. канал Москва — Волга) соединяет Москву-реку с рекой Волгой; расположен в Московской области, к северу от Москвы. Начинается от Иваньковского водохранилища (здесь шлюз № 1 и Иваньковская ГЭС с плотинами и дамбами) и соединяется с Москвой-рекой в Москве, в районе Тушино. Общая длина канала 128 км. В его составе более 240 гидротехнических сооружений (шлюзы, насосные станции, гидростанции, водоспуски, водосбросы, плотины, переправы и т.д.). Построен в 1932—1937. Первые 74 км канала от Иваньковского водохранилища являются лестницей северного склона Клинско-Дмитровской гряды, где расположено 5 гидроузлов (№ 2 — 6), каждый из которых состоит из судоходного шлюза и насосной станции; суда, следующие в Москву, на этом участке преодолевают подъём в 38 м.

ВОДНЫЙ ПУТЬ МОСКВА — ЛЕНИНГРАД И МОСКВА — РЫБИНСК ДО И ПОСЛЕ ПОСТРОЙКИ КАНАЛА

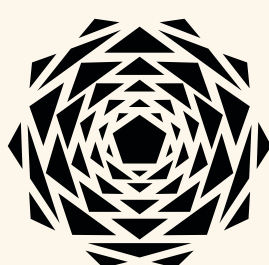


Уполн. Мосгорплана Б-6013. Сдано в производство 4.VI 1938 г. Подписано и печатано 24.VI 1938 г. Тираж 10.000. Формат: 70 × 85 — 1 л. Заказ № 185. Цена 1 рубль.

ИЗДАНИЕ ВСЕСОЮЗНОГО ИНСТИТУТА ИЗОБРАЗИТЕЛЬНОЙ СТАТИСТИКИ (ИЗОСТАТ) ЦУНКУ ГОСПЛАНА СССР Москва, 1938 г.

Редактор В. М. Подгорнова. Техред О. С. Горюнов. Отпечатано в типографии Института Ивостат. Москва. Б. Комсомольский, 9.

Выставка подготовлена Химкинским краеведческим обществом, краеведческим обществом «Москва — Волга», Долгопруденским историко-художественным музеем. Дизайн и вёрстка — Музейно-выставочный комплекс ПКЮ им. Л.Н. Толстого.



Химки

ПРЕДЫСТОРИЯ КАНАЛА: ПЁТР I

Строительство Санкт-Петербурга в начале XVIII века соединило Россию торговыми путями не только с Северной Европой, но и со всем миром.

При этом перемещение грузов между Санкт-Петербургом и большей частью России, в том числе с Москвой, осуществлялось с большими трудностями через волок в районе места под названием Вышний Волочёк. Это очень беспокоило Петра I, который принимал деятельное участие в этом проекте.

К 1719 году для преодоления водораздела между бассейнами Невы и Верхней Волги была построена Вышневолоцкая система каналов, соединившая Неву и Верхнюю Волгу через реку Волхов, Мста и Тверца. Однако задача доставки грузов от Верхней Волги до Москвы оставалась нерешённой.

Ближайшей к Москве пристанью, до которой могли доходить относительно крупные суда с Верхней Волги, являлась Усть-Пристань на реке Яхроме, недалеко от села Рогачёво. В Усть-Пристани суда разгружались и товары следовали в Москву наземным транспортом по Дмитровской и Рогачёвской дорогам.

Петр I не оставлял идею соединения Москвы и Петербурга водными путями, инженер, генерал-лейтенант В.И. де Геннин представил ему на рассмотрение четыре варианта соединения Невы и Волги, но все они оказались очень дорогостоящими и слишком трудозатратными, то есть экономически не выгодными и потому были отложены до лучших времен.



Петр I



Михаил Иванович Сердюков



Вилим Иванович де Геннин

ВЫШНЕВОЛОЦКАЯ ВОДНАЯ СИСТЕМА

В этих местах издавна шел путь из варяг в греки (от Балтийского (Варяжского) моря по Финскому заливу, реке Неве, Ладожскому озеру, реке Волхов, озеру Ильмень, реке Ловать, волоком до Днепра и далее в Черное море). В этом месте всего 1,5 километра между бассейнами Балтийских рек и Волги. В 1703 году Петр I подписал указ о строительстве канала на месте волока между Цной и Тверцой.

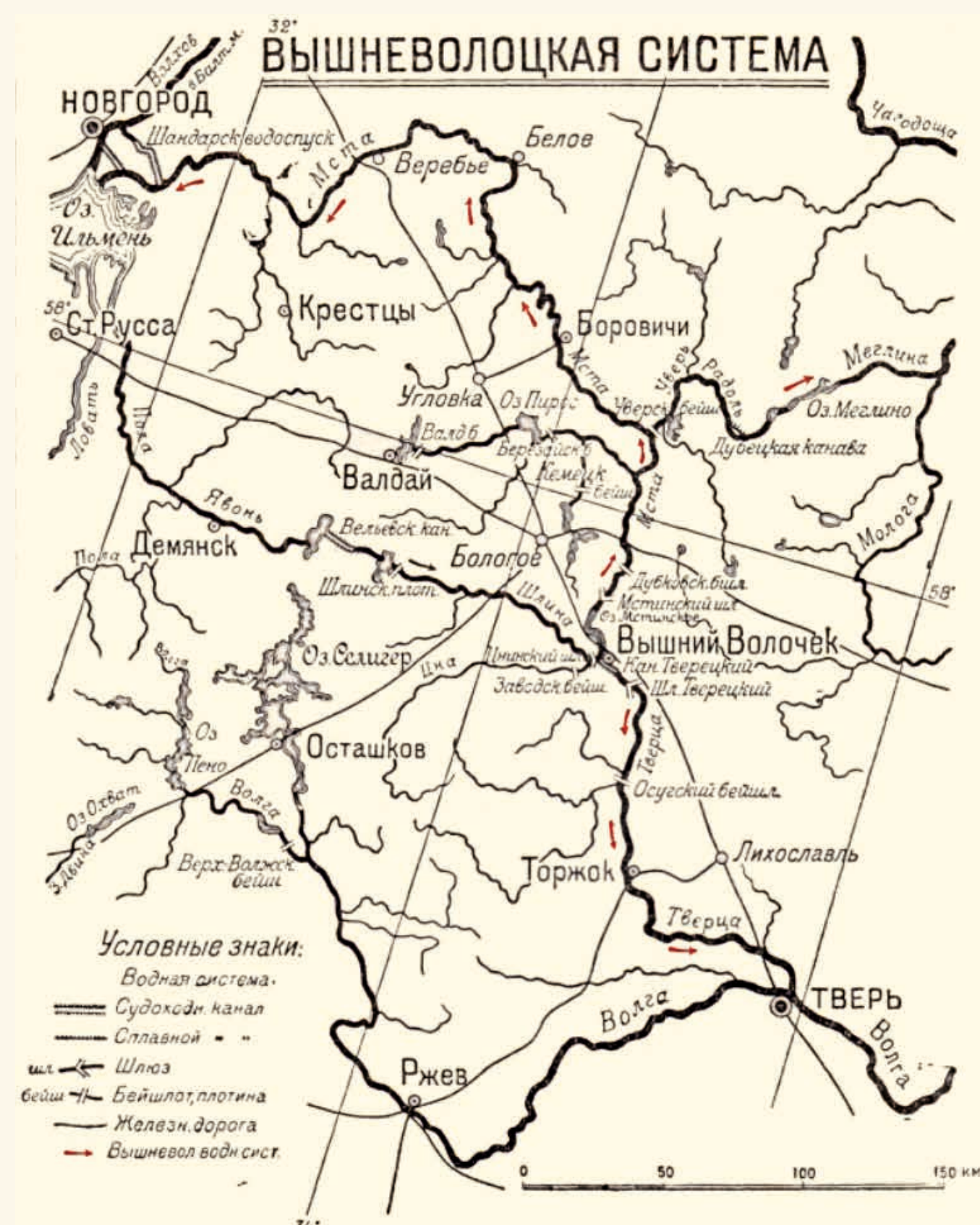
Строительство велось по проекту голландских мастеров и общим надзором князя М.П.Гагарина. Строили канал согнанные со всей России крепостные. К 1708 году была построена гидросистема, состоящая из Тверецкого (Гагаринского) канала, соединяющего Тверцу и Цну, а также шлюзы на Цне для выравнивания уровней воды.

В 1709 году открылось сквозное судоходство из Волги в Ильмень, а летом следующего 1710 года выяснилось, что канал слишком мелок, и большие суда через него летом не проходят, судоходство возможно лишь весной по большой воде и осенью.

Михаил Иванович Сердюков к этому времени был владельцем винокуренного завода около Волочка, главным поставщиком провианта на строительстве Тверецкого канала.

Сердюков дважды обращался к Петру с предложениями по усовершенствованию канала; он был вызван в Петербург для доклада, и в июне 1719 года был издан указа Сената, передававший Тверецкий канал и шлюзы на Цне в ведение Сердюкова. Работы он выполнял на собственные средства, рассчитывая на доходы.

К 1722 году Сердюков построил плотину на Шлине, а также каналы из Шлины в Цну и из Шлины в Ключино озеро, что изменило русло Шлины. Кроме того, он провёл реконструкцию Тверецкого канала, после чего тот стал пропускать большие суда, и водный путь из Петербурга на Волгу заработал в полную силу. Канал оставался в ведении Сердюкова до его смерти (предположительно в 1754 году, точная дата неизвестна).



ПРЕДЫСТОРИЯ КАНАЛА: АЛЕКСАНДР I

К проекту Геннина вернулись в 1824 году при Александре I. В Москве началось массовое строительство зданий из камня, а также было запланировано возведение грандиозного храма Христа Спасителя, для строительства которого требовался гранит из Финляндии.

Постройка системы была начата уже в 1825 году и продолжилась при Николае I. За рабочий проект был принят вариант с «раздельным пунктом у села Солнечная гора» (сегодняшний Солнечногорск), соединявший Волгу с Москвой-рекой через их притоки, реки Сестру и Истру, небольшими отрезками каналов. Общая длина системы составила 220 вёрст, что сократило путь между Санкт-Петербургом и Москвой на 1000 вёрст. Был построен 41 каменный шлюз с перепадами уровня воды около двух метров.

К 1840 году строительство канала, названного Екатерининским, которое велось 16-ю дивизиями и 3000 крепостных крестьян, дошло до состояния, когда систему уже можно было эксплуатировать. По новой системе бурлаками «протягивалось» до 200 000 тонн груза в год, хотя расчётная цифра грузопотока была выше.

Но строительство железной дороги Москва – Санкт-Петербург свело на нет экономическую привлекательность Екатерининского канала. Железнодорожное сообщение было открыто в 1851 году. К 1860 году грузооборот достиг до ежегодных 400 000 тонн. Суда преодолевали участок от Волги до Москвы в течение примерно двух суток. За то же время железнодорожные составы преодолевали полное расстояние между Санкт-Петербургом и Москвой. При этом надо учесть, что водный путь мог функционировать только в тёплое время года, а железная дорога работала круглогодично.

Результатом конкурентного проигрыша водной системы стало прекращение финансирования строительства, каналом стали пользоваться только для сплава леса, а 5 января 1860 года его упразднили. На память потомкам о Екатерининском канале осталось искусственное озеро, названное Сенежским, остатки заросших и обмелевших фрагментов канала и разрушенных шлюзов.

Канал, пересекающий теперь Солнечногорск насквозь, до сих пор практически не тронут, только весь заилился и зарос.



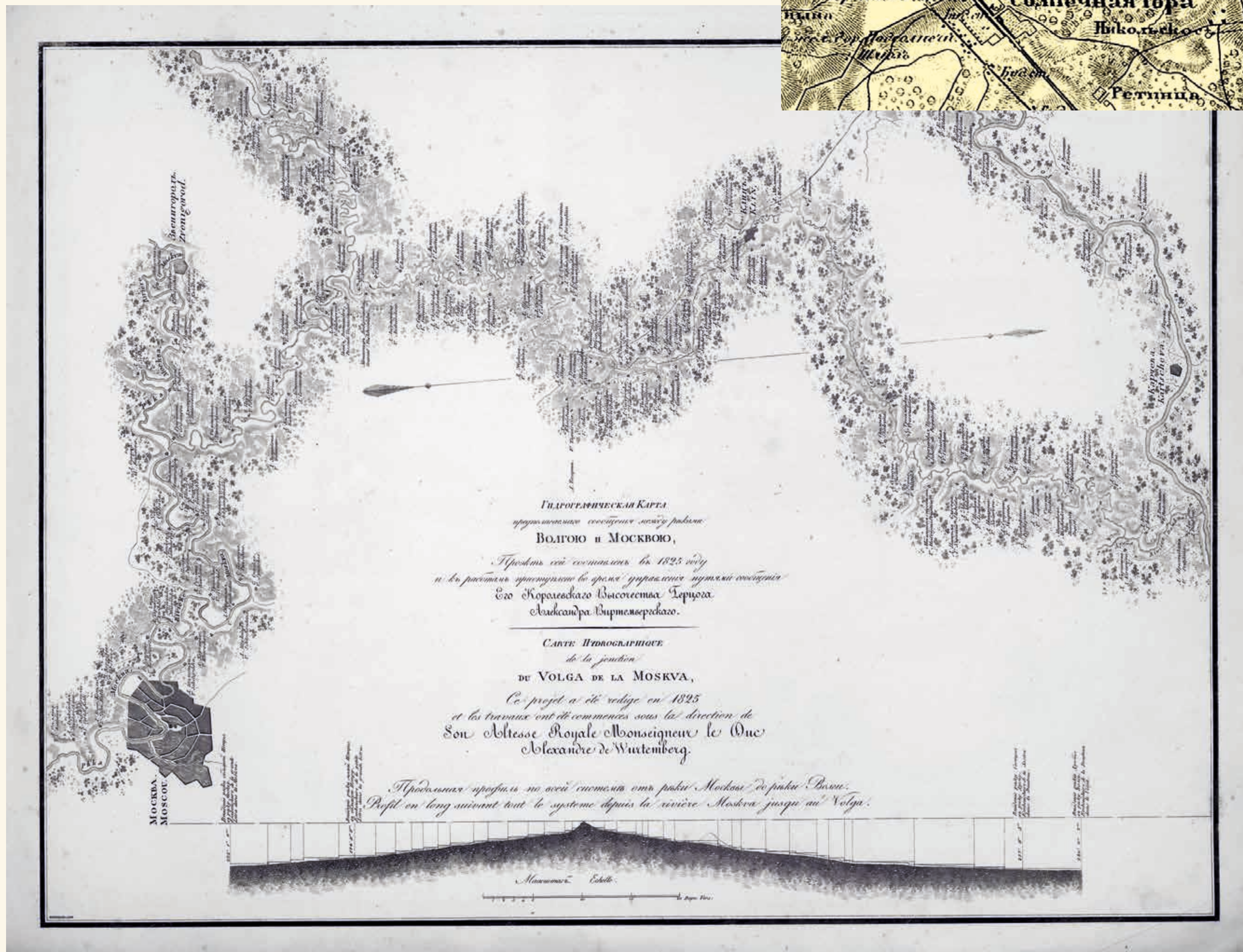
Николай I



Александр I



Озеро Сенеж, 1860 г.



Карта предполагаемого водного маршрута из Москвы в Волгу, 1832 г.

ЗАЧЕМ НУЖЕН КАНАЛ?

К началу XX века Москва стала крупнейшим промышленным центром с населением 1.5 млн. человек. Воды Москвы-реки и впадающих в нее рек стало не хватать для снабжения города водой. К началу тридцатых годов Москва-река настолько обмелела, что её переходили вброд, около Большого Каменного моста напротив Кремля. К этому моменту на одного жителя Москвы приходилось 88 литров воды в сутки, что крайне мало.

15 июня 1931 года, на пленуме ЦК ВКП(б) первый секретарь Московского городского и областного комитетов Л.М. Каганович поставил задачу обеспечения Москвы чистой водой в достаточном количестве с перспективой на отдалённое будущее. Следует учитывать, что население города Москвы, с началом индустриализации, стремительно росло. Так, если в 1931 году в Москве проживало около 3 млн. человек, то к 1937 году население столицы составляло более 5 млн. человек. Среднее потребление воды на душу населения должно было составить 500 литров в день (по сравнению с 88 литрами по состоянию на 1931 год). При этом надо еще учитывать нужды развивающейся промышленности Москвы.

Попутно должна была решаться задача обводнения Москвы-реки, тем самым улучшая экологическую, санитарную и эпидемиологическую обстановки. Большой уровень воды в реке позволял увеличиться скорости течения, что вызовет промывку русла от ила и прочих отложений. Широкая чистая и полноводная река в гранитных берегах должна была украсить столицу, а не оставаться сточной канавой.

Третьей по очерёдности задачей снова стала потребность судоходства. Включение Москвы в единую глубоководную водно-транспортную систему позволило бы резко снизить затраты на доставку грузов в столицу. Тем более, что к 1935 году должен был подготовлен генеральный план развития Москвы, в связи с чем резко возрастёт потребность в строительных материалах.

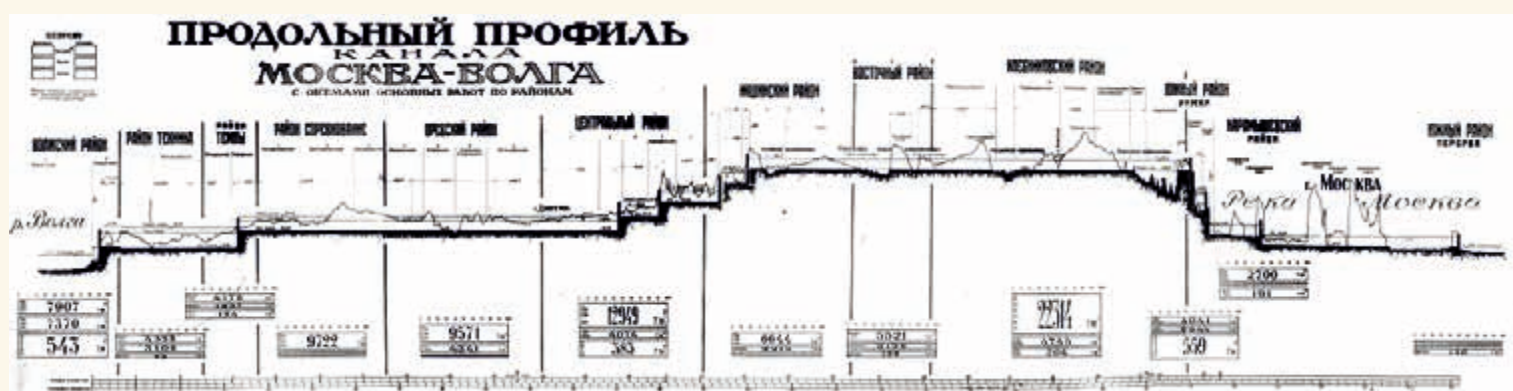
К тому времени уже пятимиллионный город непрерывно нуждался в продуктах питания. Относительно быстрый, максимально дешёвый и большегрузный транспорт в виде речных судов мог отлично помочь в этом деле, доставляя зерно, овощи и фрукты со Средней и Нижней Волги.

Это же касается и доставки каспийской нефти, основными потребителями которой являлись Москва и Ленинград.

Речной транспорт долгое время оставался одним из самых дешёвых.

Значение канала

- Было налажено бесперебойное и регулярное снабжение огромного мегаполиса водой, спасены два притока реки Москвы: Клязьма и Яуза;
- Проложен водный путь от Москвы до Волги, благодаря чему Москва стала портом пяти морей;
- 8 гидроэлектростанций канала до сих пор снабжают Москву электричеством.



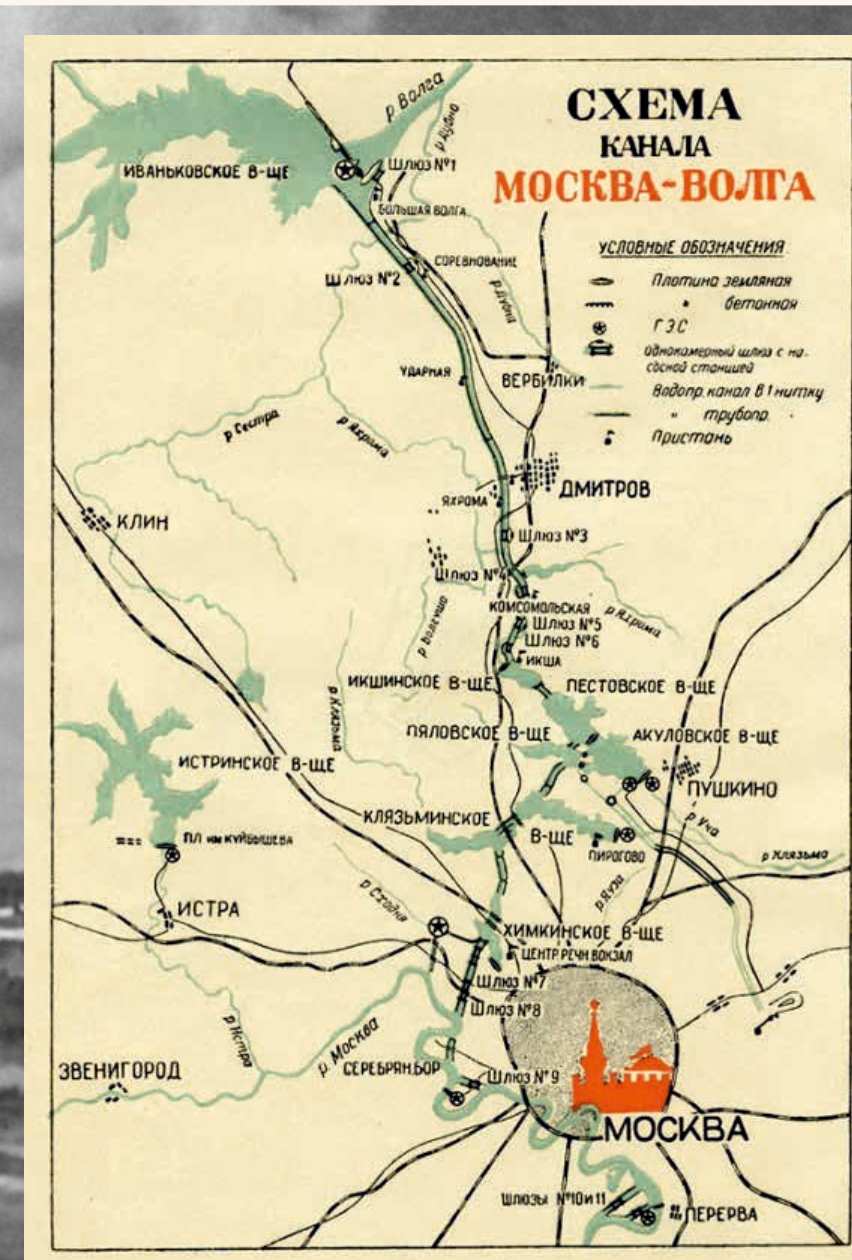
Продольный профиль канала Москва-Волга



Москва-река в 1911–1917 гг.



Пестовское водохранилище. Фото М.Грачева. Изогиз, 1956.



Шлюзование катеров в камере шлюза №5. Фото В.Лебеда и Б.Козюка, 1937.

НАЧАЛО СТРОИТЕЛЬСТВА

Основными параметрами будущего канала стали его габаритные размеры:

- минимальная ширина по зеркалу воды – 85,5 м;
- минимальная ширина по дну – 46 м;
- минимальная глубина – 5,5 м;
- минимальный радиус закругления – 1000 м;
- скорость перекачки воды: в летний период – до 131,5 м³/сек, в зимний – до 83 м³/сек.

Для полной реализации проекта требовалось построить:

- Земляных плотин – 8;
- Бетонных плотин – 3;
- Гидроэлектростанций – 8;
- Шлюзов – 11;
- Насосных станций – 5;
- Заградворот – 5;
- Железнодорожных мостов – 7;
- Шоссейных мостов – 12;
- Судоходных каналов – 109 км;
- Водопроводных каналов – 28 км;
- Гражданских зданий – 1 000 000 м².

Общая длина канала от Волги до Москвы-реки должна была составить 128 км, для чего требовалось переместить 200 млн. м³ грунта.

Первоначально строительство канала было возложено на Наркомвод (Народный комиссариат водного транспорта), но уже 1 июня 1932 года управление им было передано в ОГПУ (Объединённое государственное политическое управление), будущий НКВД (Народный комиссариат внутренних дел).

Первая лопата земли на строительстве канала была выбрана 2 сентября 1932 года на месте будущего Химкинского водохранилища. Осенью 1932 года были развёрнуты работы на участках канала, где в достаточном объёме успели произвести изыскательские работы. Особое внимание было уделено спрямлению русла Яхромы в районе Икши и разработке Глубокой выемки, трудоёмкого участка канала между Новосельцево и Химками.

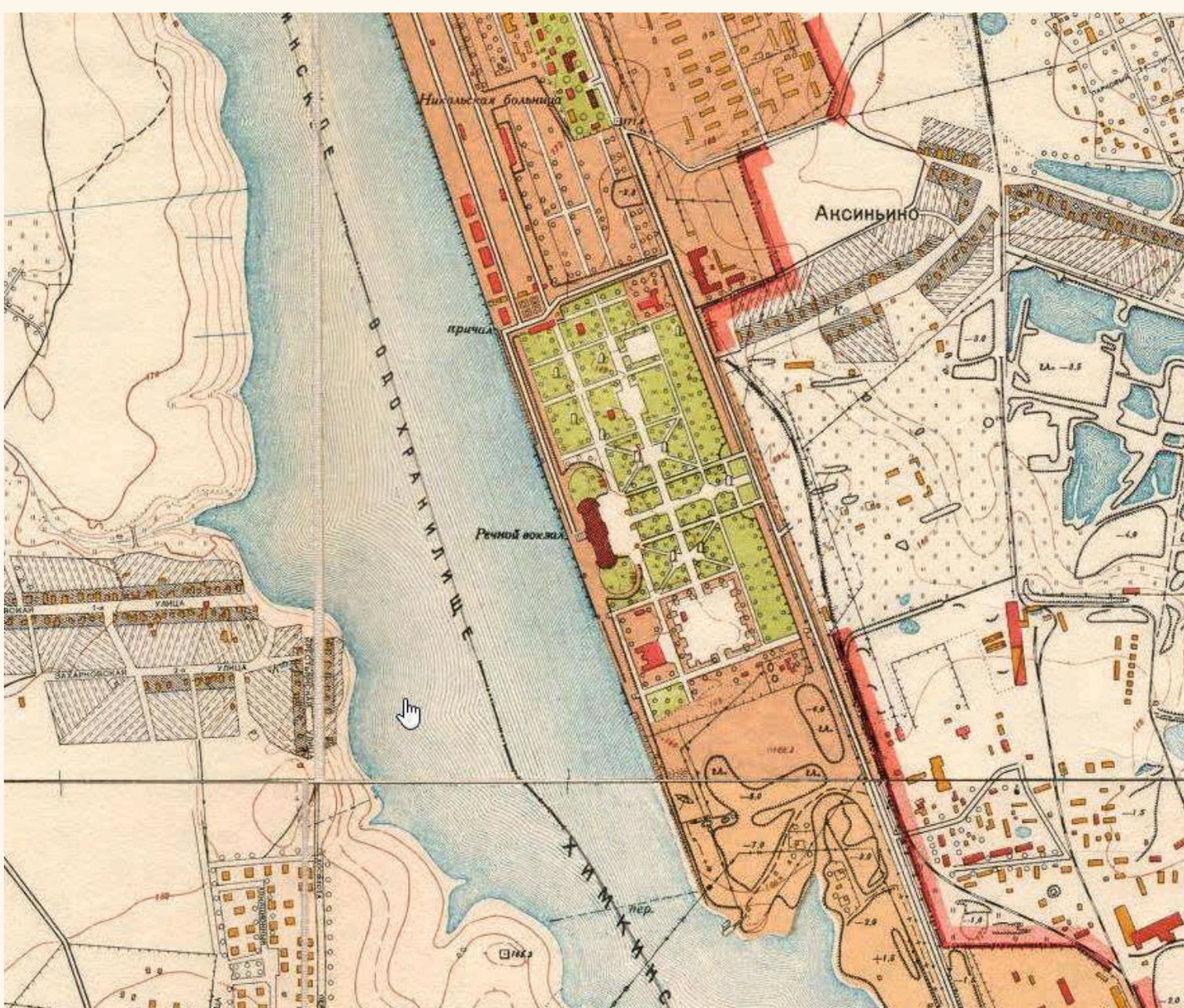
Строительство началось в большой спешке, без утверждённого схематического проекта: экспертная комиссия Госплана СССР утвердила проект только летом 1933 года. К этому моменту было уже выполнено 1,8 млн. м³ земляных работ. Предполагалось, что строительство канала завершится за полтора года. Но, в связи с недостаточной механизацией работ и увеличением габаритных размеров канала, строительство продолжалось до июля 1937 года, причём работы по реконструкции Москвы-реки были закончены только к 1941 году.



Инженер группы проектировщиков И.С.Семенов заканчивает проект трассы канала Волга-Москва, 1932 г.



Кость мамонта, найденная на опытном участке около Дмитрова.



Карта Северного речного вокзала, 1953 г.



Схема основных магистралей обводнения и озеленения г.Москвы, 1935 г.

ДМИТЛАГ

Для реализации грандиозного плана строительства канала требовалась рабочая сила. Решение было принято по тем временам привычное – основной рабочей силой стали заключённые. 14 сентября 1932 года приказом ОГПУ был создан Дмитровский исправительно-трудовой лагерь (сокращённо Дмитлаг). Через пару лет он стал самым большим ИТЛ в системе ГУЛАГа. Его подразделения непрерывной цепочкой располагались вдоль всей трассы канала, от Волги до Москвы, в пиковые годы среднегодовое количество заключённых достигало 200 000 человек.

Осенью 1933 года в Дмитлаг стали прибывать заключённые (каналоармейцы) и вольнонаёмные с строительства Беломоро-Балтийского канала. Также поступали заключённые и из других лагерей, но в незначительном количестве. Практически с самого начала руководителями строительства и самого лагеря стали выходцы с Беломорканала, который к этому моменту был почти достроен.

«Столицей» Дмитлага стал город Дмитров, который стал центром управления гигантской стройки и сотнями тысяч заключённых.

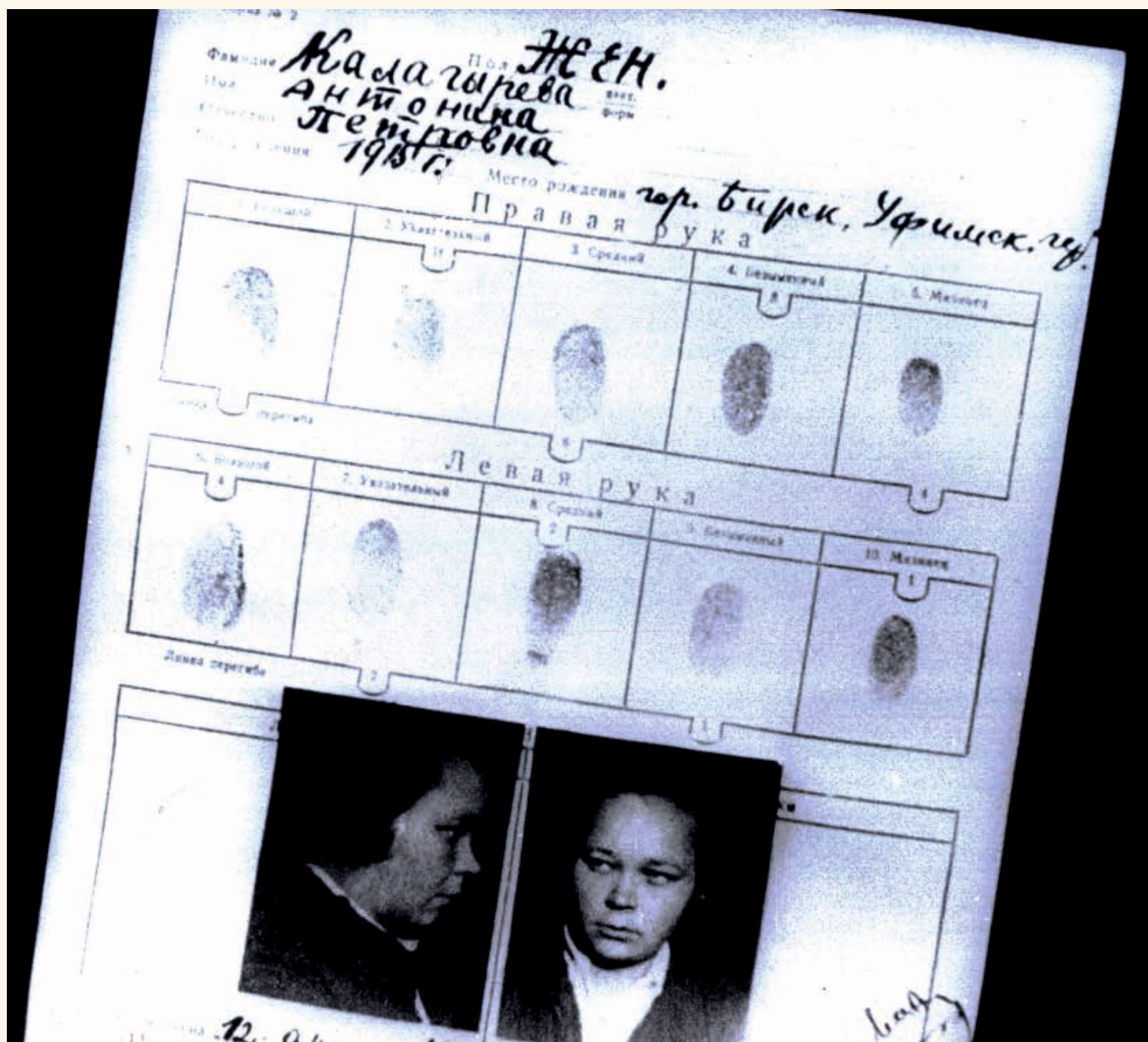
Отделения Дмитлага располагались непрерывно вдоль всей трассы канала, от Волги до Перервы (Москва), включая подмосковную Истру, и тверские Завидово и Сандово.

Количество заключённых в Дмитлаге по годам:

- 1933 – 55 658;
- 1934 – 150 015;
- 1935 – 190 485;
- 1936 – 175 677;
- 1937 – 83 007;
- 1938 – 16 066.



Фирин Семен Григорьевич.
Видный деятель ЧК-ГПУ-НКВД СССР,
старший майор госбезопасности.
Начальник Беломорско-Балтийского
исправительно-трудового лагеря
и кавалер ордена Ленина. Начальник
Дмитровского исправительно-трудового лагеря.
Расстрелян в 1937 году; реабилитирован.



Учётная карточка заключённой



Борисоглебский монастырь.



Палатки штаба полевого управления Волжского района.



Заключённые прибывают на строительство.



Прибытие добровольцев на строительство канала Москва-Волга, 1932 г.

УСЛОВИЯ ПРЕБЫВАНИЯ В ДМИТЛАГЕ

Дмитлаг жил по правилам, установленным 9 октября 1932 года:

Подъем 5-30.

Завтрак с 5-45 до 6-30.

Развод на работу с 6-30 до 7-00. При выходе на работу партиями з/к установить строго по 5 чел. замкнутыми рядами.

Рабочий день считать с 7-00 до 17-00. В течение этого времени з/к выполняют заданные им трудовые нормы, по окончании работ выстраиваются по 5 в ряду и следуют в лагерь.

Обед с 17-00 до 19-00, во время обеда з/к соблюдают полный порядок очередности за получением такового на кухне поротно, не допуская сутолоки, ругани.

Вечер с 19-00 до 22-00, который представляется для работы КВЧ (культурно-воспитательной части).

Отбой на сон в 22-05. После отбоя приостанавливается всякое движение по лагерю з/к за исключением выхода для отправления естественных надобностей. З/к должны быть всегда раздеты на ночь и спать не допуская переговоров с соседями. Верхняя одежда должна быть опрятно сложена.

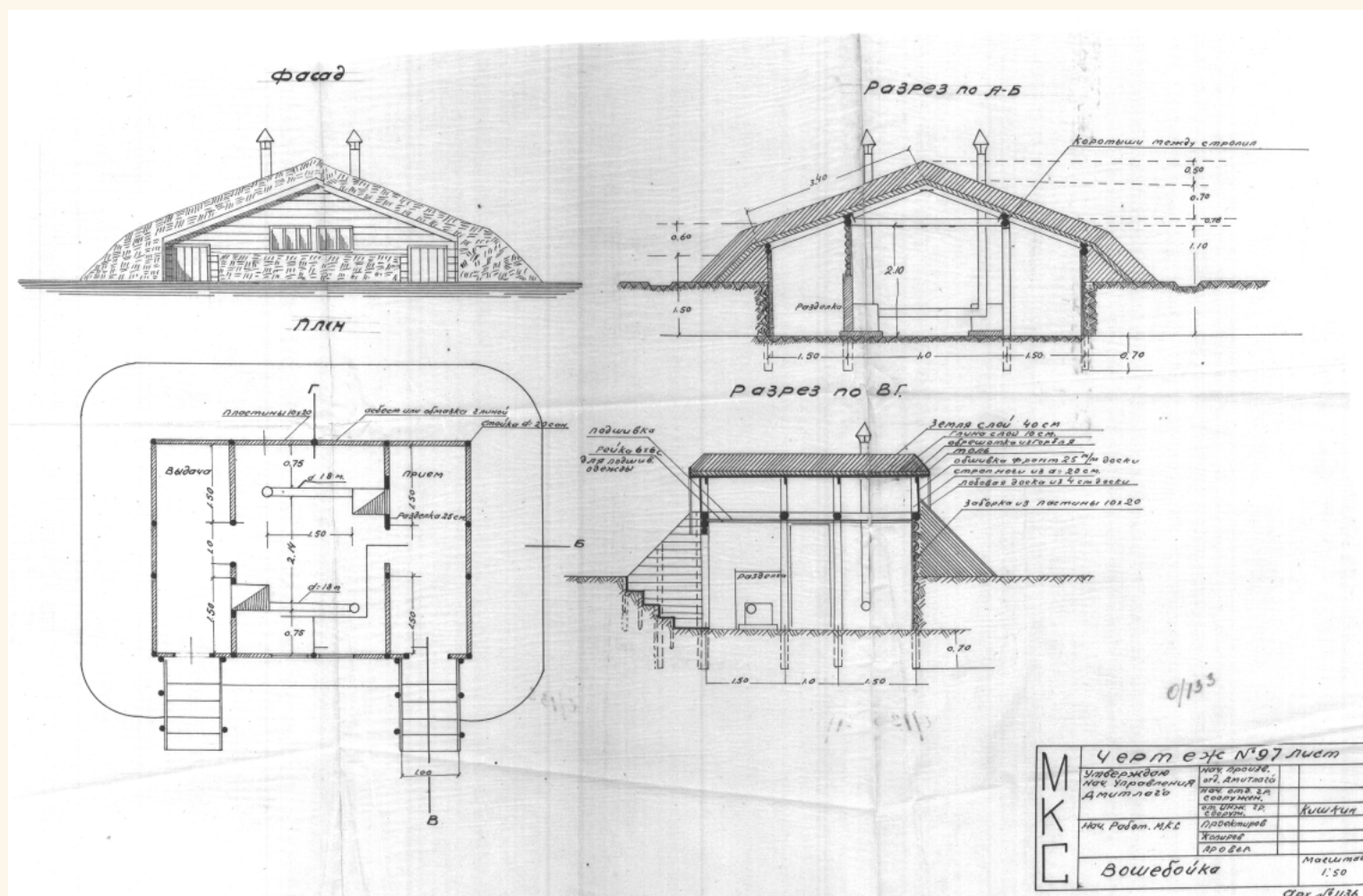
Начальником лагпункта была определена запретная зона хождения з/к, появление в ней в ночное время рассматривалось как попытка совершить побег, и поэтому часовые применяли оружие без предупреждения.

Разжигание костров после отбоя не разрешалось.

Условия работы были жестко регламентированы – в течение 10-часового рабочего дня строитель обязан был выполнить норму. На ручных работах требовалось вывезти в тачке (за 150, а то и за 200 метров) почти 3 м³ грунта в расчёте на одного заключённого, что соответствует более четырём тоннам.

Но, несмотря на декларирование 10-часового рабочего дня, по факту заключённые работали значительно дольше. В 1936 году даже Прокуратура СССР пыталась остановить чудовищную эксплуатацию людей в Дмитлаге, указав на нарушение в установлении 14-ти часового рабочего дня для заключённых и отсутствии выходных дней у вольнонаёмных. Однако прокуратура Дмитлага ответила, что это требуется для сдачи строительства в срок.

За полную выработку выдавали 800 г. хлеба, миску жидкой каши утром, баланду и кашу вечером, миску баланды днём. При невыполнении нормы количество еды существенно уменьшалось. Некоторые заключённые не выдерживали и калечили себя, лишь бы не выходить на работу.



Чертеж вошебойки (дезинфекционной камеры).

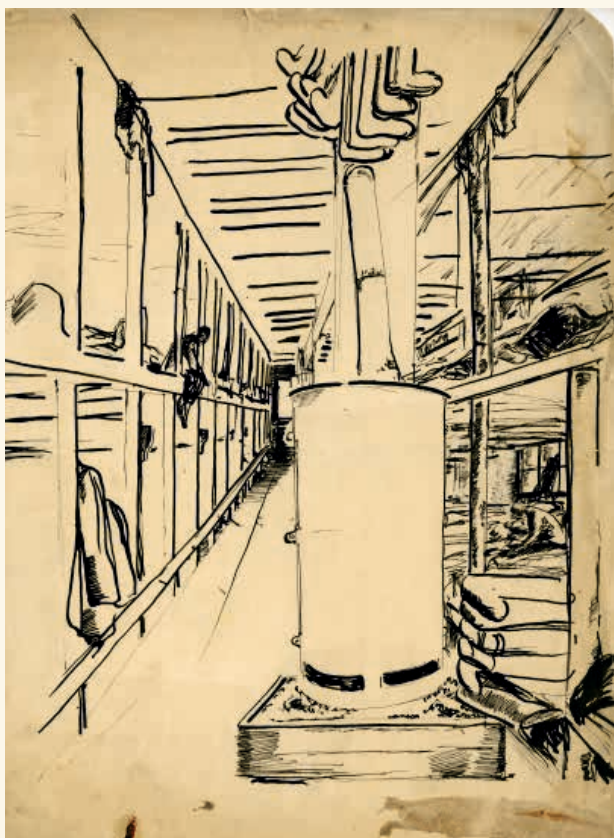
Повальное несоблюдение правил технической безопасности также приводило к увечьям и даже гибели заключённых.

Но всё же, условия в «Дмитлаге» были лучше, чем в других лагерях, например, на Соловках или Колыме. «Дмитлаг» реально стал осуществлять на практике так называемую «перековку» заключенных. И в этом была полная заслуга Семёна Фирина. Образованный человек, знающий толк в искусстве, он прекрасно понимал силу его воздействия. Он имел возможность собирать вокруг себя лагерные таланты, многих из которых, выписывал из других лагерей.

Работал культурно-воспитательный отдел (КВО). Например, из Сибири в «Дмитлаг» были этапированы печатавший прежде свои романы в журнале «Новый мир» молодой литератор Лев Нитобург и талантливый журналист Роман Тихомиров. Из Электростали – детский поэт Давид Виленский. С Беломорканала, где Фирин был начальником до 1932 года, он перевез Центральную агитбригаду во главе с известным в 20-е годы театральным режиссером-авангардистом Игорем Терентьевым, художника-графика Глеба Куна, его жену – балерину Нину Кун, других деятелей искусства.

При «Дмитлаге» работала типография редакции 50 газет. Издавалось несколько журналов. Был организован драматический театр и струнный оркестр. В каждом районе строительства были свои агитбригады.

Кроме этого, для подростков и неграмотных взрослых работали школы ликбеза, имелись профессиональные курсы, где преподавали заключенные – специалисты и профессора, в том числе, из высших учебных заведений.



В.Н.Ёлкин. «В бараке», б., тушь, 1930-е гг.



В.Н.Ёлкин. «Драка», б., тушь, 1930-е гг.



Ударная бригада, 1930-е гг.

РУЧНОЙ ТРУД ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ КАНАЛА

Несмотря на то, что при строительстве канала Москва-Волга возводились различные объекты и производились разные виды работ, определяющими и преобладающими были земляные объёмы.

За годы строительства канала было перемещено 200 млн. м³ грунта.

Существует подробная статистика по способам производства земляных работ:

- 33% или 47,6 млн. м³ – экскаваторами
- 31% или 43,8 млн. м³ – вручную с отвозкой тачками
- 24% или 34,7 млн. м³ – вручную с отвозкой грабарками
- 6% или 8,8 млн. м³ – малой механизацией
- 5% или 7,3 млн. м³ – гидромеханизацией
- >1% или 1 млн. м³ – землечерпанием

Таким образом, вручную с отвозкой тачками и грабарками выполнено 55% основных земляных работ.

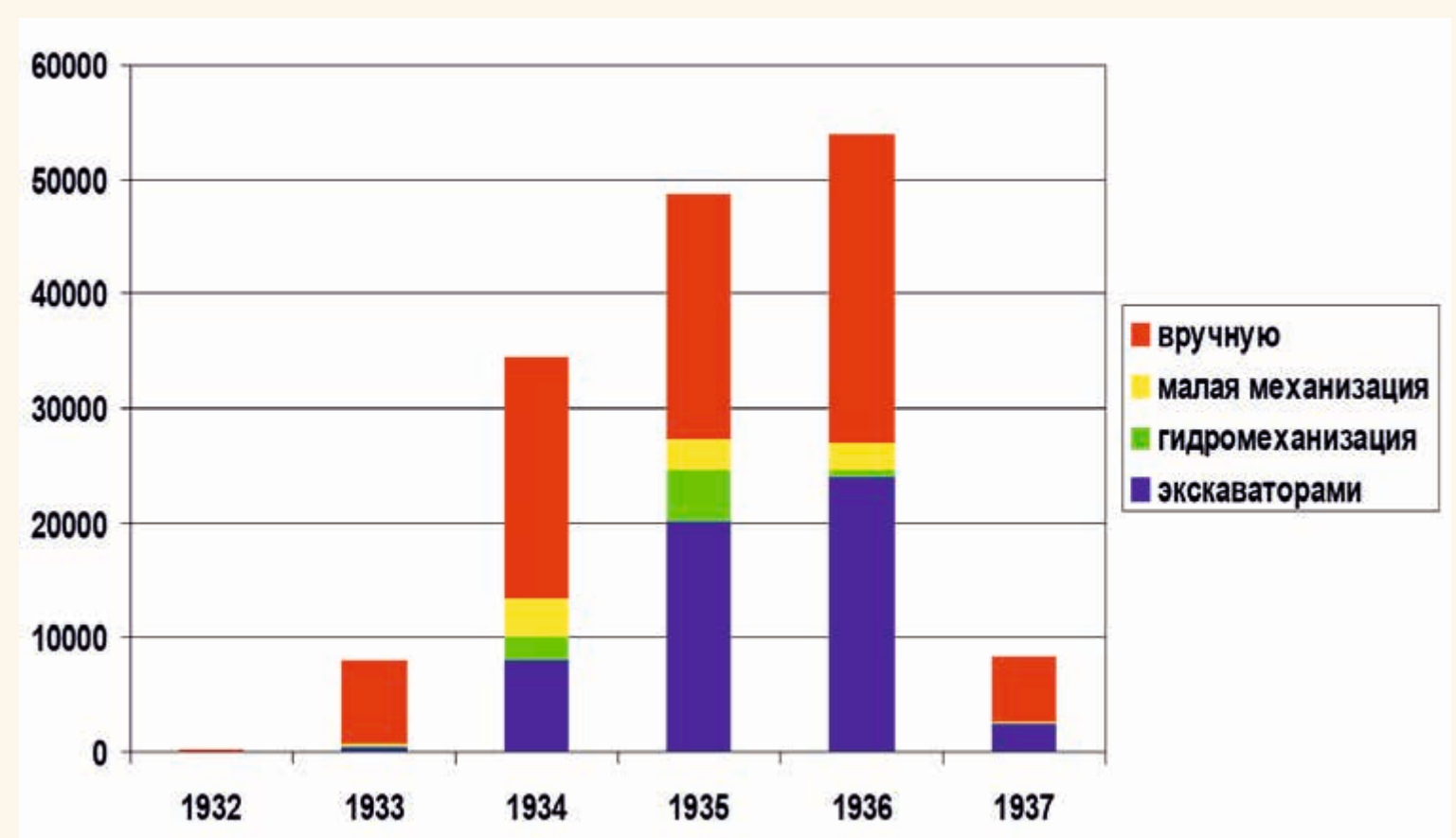
Что такое ручная работа по выемке грунта применительно к строительству канала? Основными орудиями труда при этом являлись лопаты, кайло и тачка. Зимой и летом, в любую погоду, минимум 10 часов в сутки, нередко и больше. Требуется выполнить норму – выкопать и отвезти в указанное место около 3 м³ в расчёте на человека. Грунтом может быть и глина с водой, и промороженная до каменной твёрдости земля, и валуны. Грунт надо загрузить в тачку и отвезти за 100-200 метров по узким и скользким настилам из досок.

Грузоподъёмность одной тачки составляла до 170 кг, вес самой тачки – около 35 кг. Для того, чтобы опрокинуть тачку, надо было применить усилие в 50 с лишним килограмм.

Работа была организована мини-бригадами – при одном тачечнике работало 2-3 землекопа. Работа с грабарками отличалась тем, что землю отвозили на специальных телегах, грабарках, запряжённых лошадьми. При этом разгрузка производилась также вручную. Малая механизация (в основном, так называемые «крючники») помогала вытащить тачку с грунтом из карьера вверх, но от места работы землекопов до крючника тачки надо было дотолкать тоже вручную.

Несмотря на то, что экскаваторами было выполнено менее половины объёма работ, нельзя отрицать их значительного влияния, в особенности во второй половине строительства. Экскаваторная механизация сильно запоздала. В начале строительства с большим трудом удалось собрать по стране только 25 экскаваторов различных иностранных производителей, среди которых были машины выпуска 1909 и 1915 годов.

В подавляющем большинстве механизмы требовали серьёзного ремонта, в некоторых случаях даже капитального. В 1934 году ситуация несколько улучшилась – на строительстве работали уже 55 экскаваторов. Но массовое присутствие экскаваторов на строительстве началось только с 1935 года. Общее количество экскаваторной техники различных моделей достигло 125, а в 1936 году – 146 единиц техники.



Объёмы земляных работ по годам.



Женщины на земельных работах.



Разгрузка грунта с платформ.

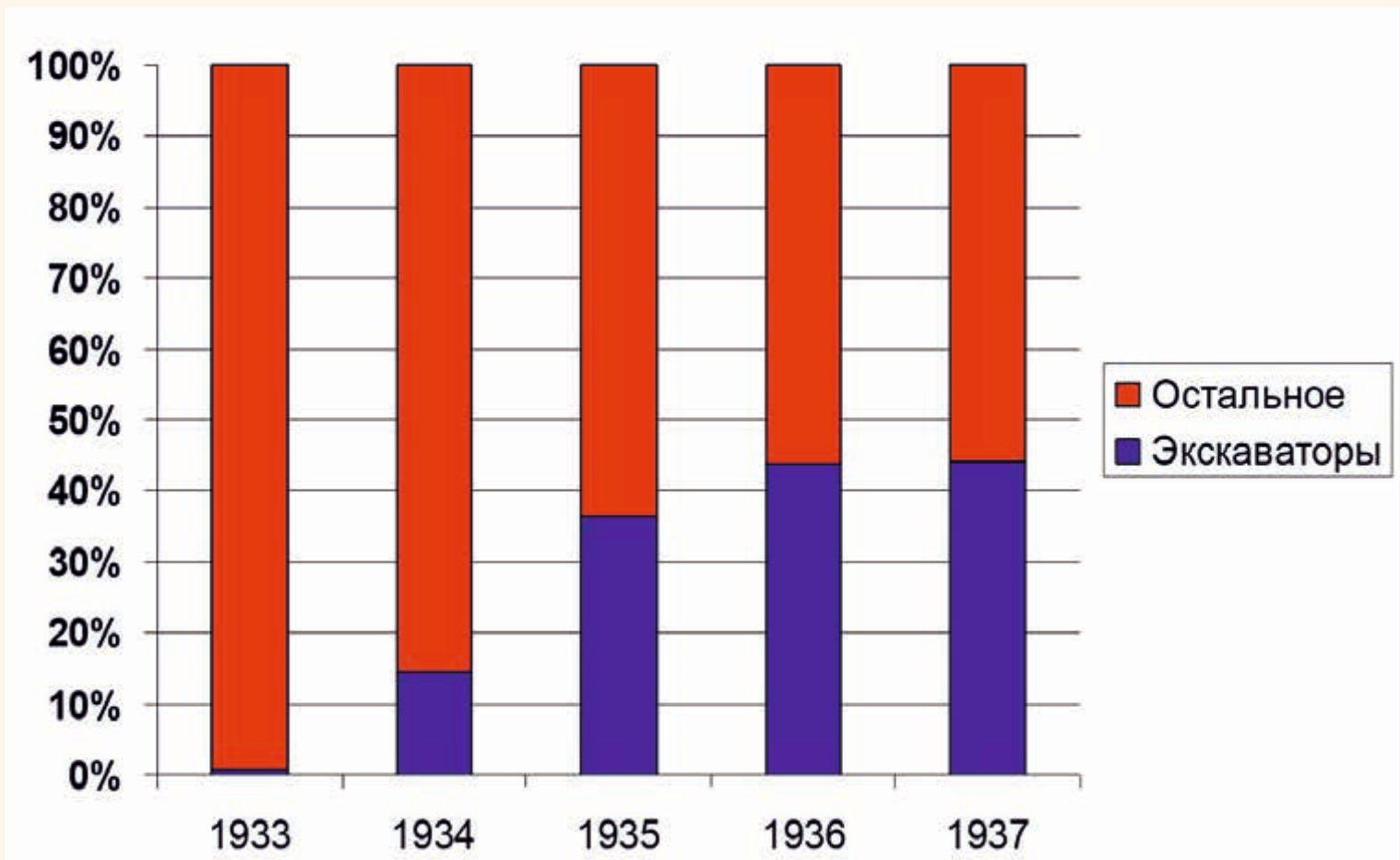


Тачечная возка при помощи крючника.

МЕХАНИЗАЦИЯ ТРУДА



Автосамосвал инженера Кузьмина.



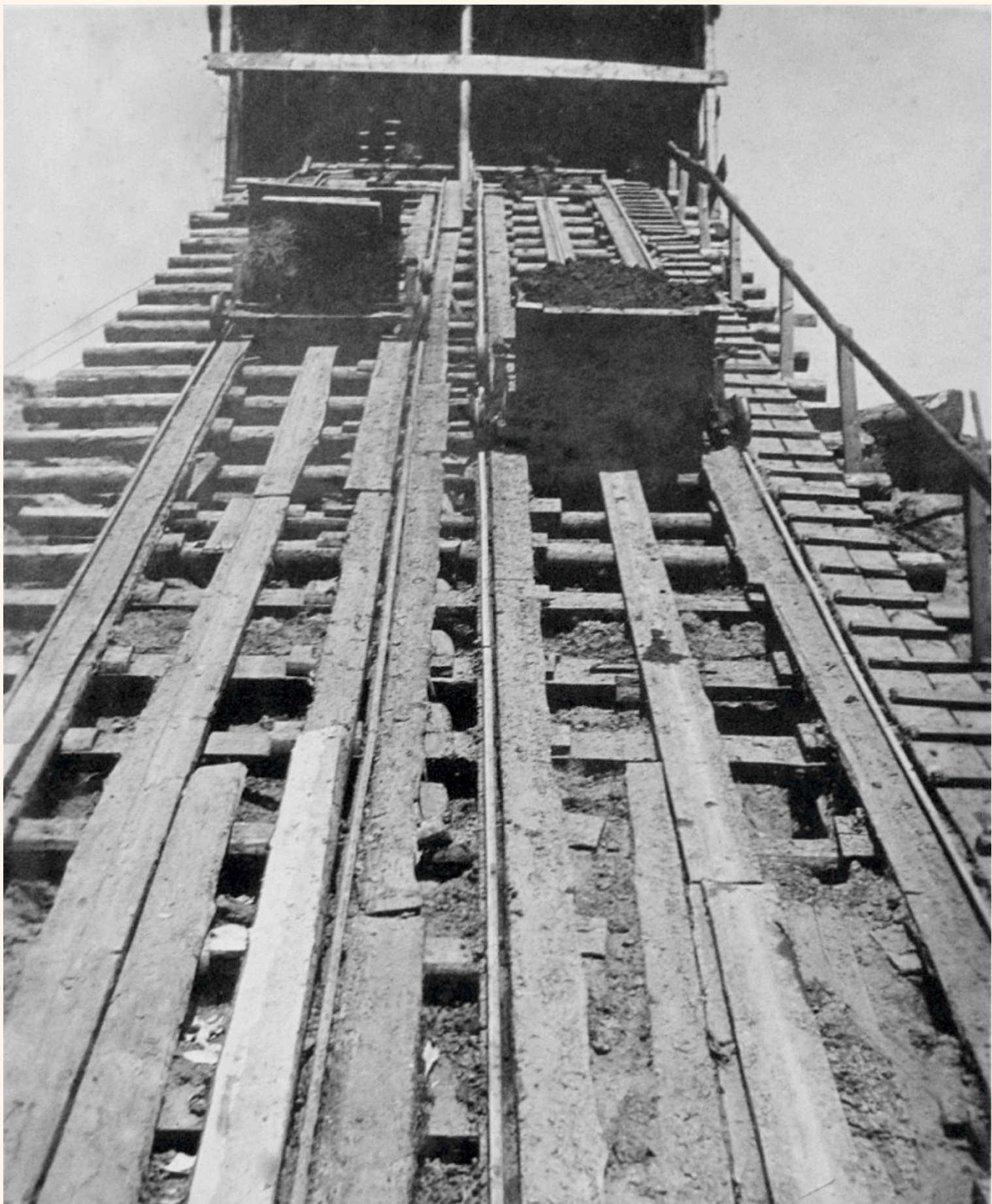
Выработка экскаваторами по сравнению с другими способами



Отсыпка и укатка дамб.



Работа экскаваторов.



Землетаска.



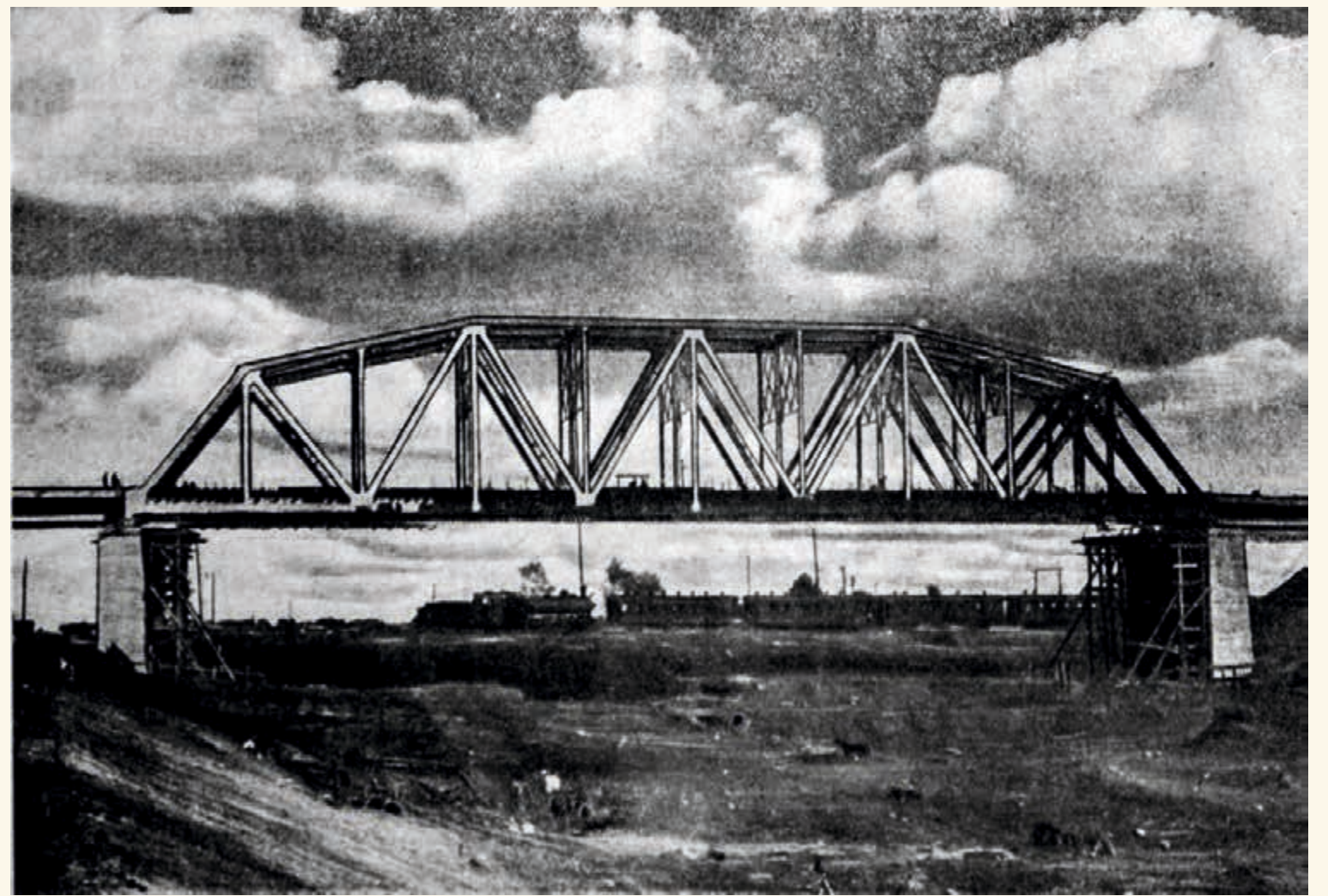
Размыв торфа на Татищевском болоте.

ХЛЕБНИКОВСКИЙ РАЙОН СТРОИТЕЛЬСТВА

Одним из наиболее трудоёмких участков канала Москва – Волга являлся Хлебниковский район строительства канала. Он протянулся от Новосельцево до Химкок и, хотя и уступал по объёму бетонных работ Волжскому району с возводимой плотиной, перекрывал по объёму земляных работ все остальные районы. На территории Хлебниковского района требовалось возвести два железнодорожных и три шоссейных моста, четверо заградительных ворот и обустроить Долгопрудненское водохранилище. В состав Хлебниковского района были включены две выемки – пересекающая Новосельцевский бугор, около деревни Новосельцево, и Глубокая выемка на водоразделе между реками Клязьма и Химка. Именно Глубокая выемка оказалась одним из сложнейших объектов.

Ближе к окончанию работ по строительству Глубокой выемки Хлебниковский район строительства был расширен. В его зону ответственности было включено обустройство Химкинского водохранилища: строительство Химкинской земляной плотины, грузовых и пассажирских причальных сооружений, здания грузового порта и Речного вокзала, водной станции «Динамо» (Водный стадион), а также комплекс сооружений Сходненского гидроузла.

Руководил Хлебниковским районом опытный чекист Григорий Давыдович Афанасьев, успевший поработать начальником строительства объектов ещё на Беломорканале, начальником работ был Александр Владимирович Будасси, инженер-путеец с дореволюционным стажем, бывший заключённый на строительстве Беломорканала.



Хлебниковский железнодорожный мост, 1935 г.



Земляные работы. Хлебниковский район.



Ручная погрузка грунта на платформы. Хлебниковский район, 1935 г.



Мост Ленинградского шоссе через канал около станции Химки.



Завершение строительства Химкинского железнодорожного моста, октябрь 1935 г.

ГЛУБОКАЯ ВЫЕМКА - РУЧНОЙ ТРУД

Строительство Глубокой выемки было вызвано необходимостью прорезать высокий водораздел между реками Клязьма и Химки, потому её глубина составляла до 23,5 метров, а ширина по верхней части – до 140 метров. Глубокой выемкой официально назывался участок трассы от Долгопрудного до Химок. В технической документации он значился под № 292 (протяжённость – 16 км). Собственно Глубокая выемка была короче (между проектными отметками 115,6 км и 123,4 км, то есть 7,8 км). На местности основная её часть ограничена заградворотами – около Долгопрудного (на 116,3 км трассы) и около Химок (на 121 км).

Заградворота требовались для перекрытия воды и осушения участка канала между ними для производства ремонтных работ на случай непредвиденных аварий. В основном, опасались (и опасаются до сих пор) оползней с высоких и крутых склонов выемки, которые могут быть вызваны неустойчивыми и сложными геологическими породами берегов.

Геологический разрез Глубокой выемки очень пёстрый, с частыми и большими вкраплениями плывунов и песков, способных при сильном намокании вызвать оползень. Именно плывуны стали причиной катастрофы осенью 1935 года. Во время сильного дождя один из них тронулся с места, и берег почти построенного канала сполз на дно выемки. Помимо части берега в русло рванули потоки самого плывуна – песка смешанного с водой. Неизвестно, погибли ли люди, но на устранение последствий были брошены все силы строительства. Обычно о таких происшествиях умалчивали в официальной прессе, но в этот раз не смогли. На берегу канала до сих пор виден след минувшей катастрофы – гигантский искусственный амфитеатр на долгопрудненском берегу напротив южной оконечности Старбеево.

Строительство Глубокой выемки началось сразу после начала работ – в сентябре 1932 года. Непосредственно ею занимались сразу три участка Хлебниковского района: 3-й Котовский, 4-й Лихачёвский и 5-й Химкинский.

Первоначальный этап заключался в вывозе 4-х метрового слоя грунта будущей выемки для формирования верхних частей берега канала, т.н. кавальеров.

Вся работа этого этапа была выполнена вручную, основными инструментами труда были лопата, кайло, тачка и грабарка. Первый этап был закончен к августу 1933 года. К этому моменту было вырыто 2 052 287 м³ грунта, что составило пятую часть от общего количества грунта из Глубокой выемки.



Бригада тачечников Хлебниковского участка



Работы по дополнительной выемке грунта, 1935 г.



Укладка камня для фильтра, 1935 г.



Земляные работы зимой



Габары на Хлебниковском участке.



Зачистка откосов Глубокой выемки.

ГЛУБОКАЯ ВЫЕМКА - ЭКСКАВАТОРЫ

Для выполнения правительственного задания в срок требовалась срочная механизация работ. Ковровский завод не справлялся с выпуском новых моделей экскаваторов. Было решено передать завод в управление ХОЗО (хозяйственный отдел) НКВД. Только после этого завод смог наладить выпуск экскаваторов под маркой «Ковровец». Первоначально на их работу было много нареканий, потому строительство канала оказалось полигоном для обкатки новых моделей. Отметим, что экскаваторы «Ковровец» являлись аналогами дореволюционного «Путиловца», выпускавшегося в Петрограде с 1903 года.

Второй, механизированный этап начался с прибытия на Глубокую выемку первых экскаваторов. Это произошло в августе 1933 года. Пик насыщенности экскаваторами пришёлся на середину 1935 года, а 15 сентября 1935 года строительство Глубокой выемки было официально закончено.

Год	1933	1934	1935								
Квартал	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III		
К-во экскаваторов	3	7	10	12	15	16	20	22	18		

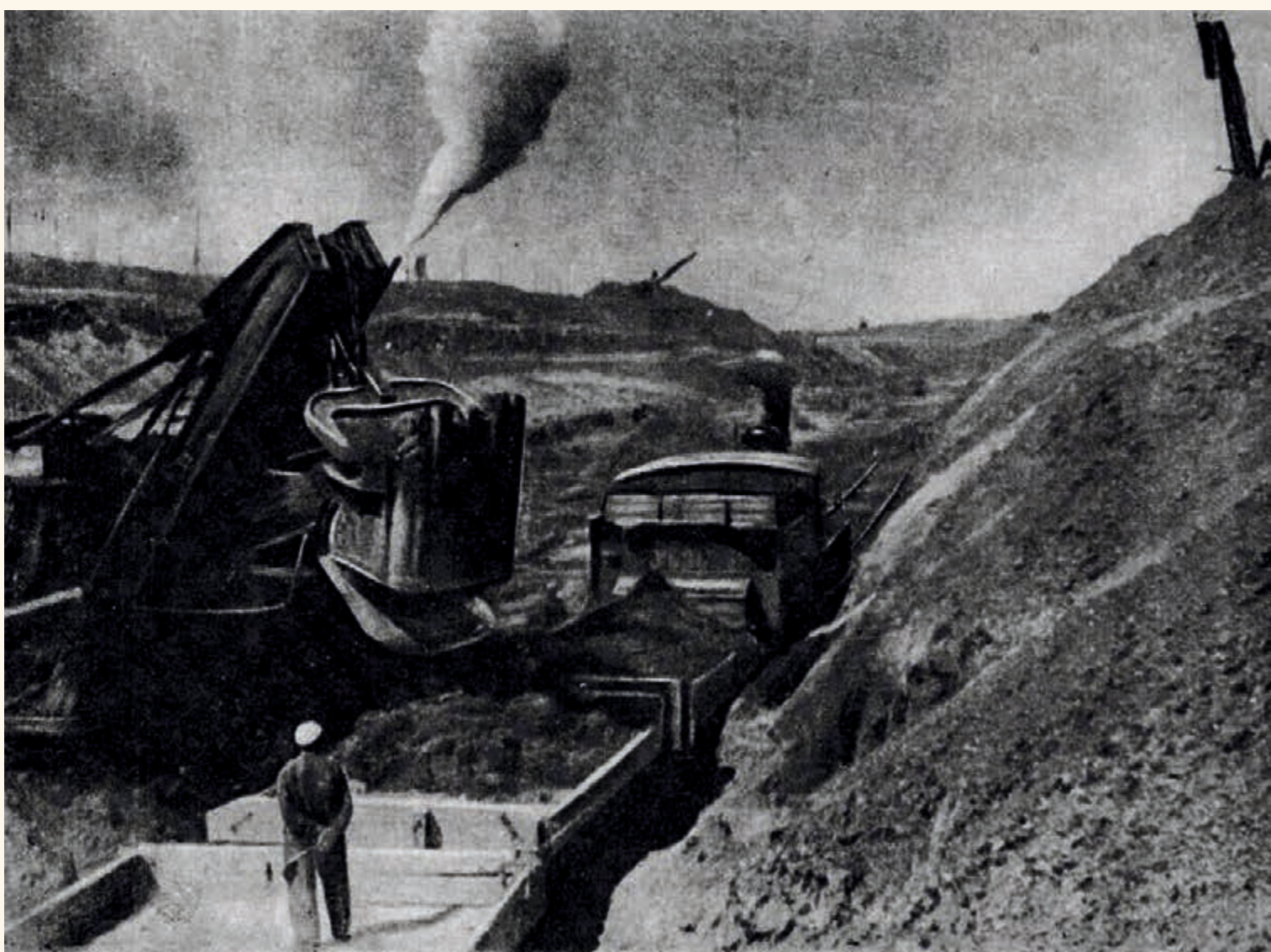
В зимнее время грунт промерзал до 1,5 метров и ковш экскаватора не мог пробить замороженную корку. На помощь приходили взрывники, надолго парализуя работу стройки, поскольку от взрывов страдали линии электропередачи, обеспечивавшие освещение и работу насосов. Потому в зимний период производительность снижалась почти в два раза.

Практически весь год работу осложняли грунтовые воды. Шпальные клетки с рельсами проваливались в насыщенный водой грунт под тяжестью экскаваторов до полутора метров. Вытягивать многотонные механизмы в рабочее положение приходилось практически вручную. Для борьбы с водой по оси канала постоянно открывалась и углублялась водоотводная канава глубиной до 4-х метров. Несколько установленных вдоль неё насосов непрерывно откачивали воду за пределы зоны строительства.

На Глубокой выемке экскаваторами было выбрано 8 млн. кубометров грунта. Вместе с ручным трудом общий объём Глубокой выемки составил 10 млн. м³.



Экскаватор в Глубокой выемке, 22 мая 1936 г.



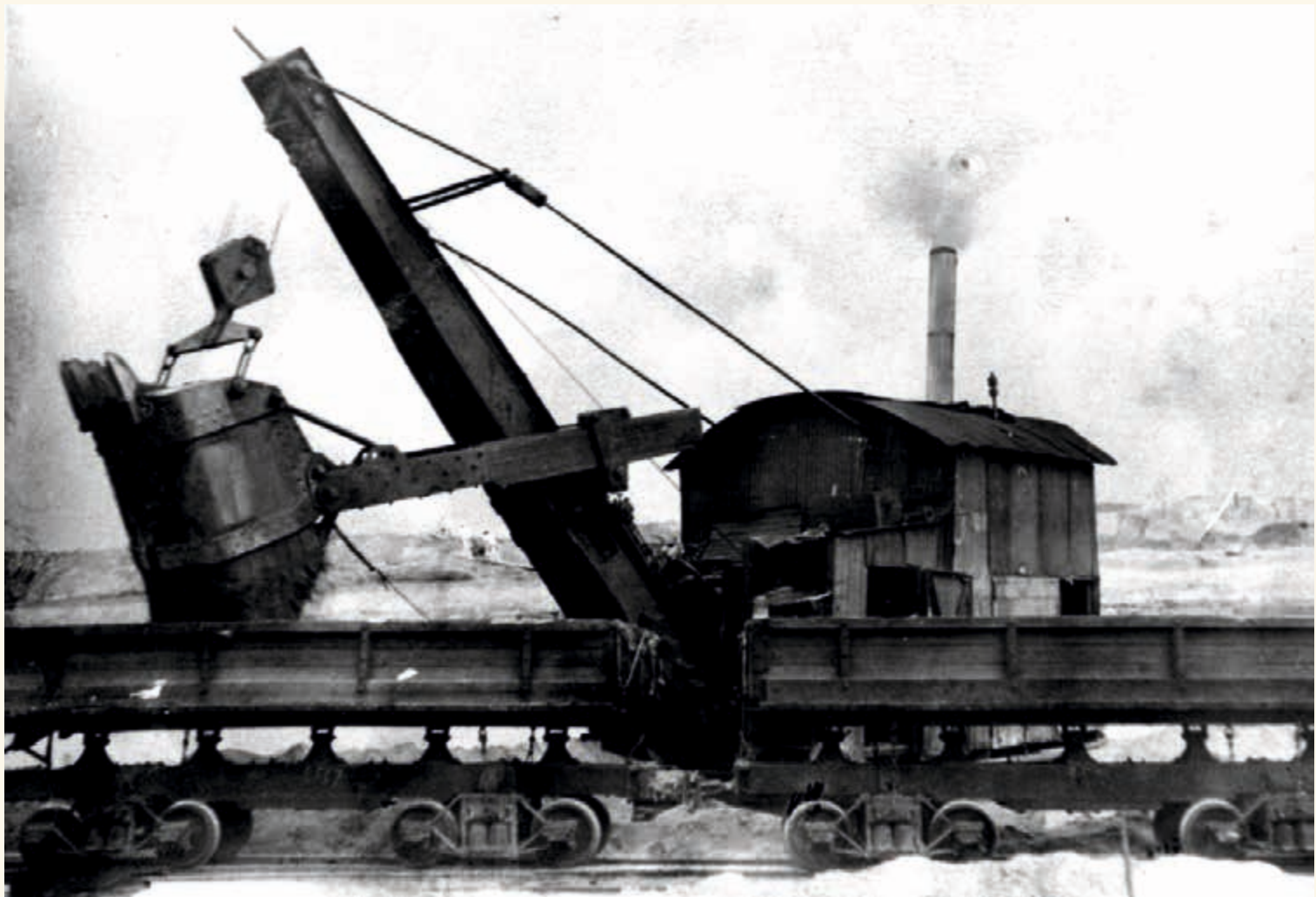
Погрузка железнодорожного состава экскаватором в Глубокой выемке, июль 1935 г.



Испытания первого экскаватора «Ковровец» на гусеничном ходу, Хлебниковский район.



Экскаваторы ППГ на Глубокой выемке.



Хлебниковский район. Погрузка экскаватором железнодорожного состава.

ГЛУБОКАЯ ВЫЕМКА - ОКОНЧАНИЕ РАБОТ

Гигантский объём грунта из Глубокой выемки требовалось вывезти. Единственным способом, позволяющим справиться с такой задачей, было применение железнодорожного транспорта, для чего построили 64 километра рельсовых путей широкой колеи со 105 стрелками. При максимальном развёртывании работ на Глубокой выемке трудились 48 паровозов и 1168 вагонов. Для сопровождения огромного железнодорожного хозяйства было задействовано до 350 человек и построено ремонтное депо на шесть локомотивов с механической мастерской.

Следующая задача – эффективное управление движением транспорта. Особенностью железнодорожной сети строительства было постоянное изменение конфигурации путей в местах разгрузки. Потребовалась создание густой телефонной сети с 7 коммутаторами (около 300 телефонов). Сети связи обслуживала бригада из 30 человек. Правильно устроенная диспетчеризация движения позволяла отправлять составы из Глубокой выемки каждые 5 минут.

Для обеспечения непрерывности круглосуточных механизированных работ в разных службах было задействовано до 4376 человек и 40 лошадей.

Вывоз грунта – только часть решения проблемы. Нужно было также найти место для его складирования, так называемые свалки. Их было определено две – Южная, в районе современных Химок, и Северная, в болотистой пойме реки Клязьмы между деревнями Ивакино, Павельцево и Яковлево.

Южная свалка оказалась невелика по размерам, основную массу грунта вывезли на Северную. Для этого использовали болотистую и непригодную для сельского хозяйства пойму реки Клязьмы. По свалке была проложена кольцевая железнодорожная ветка с многочисленными тупиками для разгрузки. Средняя высота насыпанного грунта составила от 10 до 15 метров, что до неузнаваемости перекроило местность и получило от местного населения соответствующий топоним – «Насыпь».

Весной 1936 года началось заполнение паводковыми водами водораздельных водохранилищ (Икшинского, Пестовского, Акуловского, Клязьминского и Пироговского) и примыкавших к ним фрагментов канала, в том числе и Глубокой выемки. Осенью, 11 ноября 1936 года на Глубокой были открыты заградворота и вода стала наполнять ложе Химкинского водохранилища.



Глубокая выемка готова.



Одерновка (укрепление дерном) откосов Глубокой выемки.



Сталинская лестница на Глубокой выемке.



Железнодорожные пути в Глубокой выемке.



Глубокая выемка.

ХИМКИНСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ

Мост под номером 423 по внутренней документации канала выполнен по оригинальному (не серийному) проекту. Первоначальное задание предполагало мост с судоходным проёмом 85,4 метра по ширине и 11,25 метра по высоте от уровня воды. Было спроектировано 11 вариантов моста. Позже задание изменилось – судоходный проём увеличили до 106,6 метра по ширине и 21 метра по высоте. Из имеющихся вариантов было отобрано 5 и именно они были просчитаны до логического конца. Из оставшихся вариантов, исходя из технико-экономических соображений, был выбран проект инженера Аполлона Аполлоновича Белоголового, который и был реализован.

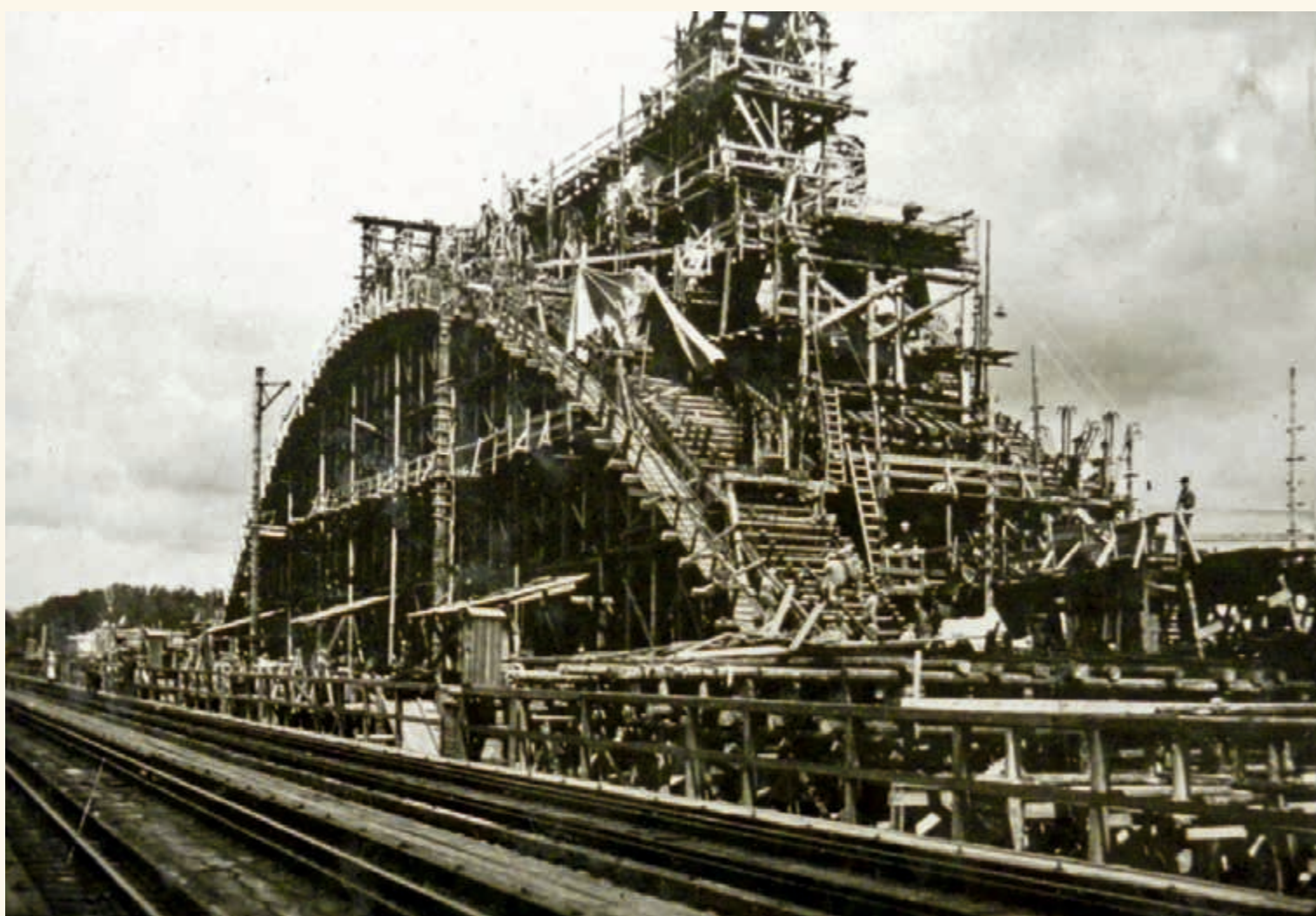
По требованию Народного комиссариата путей сообщения (НКПС) в проект было заложено не 2, а 4 пути. Благодаря этому при увеличении нагрузки на Октябрьскую железную дорогу в конце XX – начале XIX века мост не пришлось перестраивать – достаточно было ввести в эксплуатацию двое запасных путей, проложенных снаружи арки.

Во время строительства Химкинского железнодорожного моста движение по Октябрьской железной дороге не прерывалось ни на один день, и ось нового моста совпала с существующей осью железной дороги, чтобы не образовался лишний изгиб, что внесло определённые сложности при подготовке к строительству.

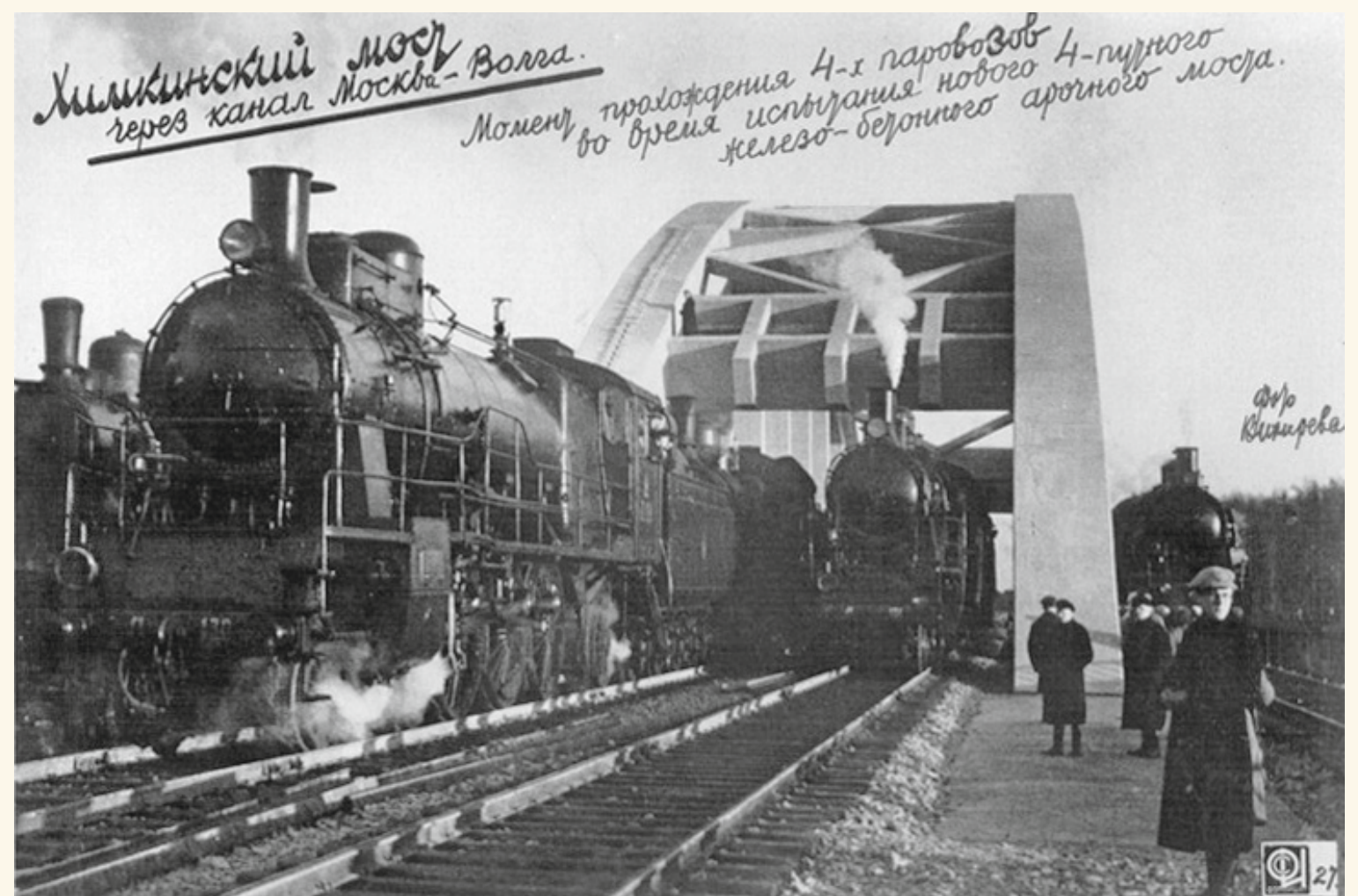
Для решения проблемы было решено сделать обходные пути по временной эстакаде, которую расположили левее (по направлению к Ленинграду) насыпи с основными путями. В середине ноября 1934 года по временной эстакаде были пущены первые составы. Именно этот момент и считается началом строительства Химкинского железнодорожного моста.

1 и 2 ноября на мост заехали четыре железнодорожных состава по восемь гружёных вагонов и одному паровозу в каждом. Это были испытания статической нагрузкой, прошедшие успешно. 4 ноября 1935 год мост был принят в эксплуатацию комиссией НКПС. Мост был построен всего за 11,5 месяцев.

Химкинский железнодорожный мост стал уникальным сооружением, на котором отработывались технологии, которые позже стали востребованы в мостостроительстве. Основной заслугой инженеров и строителей стало возведение первых в СССР пустотелых железобетонных мостовых арок. Этот мост являлся одним из крупнейших арочных железнодорожных мостов в СССР.



Строительство Химкинского железнодорожного моста.



Испытания Химкинского железнодорожного моста.



Строительство Химкинского железнодорожного моста. Вид с востока.



Начальник Дмитлага С. Фирин, нарком НКВД Г. Ягода и начальник Хлебниковского района Г. Афанасьев на строительстве Химкинского железнодорожного моста.

ИМЕНА СТРОИТЕЛЬСТВА

АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ БУДАССИ

Александр Владимирович Будасси – начальник работ Хлебниковского участка строительства канала. Под его техническим руководством был вырыт участок Глубокая выемка, построено множество объектов канала: заградворота, шоссейный и железнодорожный мосты в Хлебниково, шоссейный и железнодорожный мосты в Химках. Железнодорожный мост в Химках стал символом нашего города и изображен на многих его фотографиях.

Александр Владимирович родился в 1878 году. В 1903 году закончил Санкт-Петербургский Институт инженеров путей сообщения, после чего отправился на свою первую стройку – Московскую окружную дорогу.

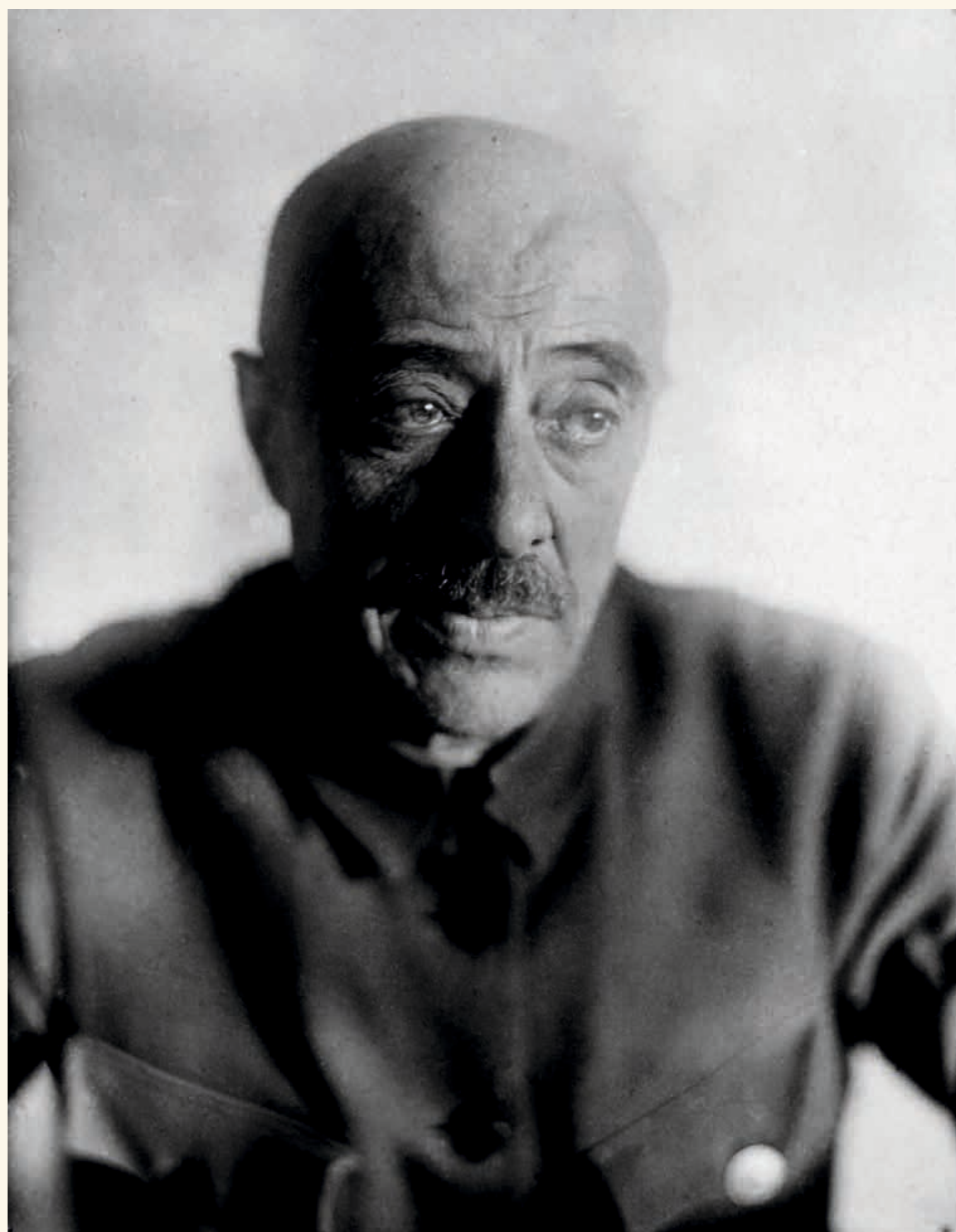
Специализацией Будасси стали строительство железнодорожных путей и земляные работы. До революции успел поучаствовать в строительстве канала для орошения Голодной степи и Семиреченской железной дороги. В советское время Будасси работал на руководящих должностях в строительстве легендарной железнодорожной ветки Алгемба, Волховстрое, Днепрострое, строил «красную столицу» Казахстана Кзыл-Орду.

В середине 1920-х годов он был арестован по обвинению в превышении должностных обязанностей – строгий и требовательный руководитель, да к тому же ещё и дворянин, многим не нравился. Позже Будасси работал в Ташкенте в Средне-Азиатском управлении водного хозяйства, где продолжил заниматься орошением Голодной степи.

В 1931 году Будасси был вновь арестован, теперь уже по «делу мелиораторов» и попал в качестве заключенного на строительство Беломорско-Балтийского канала. По окончании строительства ББК он был досрочно освобождён и переведён на строительство канала «Москва-Волга».

А.В. Будасси вместе с семьёй поселился в Химках в собственном доме. Под его руководством был возведён один из сложнейших участков канала – Глубокая выемка. За выполненную работу Будасси был награждён орденом Трудового Красного Знамени и отправился на другие стройки.

Во время строительства железнодорожной ветки в Карелии Будасси заболел и в 1940 году в возрасте 62 лет скончался. Его семья осталась жить в Химках, его потомки живут, успешно работают и учатся в Химках, относятся с благодарностью и уважением к своим историческим корням.



А.В. Будасси на строительстве Беломорско-Балтийского канала. Первая половина 1930-х годов.



Г.Д. Афанасьев и А.В. Будасси около установки гидросмыва в Ивакино. Из архива потомков Г.Д. Афанасьева.

ИМЕНА СТРОИТЕЛЬСТВА



**СЕРГЕЙ
ЯКОВЛЕВИЧ
ЖУК**

Родился 23 марта (4 апреля) 1892 года в Киеве в семье служащих.

В 1917 году окончил с отличием Институт инженеров путей сообщения в Петрограде. По другим данным, в декабре 1916 года окончил Алексеевское военно-инженерное училище в Киеве.

С 1917 года служил в сапёрном батальоне в Сибири. Во время гражданской войны оказался на стороне Белой армии. В конце 1919 года при разгроме армии А. В. Колчака подпоручик С. Я. Жук попал в плен. В 1921—1922 годах работал в Севзапводе, затем был зачислен в Красную Армию.

10 января 1931 года был арестован органами ОГПУ СССР по делу «Весна», обвинен в причастности к контрреволюционной офицерской организации и осужден судебной коллегией ОГПУ. Был направлен на строительство Беломорско-Балтийского канала, проявил себя там в качестве инженера и 14 июля 1932 года условно-досрочно освобожден.

В октябре 1932 года был зачислен в кадровый состав ОГПУ СССР, назначен на должность заместителя главного инженера Беломорстроя.

С 1933 года — заместитель главного инженера и главный инженер по строительству канала Москва — Волга.

С сентября 1939 — главный инженер и первый заместитель начальника Главгидростроя НКВД СССР.

Участник Великой Отечественной войны. В августе 1941 года назначен главным инженером и заместителем начальника Главного управления оборонительных работ (ГУОБР) НКВД СССР. Одновременно с ноября 1941 года был начальником отдела гидротехнических работ Главпромстроя НКВД СССР.

В 1942—1957 годах — бессменный начальник проектно-изыскательского управления гидротехнических работ (Гидропроект) Главпромстроя НКВД СССР/МВД СССР.

С 1944 года являлся также членом технико-экономического Совета Госплана СССР. Член ВКП (б) с 1942 года. С марта 1948 года — главный инженер Волгодонстроя МВД СССР, отвечал за возведение Волго-Донского канала и Цимлянской ГЭС.

Внёс крупный вклад в создание профессиональной школы советских гидротехников.

Умер 1 марта 1957 года был кремирован, прах помещён в урне в Кремлёвской стене на Красной площади в Москве.



**НИКОЛАЙ
ИГНАТЬЕВИЧ
ЕЛЬЦИН**

Отец первого президента Российской Федерации Ельцина Бориса Николаевича.

Ельцин Николай Игнатьевич родился 1906 году в селе Басманово Басмановской волости Шадринского уезда Пермской губернии, из зажиточных крестьян, образование: незаконченное среднее-техническое.

Занимался крестьянскими и плотницкими работами в хозяйстве отца.

Летом или осенью 1930 г. вместе с матерью, братьями и беременной женой был выслан в село Будка Талицкого района Уральской области РСФСР как член семьи кулака.

В декабре 1932 года вместе с семьёй и братом Андрианом уехал на строительство «Авиастроя» в город Казань, где работал бригадиром плотников. Одновременно поступил в строительное училище или техникум.

28 апреля 1934 года вместе с братом Андрианом и ещё четырьмя рабочими был арестован. Осуждён 23 мая 1934 года тройкой ПП ОГПУ по Татарской АССР по статье 58 пункт 10 УК РСФСР (антисоветская пропаганда и агитация) к пребыванию в ИТЛ на срок 3 года.

28 мая 1934 г. вместе с братом этапирован в Дмитлаг НКВД СССР.

Работал на общих и вспомогательных работах в Талдомском районе.

Освобождён из заключения досрочно 29 сентября 1936 года.

В начале октября 1936 г. вернулся в Казань.

Умер 30 мая 1977 года.

ИМЕНА СТРОИТЕЛЬСТВА

НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ ИЗВЕКОВ



Родился 23 июля 1910 года в селе Кобылино Бабичевской волости Малоярославского уезда Калужской губернии. Впоследствии г. Ногинск Московской области. Окончил в 1925 году богородскую 7-летнюю школу имени В. Г. Короленко.

С ранних лет был воцерквлён матерью. Посещал церковь и совершал паломничества вместе с матерью и самостоятельно.

В 1923 году был приглашён в архиерейский хор Богоявленского собора.

В 1925 году после окончания школы Сергей переехал в Москву и 4 декабря был пострижен в послушники с наречением имени Платон.

В 1926 году стал регентом хора храма Флора и Лавра у Мясницких ворот, затем – регентом хора храма Исповедника на Варварке, затем регентом хора храма Пимена Великого в Новых Воротниках.

В 1927 году был пострижен в монахи с наречением имени Пимен.

В 1927 году возглавил хор в Дорогомиловском Богоявленском соборе.

16 июля 1930 года был рукоположен в сан иеродиакона.

В первый раз задержан в 1932 году и арестован 21 апреля 1932 года. Обвинён по ст. 58 ч.10 УК РСФСР (контрреволюционная агитация, следственное дело № 123414) в составе группы лиц (71 чел.), «группировавшихся вокруг церквей города Москвы, проводивших среди церковных антисоветскую агитацию, распространяя всякого рода контрреволюционные и провокационные слухи

Освобождён 15 марта 1932 г. на этапе следствия в составе группы из 19 лиц, так как «в предъявленном обвинении вышеупомянутым в антисоветской агитации в процессе следствия не подтвердилась».

После первого ареста и освобождения, в октябре 1932 году был призван в ряды РККА и направлен в 55-й отдельный кавалерийский полк в городе Лепеле Витебской области БССР. За время службы в армии получил образование фельдшера и ветеринара. В декабре 1934 года был демобилизован.

После демобилизации вернулся к родителям в Ногинск, но постоянно выезжал в Москву, где продолжил регентствовать архиерейским хором в Богоявленском Дорогомиловском соборе. Иногда управлял хором и в родном Пименовском храме.

В 1935 году был выведен за штат по требованию властей, как ранее подвергавшийся аресту.

В начале 1937 года арестован за «нарушение закона об отделении Церкви от государства». Видимо, под этой формулировкой обвинения подразумевалось формально незаконное совершение церковных таинств и обрядов. Был приговорен к исправительным работам на срок 3 года.

Отправлен отбывать наказание в Дмитлаг ОГПУ СССР. Работал на химкинском участке Южного района ветеринаром и фельдшером.

После окончания строительства канала в 1938 году был освобождён из заключения, но подвергнут административной ссылке на вольное поселение в Узбекскую ССР.

10 августа 1941 года был призван на военную службу в ряды Красной армии и отправлен во Фрунзенское пехотное училище. В начале 1942 года в звании младшего комвзвода был направлен в Полевое управление Северной группы Закавказского фронта.

20 марта 1942 года назначен помощником начальника штаба по тылу 519-ого стрелкового полка, который тоже находился в резерве Ставки. В мае 1942 полк принял участие в боях на харьковском направлении.

26 августа 1943 года в боях за город Мерефа был снова тяжело контужен и отправлен в тыловой госпиталь в Москву. После излечения на фронт самовольно не вернулся.

29 ноября 1944 года был арестован в Москве за нарушение паспортного режима. Было предъявлено обвинение в том, что он «скрывался от ответственности под видом служителя религиозного культа».

15 января 1945 года военный трибунал Мосгварнизона вынес приговор – Извекова лишили свободы на 10 лет и разжаловали из звания «старший лейтенант»

14 мая 1945 года был доставлен в Воркуто-Печёрский лагерь (Воркутлаг). В лагере работал санинструктором. 18 сентября 1945 года был освобожден по амнистии для участников войны.

С 20 марта 1946 г. занимал различные духовные должности в Русской Православной Церкви.

2 июня 1971 года Поместный Собор единогласно, открытым голосованием избрал митрополита Пимена Патриархом Московским и всея Руси. Настолован 3 июня того же года.

Первым из Московских Патриархов посетил Святую Гору Афон (1972) и выступил с речью в Организации Объединенных Наций — на Второй специальной сессии Генеральной Ассамблеи ООН по разоружению (Нью-Йорк, июнь 1982).

Скончался 3 мая 1990 года в своей рабочей резиденции в Чистом переулке. Погребён 6 мая в крипте Успенского собора Троице-Сергиевой лавры, возле могилы его предшественника, Патриарха Алексия I.

СТРОИТЕЛЬСТВО ХИМКИНСКОЙ ГАВАНИ



Спрямление Химки у речного порта.



Забивка свай (будущий причал Северного речного вокзала).



Паровые копры (снаряды для забивки свай в грунт).



Причалы грузовой гавани.



Катерный причал.

ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

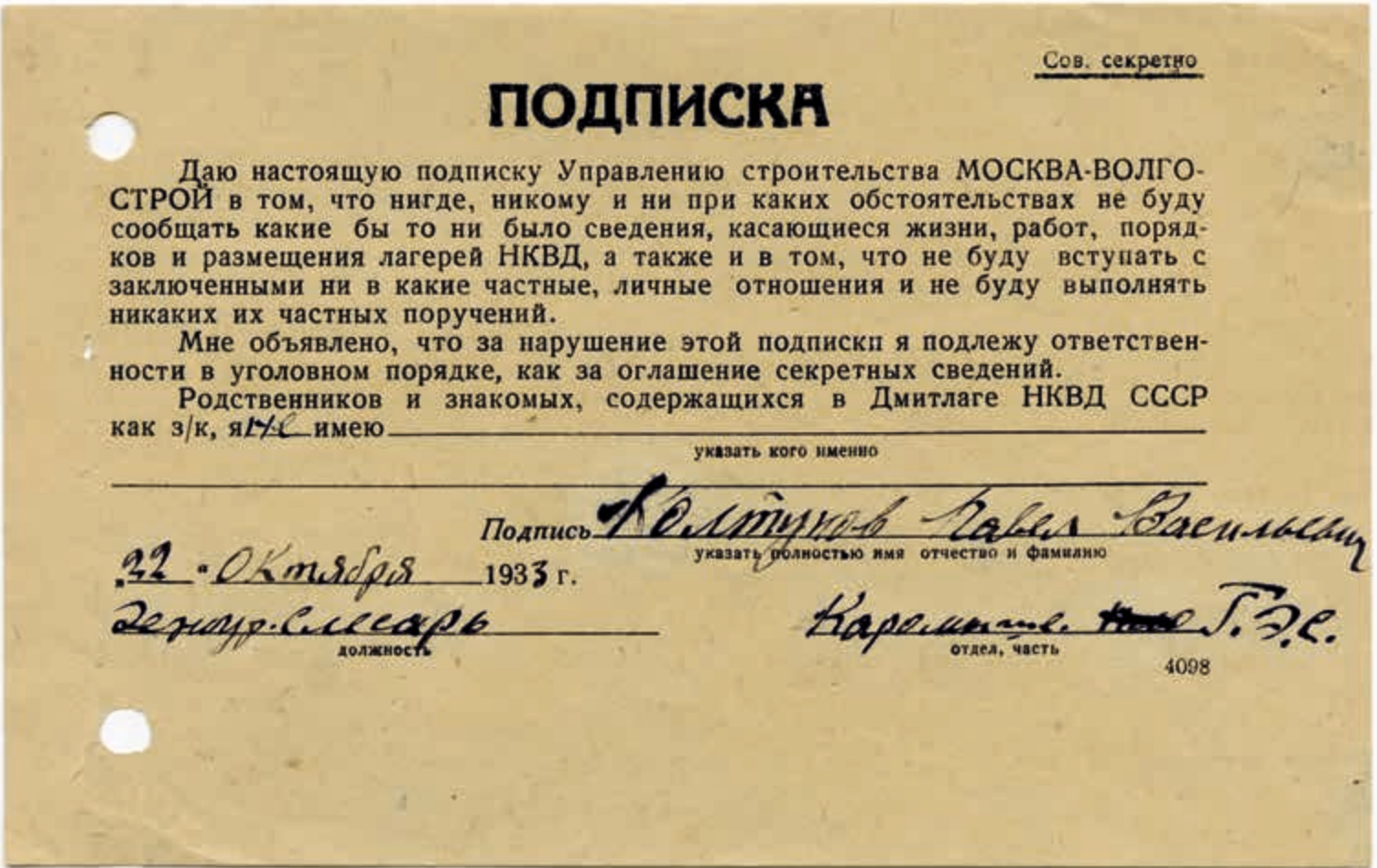
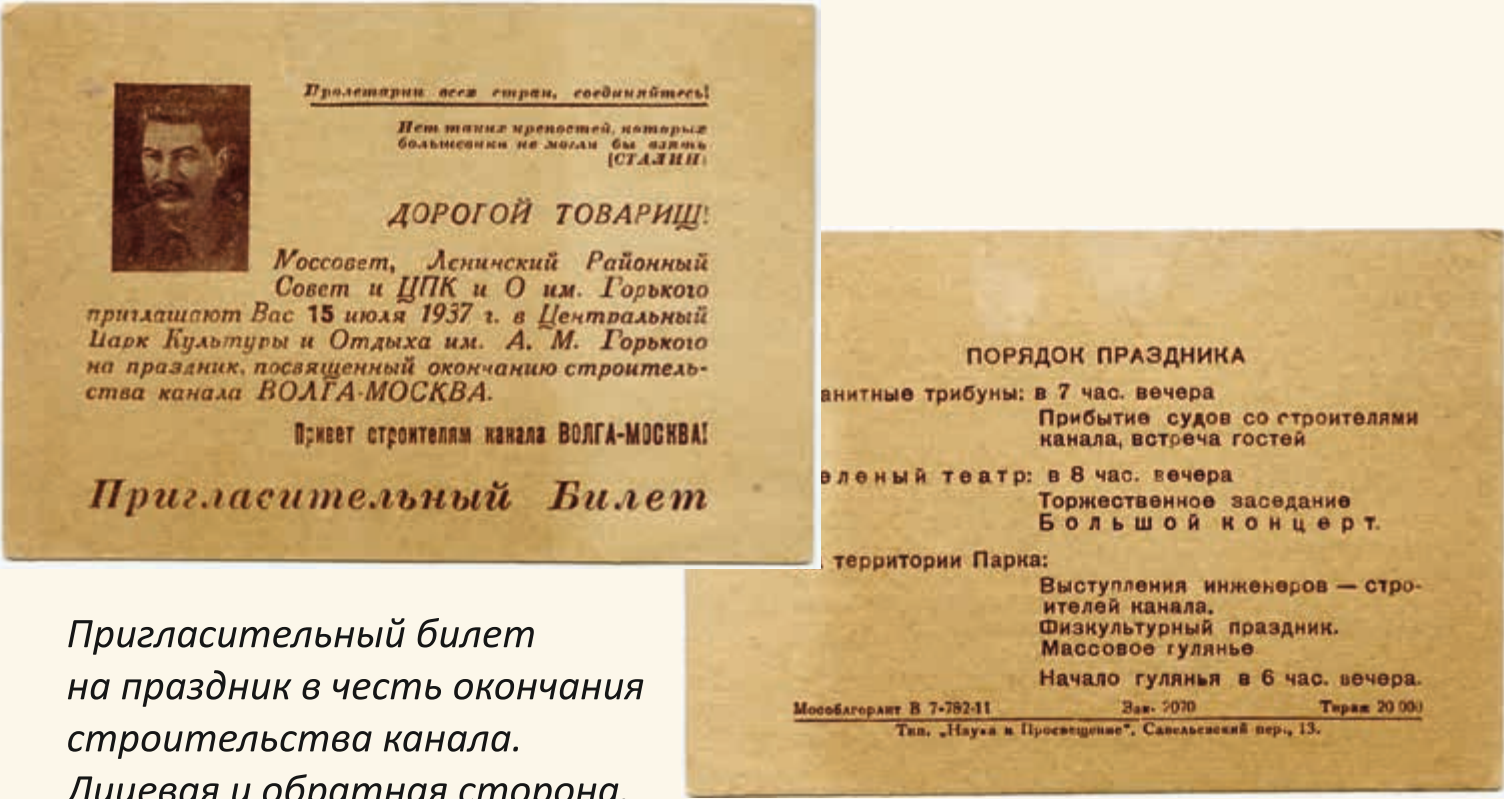
15 июля 1937 года стало днём завершения строительства канала Москва-Волга.

Постановлением Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров СССР было досрочно освобождено 55 000 заключённых. За ударную работу они получили денежные вознаграждения, проездные билеты до дома и знаки «Ударник МВС». У бывших заключённых, оставшихся работать на канале в качестве вольнонаёмных, была снята судимость.

Под амнистию, в основном, попали бывшие уголовники и осуждённые по экономическим и бытовым статьям Уголовного кодекса. Заключённые, осуждённые по 58-й статье, в большинстве своём продолжили отбывать назначенное наказание и после расформирования Дмитровского исправительно-трудового лагеря. Они были отправлены в «северные лагеря», в более суровые климатические условия.

В 1937-1938 годах около 2000 бывших строителей канала повторно попали в водоворот репрессий, были расстреляны и захоронены на Бутовском полигоне.

Попали под репрессии и расстрел многие руководители строительства канала, в том числе, и начальник строительства С.Г. Филин.



Подписка о неразглашении Колтунова Павла Васильевича.



ПЕРВАЯ ФЛОТИЛИЯ КАНАЛА

В конце апреля – начале мая 1937 года по только что заполненному водой каналу Москва-Волга прошли первые корабли. Это была Первая флотилия канала.

Основу флотилии составили специально построенные совершенно новые по техническим характеристикам и дизайну комфортабельные пассажирские суда: четыре теплохода на 205 пассажиров «Иосиф Сталин», «Михаил Калинин», «Клим Ворошилов» и «Вячеслав Молотов». Новые архитектурные формы надстроек обтекаемой конструкции, электрифицированные механизмы, централизованное управление машинами и механизмами в штурвальной рубке – всё это было создано конструкторами завода Красное Сормово под руководством талантливого инженера и ученого В. М. Керичева.

20 апреля флотилия вышла из Горького (Нижнего Новгорода) и по Волге направилась в сторону Москвы. Через 4 дня она уже прошла первый шлюз канала Москва-Волга. Перед флотилией двигался буксир-тральщик «Плеханов», очищавший водный путь от оставшихся после строительства остатков деревянных конструкций.

Путешествие по каналу было неспешным. Корабли останавливались у каждой пристани – Большая Волга, Техника, Темпы, Соревнование, Орево. В Дмитрове состоялся многочисленный митинг и гуляния пассажиров, которыми были стахановцы из Москвы и особо отличившиеся строители канала. Далее флотилия двинулась с остановками в Яхроме и Икше по направлению к Москве.

2 мая 1937 года Первая флотилия подошла к Химкинскому речному вокзалу. Ровно в 12 часов флагманское судно – теплоход «Иосиф Сталин» остановился у пристани. Тысячи трудящихся Москвы встречали флотилию на митинге у вокзала. Среди встречавшихся были первый секретарь МГК ВКП(б) Н.С. Хрущев, нарком водного транспорта Н.И. Пахомов, начальник строительства канала М.В. Берман и другие. Вопреки распространённому мнению, И.В. Сталин на встрече Первой флотилии не присутствовал.

Проход Первой флотилии не ознаменовал собой официальное начало эксплуатации канала Москва-Волга. Это было пробное тестирование работоспособности канала в целом. Официальная сдача канала в эксплуатацию состоялось несколько месяцев спустя, 15 июля 1937 года.



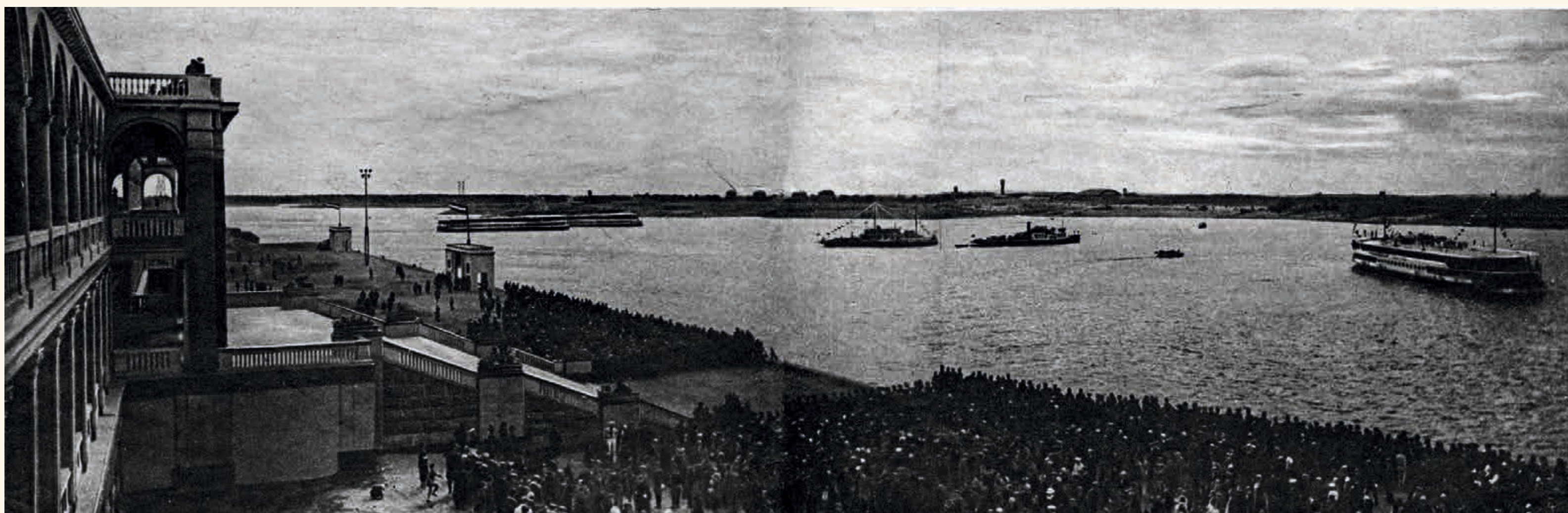
Первая флотилия в шлюзе №3 (Яхрома), 2 мая 1937 г.



Корабли Первой флотилии у причала завода «Красное Сормово», апрель 1937 г.



Заметка о выходе в Химки флотилии канала. Газета «Правда» №119, 30 апреля 1937.



Митинг у Химкинского речного вокзала, 2 мая 1937 г.

ХИМКИНСКИЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ В 1937



Аллея к Северному речному вокзалу.



Зал ожидания.



Шпиль Северного речного вокзала.



Лестница Северного речного вокзала.

АРХИТЕКТУРА КАНАЛА

Как детище своей эпохи, канал Москва-Волга решал не только утилитарные задачи, но и служил отражением идеологии и настроений того времени. Архитектуре канала было отведено почетное место, тем более что его трасса проходит в очень живописных местах. Казалось, сама природа наталкивает художника на мысль о синтезе архитектуры и ландшафта и дает огромные возможности для творческих замыслов.

По замыслу группы архитекторов, занимавшейся проектированием архитектурного облика канала Москва-Волга, выразительность природы должна была гармонично подчеркивать те художественные решения, которые еще предстояло найти.

Но, главное, нужно было добиться единства идейной направленности и художественной выразительности всей архитектуры, а это более двухсот сооружений, расположенных на 128-километровой трассе.

Художественные решения канала были призваны «в новых, простых и правдивых формах передать устремления великой эпохи и новый путь архитектурной мысли». Более того, архитекторы должны были отказаться от бытующих в тот период мнений, что в промышленном строительстве следует работать методами конструктивизма и узкого функционализма. Поэтому создатели образа канала обратились к классике, как предельно простому и вместе с тем выразительному архитектурному жанру, наполнив его идеями и содержанием нового времени.

Архитектор А.И. Михайлов: «Во всех сооружениях канала, начиная от монументов Сталина в аванпорте и кончая Химкинским вокзалом, мы ощущаем неиссякаемую энергию молодого социалистического общества. Мы видим десятки сооружений, гордо вознесшихся своими башнями над гладью воды и окружающим ландшафтом, мы видим в качестве их завершения скульптуры, изображающие новых, советских людей, занятых трудом, отдыхом, учебой, защитой своего отечества».

Над решением архитектурных вопросов работала целая группа архитекторов. За наиболее ответственными участками и объектами были закреплены более опытные архитекторы, под началом которых трудились творческие бригады.



Монумент И.В. Сталина
на канале им. Москвы.
Скульптор С.Д. Меркуров, 1937 г.



Монумент В.И. Ленина
на канале имени Москвы.
Скульптор С.Д. Меркуров, 1937 г.



Водосбросная плотина в Карамышево, Москва.



Канал имени Москвы. Заградительные ворота у Большой Волги



Вход в Московское море



Яхромский узел. Шлюз № 3. Башни управления нижней головы. Арх. В.Я. Мовчан

ПАМЯТЬ О СТРОИТЕЛЯХ КАНАЛА

В 1933 году смертность заключённых составила катастрофические 16% от среднесписочного состава. Тому было несколько причин. К началу строительства были пригнаны заключённые – выходцы из Средней Азии, не приспособленные к суровым подмосковным погодным условиям и непривычные к местным заболеваниям. Вторая – последствия массового голода 1932-1933 годов во многих регионах СССР, что не могло не повлиять на снабжение продуктами питания системы ГУЛАГа. Обе причины были усилены бюрократическими проблемами, что дополнительно вылилось в плохое снабжение одеждой, обувью, стройматериалами и спешным строительством жилых помещений.

Однако руководство ГУЛАГа, в том же 1933 году, признавая истощённость контингента в лагерях, взвалило ответственность за смерти, связанные с отравлениями несъедобными растениями, на самих заключённых, обвиняя их в симуляции и искусственном вызове заболеваний. Старожилы рассказывали, что заключённые – уроженцы Средней Азии массово гибли, травившись ядовитыми болотными растениями, которые употребляли в пищу из-за голода, не разбираясь в особенностях местной флоры.

Немало заключённых и вольнонаёмных страдало и даже гибло в результате нарушений техники безопасности. Например, только по Южному району и только за апрель-август 1935 года (5 месяцев): в результате нарушений техники безопасности получили травмы 223 человека, из которых со смертельным исходом – 17. Всего подобных участков в Дмитлаге было 11, а длительность строительства составила почти 5 лет. Масштабы потерь из-за отсутствия техники безопасности получаются значительными.

По данным санитарного отдела ГУЛАГа за время функционирования Дмитлага без учёта данных за 1932 год умерло 22 842 заключённых:

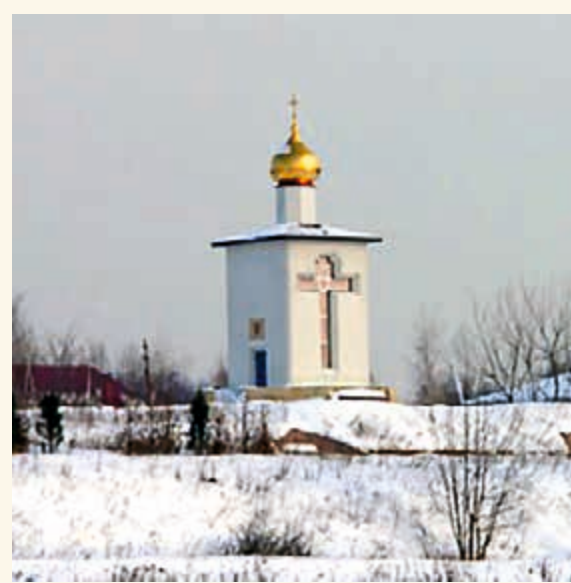
- 1933 – 8 873;
- 1934 – 6 941;
- 1935 – 4 349;
- 1936 – 2 472;
- 1937 – 1 068;
- 1938 – 39.

Если распределить умерших по 128 километрам трассы канала, то за каждые 5,5 метров канала была заплачена человеческая жизнь.

Народная молва говорит о том, что берега канала усеяны костями. Отчасти это правда. В разных частях канала память о заключённых-каналоармейцев увековечена. Не на местах захоронения, затерявшихся в лесах и полях, а просто на берегах канала.

Первым памятником погибшим каналоармейцам стал памятный крест, расположенный у начала первого экспериментального километра канала между Дмитровом и Яхромой.

Он возведён в память о соотечественниках, погибших при строительстве канала Москва-Волга 1932-1937 гг. 13-метровый поклонный крест открыт 17 июля 1997 года в связи с 60-летием начала эксплуатации канала. Авторы проекта – Дмитрий Шаховской, Андрей Красулин и Владимир Буйнов.



Небольшая кирпичная часовня Новомучеников и Исповедников Российских в Павельцево была построена в 2005 году на берегу канала имени Москвы, где в годы гонений пострадало много духовенства и верующих, и имеет вид столпа, на стенах которого высвечен крест, далеко видимый проплывающими по Глубокой выемке судами. Часовня построена на пожертвования благотворителя Михаила Лактионова. Автор проекта – архитектор Денис Анатольевич Римша.

В 2013 году в Дубне по инициативе профсоюза Волжского узла гидросооружений на берегу канала был установлен памятный знак с изображением нагрудного знака строителя канала, датами «1932-1937» и надписью «Строителям канала Москва-Волга. Героям и жертвам – память на все времена».



Часовня Новомучеников и Исповедников Российских в Деденево была заложена 5 июля 2007 года на берегу канала, недалеко от шлюза № 4. Часовня стала памятником тем, кто был замучен и невинно пострадал при строительстве канала и защищал его в годы Великой Отечественной войны и была построена по проекту народного художника России Петра Тимофеевича Стронского. 22 июня 2010 года, в день открытия музея канала им.Москвы, часовня была освящена.

В 2020 году в Дмитрове был установлена стела, уникальный конструктивистский памятник, посвященный строителям канала им. Москвы. Автором является дмитровчанин Борис Фёдорович Хазов.



Крест у первой паромной переправы в Дубне. 2019 г.



Памятный крест у деревни Полудёновка, Талдомский район МО.

В Химках также имеются памятники строителям канала:



Памятник с распятым апостолом Андреем Первозванным был изготовлен по инициативе известной певицы Вики Цыгановой и ее супруга Вадима Цыганова и установлен в декабре 2006 года на Левом берегу канала в Химках, у обочины Московской кольцевой автодороги.

На постаменте под фигурой Андрея Первозванного надпись: «В этом лесу стояли лагеря с репрессированными, строившими канал им.Москвы. Здесь же они и похоронены...»

6 июля 2018 года в Химкинском лесу недалеко от деревни Терехово был установлен деревянный поклонный крест с табличкой, на которой написано: «Здесь захоронены узники Дмитлага. 1932-1937. Вечная память!». Это один из немногих памятных знаков, установленных непосредственно на месте захоронений каналоармейцев.



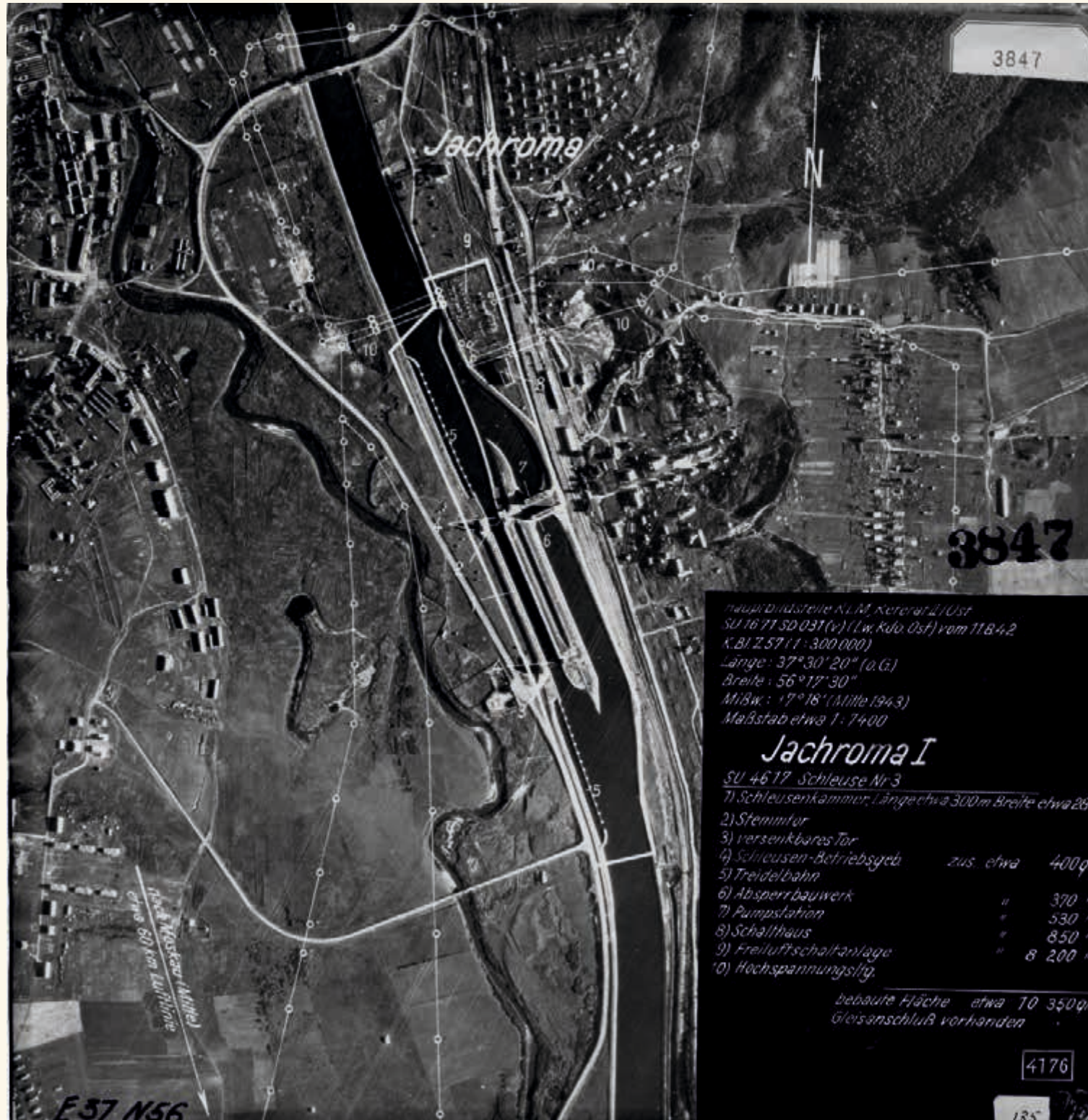
КАНАЛ В ГОДЫ ВОЙНЫ

Канал Москва-Волга в 1941 году внёс значительный вклад в защиту Москвы от немецко-фашистских захватчиков.

Главной задачей гитлеровской операции «Тайфун» являлось окружение и уничтожении столицы нашей страны, обойдя её с севера и с юга. Но именно по Северу Подмосковья проходит канал, соединяя Москву с Волгой. Именно канал стал важной и серьёзной преградой для фашистских войск.

Ещё в октябре 1941 года руководство канала доложило в Верховную ставку Главнокомандующего о возможности использования канала в качестве оборонительного сооружения. Русло канала оказалось глубоким и непроходимым противотанковым рвом, а прочные бетонные сооружения канала могли стать укрытиями для наших солдат и огневых точек. Почти всё оборудование канала было демонтировано и эвакуировано в тыл, а то, что осталось, было заминировано или тщательно замаскировано.

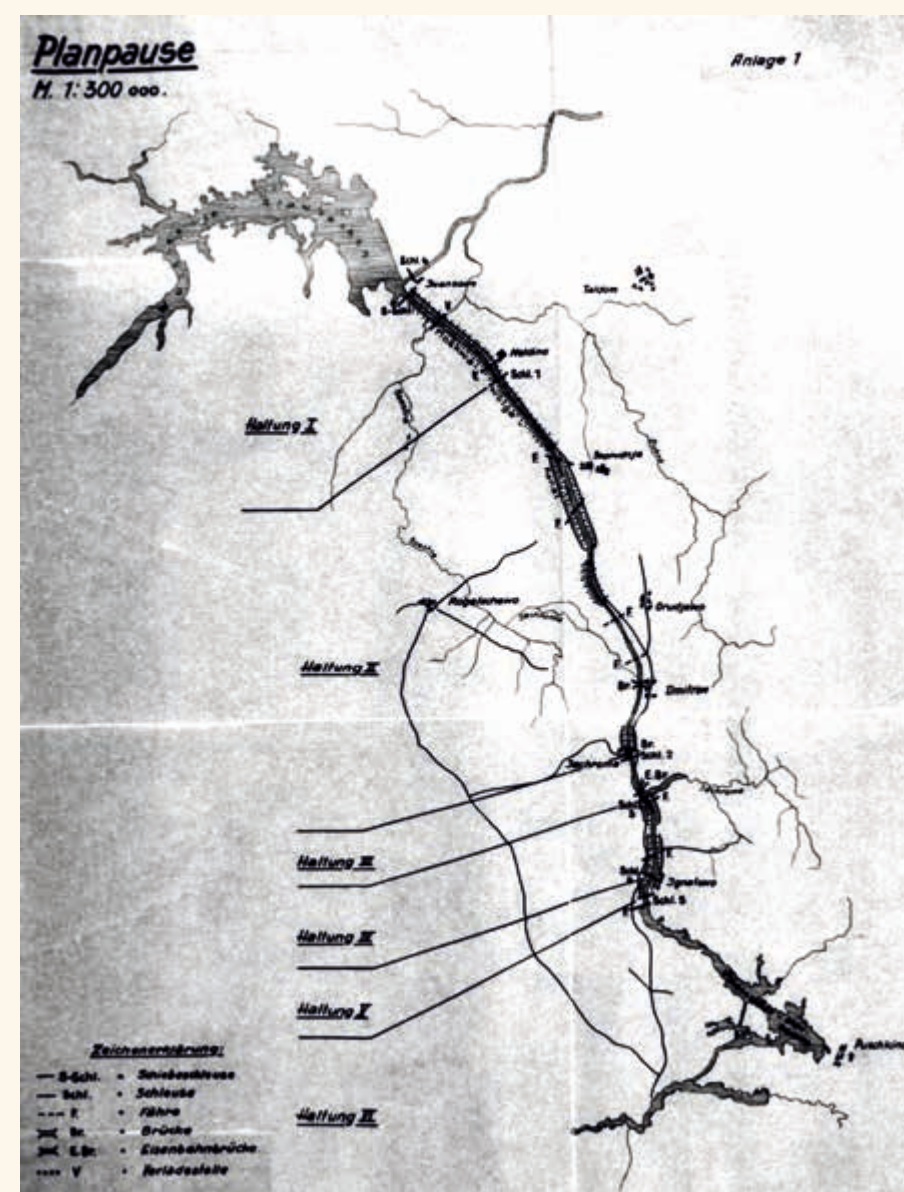
Канал принял на себя удар фашистов в районе Яхромы, у деревни Перемилово. Искусственное наводнение, устроенное работниками канала, сковало манёвренность фашистских войск. Немцы рвались овладеть Яхромским мостом, чтобы перебраться на восточный берег. В свою очередь, советские войска пытались защитить и сохранить мост для своего последующего наступления. Но в сложной боевой ситуации наши сапёры были вынуждены подорвать один из немногих мостов на канале, связывающих берега. Через несколько дней перевес сил Красной Армии вынудил гитлеровцев отступить от канала, с чего и началось наступление наших войск.



Немецкая аэрофотосъёмка шлюза №3.



Немецкая аэрофотосъёмка шлюзов №3 и №4.



Немецкая карта канала Москва-Волга.

КАНАЛ В ГОДЫ ВОЙНЫ

Глубокой осенью в северном Подмоскovie, благодаря техническим возможностям канала Москва-Волга состоялось контролируемое затопление пойм рек Сестра и Яхрома, что должно было осложнить путь наступления немецко-фашистским войскам и не допустить взятия Москвы в кольцо во время операции «Тайфун».

20 ноября 1941 года через Ивановскую плотину была частично сброшена вода из одноимённого водохранилища. Уровень воды упал на 2 метра и водохранилище стало неприступно для создания зимней переправы на левый берег – лёд был взломан.

Инженеры канала и военные инженеры разработали план мероприятий, в результате которого с 23 ноября 1941 года за счёт воды канала был начат подъём воды в реке Сестре. Тем самым был отсечён северо-западный подход к каналу от Дубны до Дмитрова.

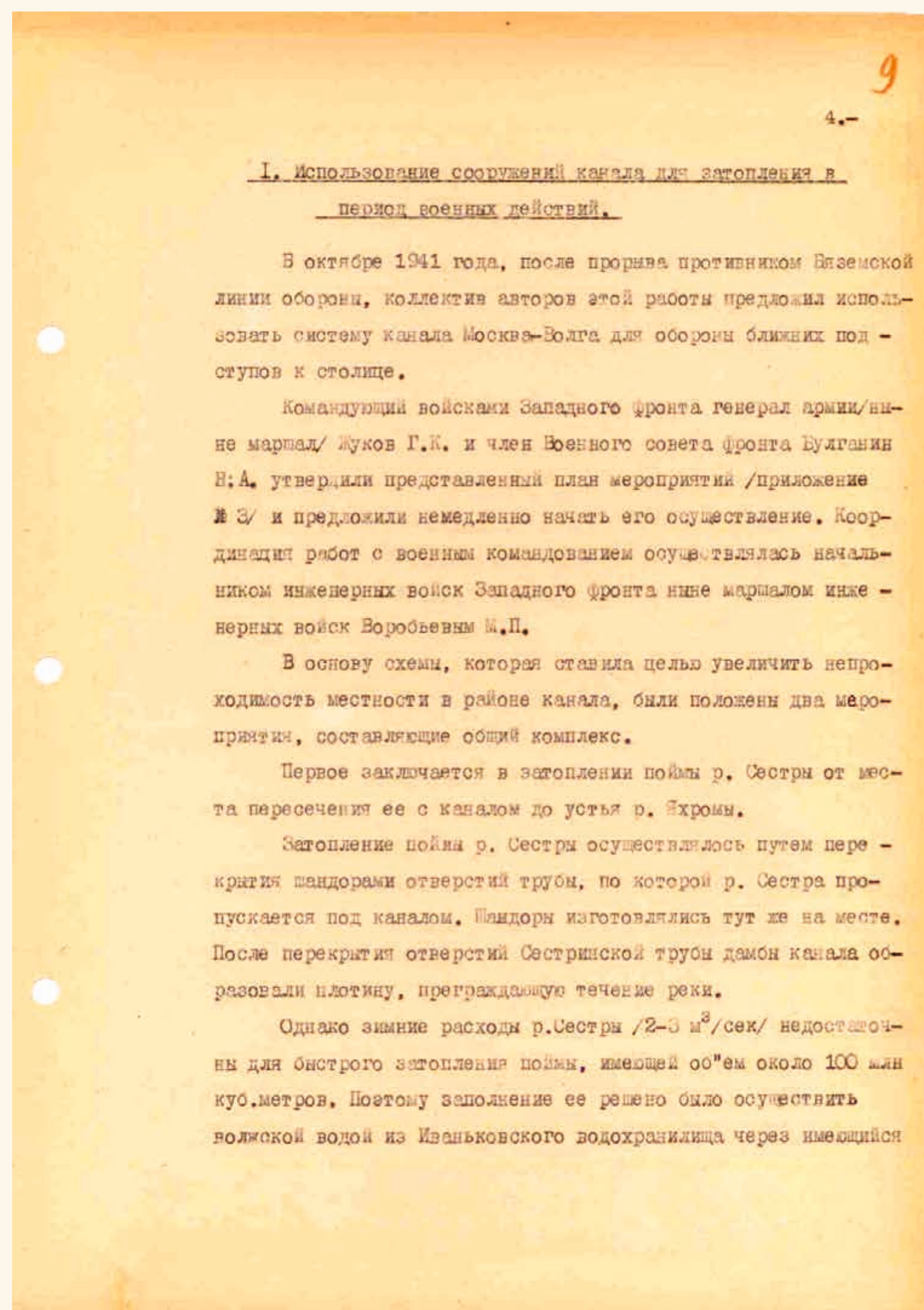
Для продления замыкания контура водной обороны от Дмитрова до Икши и увеличения эффективности затопления поймы реки Сестры, 26 ноября 1941 года был предпринят второй этап: затопление поймы реки Яхрома.

В результате комплекса мероприятий полоса, начиная от Ивановского водохранилища на севере и заканчивая Яхромой на юге оказалась слабопроходима для немецко-фашистских войск.

И хотя вызванный искусственный паводок был сравним с высокими весенними паводками, свою задачу он выполнил – наступающим немцам пришлось искать более безопасные маршруты для продвижения на восток.



Сброс воды через Ивановскую плотину, 20 ноября 1941 г.



Использование сооружений канала для затопления в период военных действий.

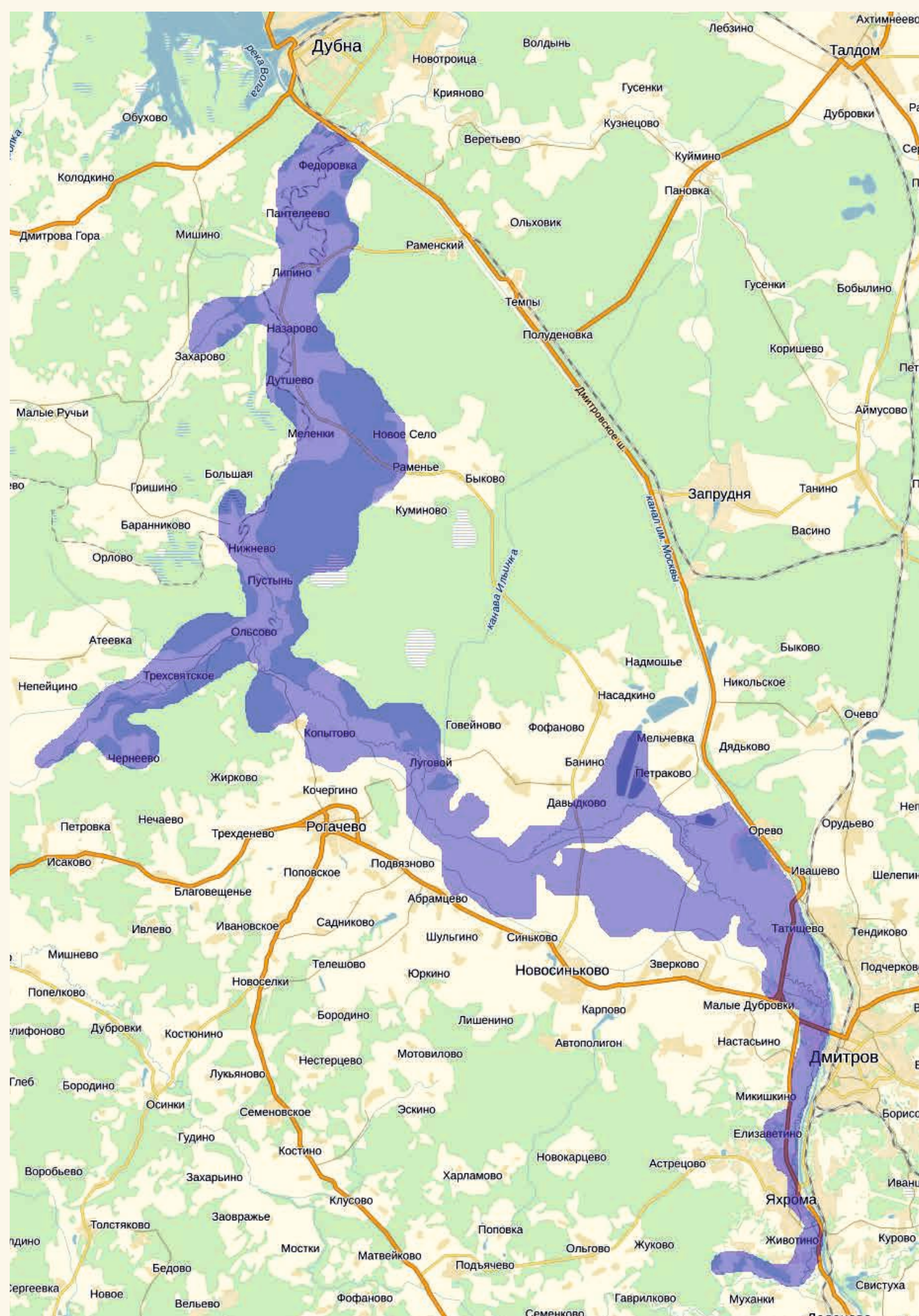


Схема затопления пойм рек Сестра и Яхрома. Современная карта.

КАНАЛ В ГОДЫ ВОЙНЫ

В конце ноября 1941 линия фронта приближалась к линии канала Москва-Волга. Над городами Дмитров и Яхромы стала летать немецкая авиация. 26-27 ноября 1941 года передовые отряды немецких войск подошли к Яхроме. Чтобы враг не смог использовать канал и прилегающие к нему дороги в своих целях, были взорваны железнодорожный мост между станциями Яхромы и Турист, а также шоссейный Рогачевский мост в Дмитрове. Оставался единственный в этом районе автодорожный мост – у Яхромы.

Утром 28 ноября танки и пехота противника захватили Яхрому. Расправившись с часовыми, охранявшими Яхромский мост, группа немецких танков форсировала канал и противник закрепился на его восточном берегу, взял Перемилово и продолжил преследование наших отступающих войск. Бронетехника двинулась в сторону Дмитрова. Немцы достигли самого восточного пункта наступления севернее Москвы.

Утром 29 ноября неимоверными усилиями, при участии легендарных «Катюш» и бронепоезда, наши войска со значительными потерями выдавили немецкие части за мост на правый берег канала. Вечером того же дня Яхромский шоссейный мост был взорван нашими частями во избежание ответной атаки фашистов.

Таким образом было сорвано продвижение немецких войск на восток, на левый берег канала.



Яхромский шоссейный мост после взрыва.

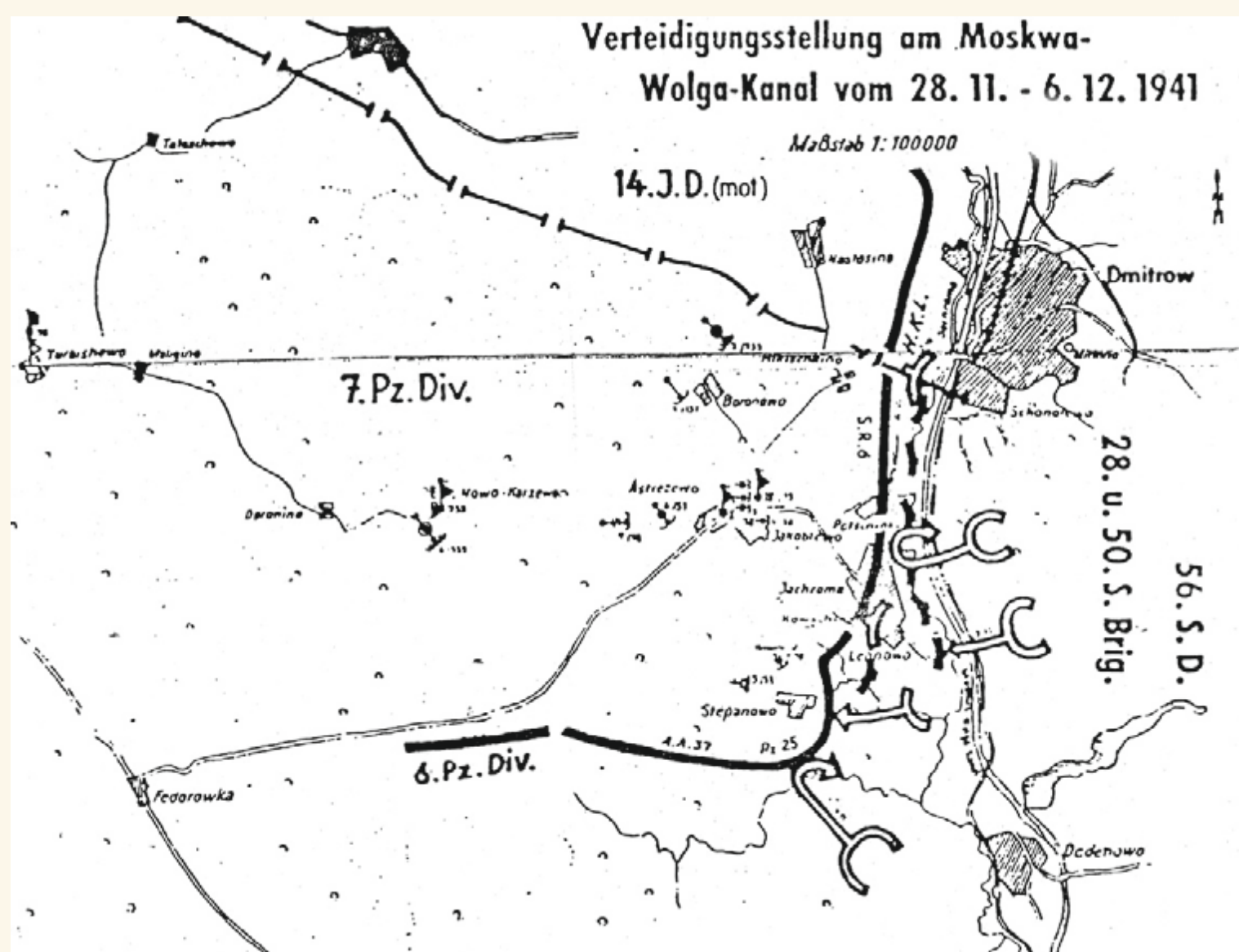


Схема боевых действий в районе Яхромы.



Немецкий танк на левом берегу канала, 29 ноября 1941 г.



Яхрома, первая половина дня 28 ноября 1941 г.



Карта боевых действий по состоянию на 29 ноября 1941 года.
Реконструкция В.С. Карасёва

КАНАЛ В ГОДЫ ВОЙНЫ

Наибольшим повреждениям подвергся шлюз №3 с установленными на нём бронзовыми каравеллами. Башни управления шлюзом были полностью уничтожены, Колумбовские каравеллы превратились в гору бесформенных обломков. Также были сильно повреждены и механизмы шлюза, линии связи и электропередач.

В меньшей степени пострадал шлюз №4. В разной степени были повреждены все четыре башни управления шлюзом вместе с находящимся внутри оборудованием и полностью разрушено здание высоковольтной подстанции.

В период военных действий на канале были разрушены три моста – железнодорожный у станции Турист и два шоссейных – в Дмитрове и в Яхроме.

Ремонт механизмов повреждённых шлюзов начался сразу после отступления немцев. Сквозное движение по каналу открылось 19 мая 1942 года.

В начале 1942 года начались работы по восстановлению мостов. В мае 1942 года они все были подняты из русла канала и освободили проход судов по каналу. Через несколько месяцев мосты были отремонтированы.

Башни шлюза №3 пришлось отстраивать заново в 1943 – 1945 годах. Окончательная чистовая отделка была завершена в 1946 году.



Разрушения шлюза №3.



Железнодорожный мост на перегоне Яхроме-Турист после взрыва. 29 ноября 1941 г.



Разрушения шлюза №3.



Восстановление Рогачёвского моста в Дмитрове.